

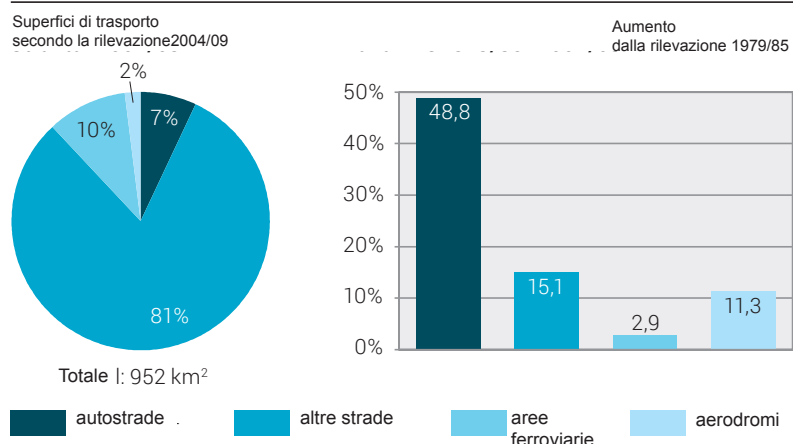
## Fatti e cifre

# A PROPOSITO DI MOBILITÀ

Lo spostamento di persone e merci può avvenire in vari modi: utilizzando la propria forza muscolare, quella di animali (cavalli e buoi) o ricorrendo a mezzi di trasporto motorizzati, individualmente o collettivamente, lentamente o rapidamente. L'insieme della mobilità si chiama traffico.

In funzione della modalità di trasporto, il traffico richiede più o meno energia e svariate grandi risorse terrestri. Secondo un'indagine svolta dall'Ufficio federale di statistica (UST) tra il 2004/09, l'88% delle superfici adibite al traffico in Svizzera, pari a 972 km<sup>2</sup>, sono costituite da strade (81%) o autostrade (7%) (parcheggi esclusi). Le ferrovie, invece, occupano il 10% delle superfici adibite al traffico. Per questo motivo, negli ultimi anni, l'insieme delle superfici adibite al traffico è aumentato notevolmente e continuerà ad aumentare.

### Le infrastrutture di trasporto coprono una superficie pari a quella del Canton Turgovia



Fonte: UST - Mobilità e trasporti

© BFS 2018



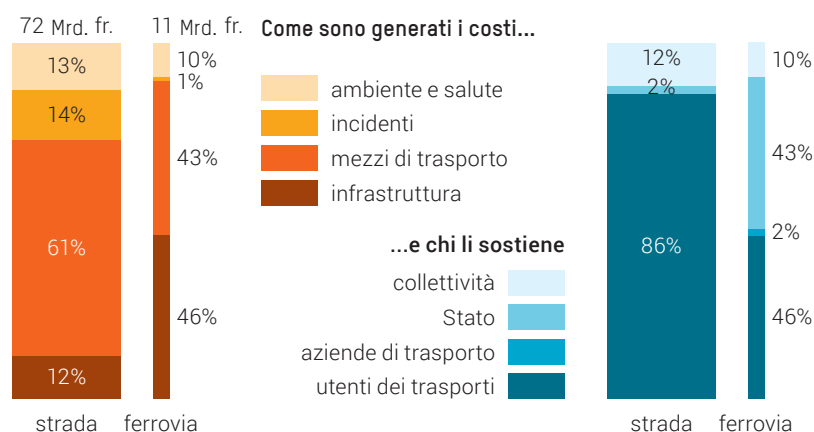
CC-BY-SA\_Richard Masoner\_Commuter cyclist

Sulle superfici adibite al traffico ferroviario, i treni assicurano il 16% del trasporto passeggeri e il 39% del trasporto merci, mentre sulle superfici adibite al traffico stradale avviene il 71% del trasporto passeggeri e il 61% del trasporto merci. Per questa prestazione di trasporto, le strade hanno richiesto, nel 2016, circa l'86% della quantità d'energia prodotta dal traffico motorizzato mentre le ferrovie solo il 6%.

Dato che l'energia necessaria proviene prevalentemente da fonti fossili, la mobilità contribuisce in modo significativo al riscaldamento globale. Secondo l'UST, escludendo il traffico aereo internazionale non incluso in questi dati, la mobilità è responsabile di circa un terzo di tutte le emissioni di CO<sub>2</sub>. Inoltre, emerge che solo una quota marginale delle emissioni di CO<sub>2</sub>, pari allo 0,2%, è prodotta dalle ferrovie.

Per avere un quadro complessivo, gli effetti già menzionati del trasporto devono essere completati da altri dati. Nel 2015, i costi complessivi dei trasporti in Svizzera, pari a 89,7 miliardi di franchi, sono stati a carico dell'ambiente, della salute e degli incidenti nella misura di circa un quarto. Tali costi sono in gran parte imputabili al traffico stradale e sono generalmente sostenuti dalla collettività e non dagli utenti stessi.

Se, per il trasporto su strada, l'86% dei costi totali è pagato dagli utenti e il 2% dall'amministrazione pubblica, per il trasporto su rotaia le cifre sono del 46% rispettivamente del 43%.



N.B.: stato al 2015, strada senza pedoni e ciclisti

In cifre assolute, l'amministrazione pubblica ha pagato, nel 2015, 8,1 miliardi di franchi per le strade e 8,4 miliardi di franchi per le ferrovie.

Tutto ciò ha un forte impatto sulla sostenibilità del rispettivo tipo di trasporto ed è talvolta accompagnato da conflitti d'interesse tra i singoli vettori di trasporto. Anche la relazione con la salute è importante poiché le persone che si spostano spesso con le proprie forze contribuiscono in modo importante alla propria salute. L'Ufficio federale dello sviluppo territoriale (ARE) ha stimato che nel 2015 il traffico lento (biciclette e pedoni) ha avuto un effetto positivo quantificabile in 1,3 miliardi di franchi.

## Considerazione globale

Le cifre finora citate si limitano alla Svizzera e illustrano il consumo di territorio e di energia così come le emissioni di CO<sub>2</sub> in relazione con la mobilità interna. Non dicono nulla su quanto territorio e su quanta energia supplementare sono utilizzati al di fuori della Svizzera per l'approvvigionamento di merci o il trasporto di persone. La pubblicazione „Umweltatlas Umwelt – Lieferketten Schweiz“ (Atlante ambientale - Catene di approvvigionamento in Svizzera), edita dall'Ufficio federale dell'ambiente, contiene informazioni interessanti al riguardo. In essa vengono calcolate altre impronte ecologiche tra le quali anche l'impronta di gas serra causata dalle varie catene di approvvigionamento. Dalla pubblicazione emerge che la maggior parte dei gas serra prodotti per l'approvvigionamento della Svizzera è generata al di fuori dei confini nazionali.

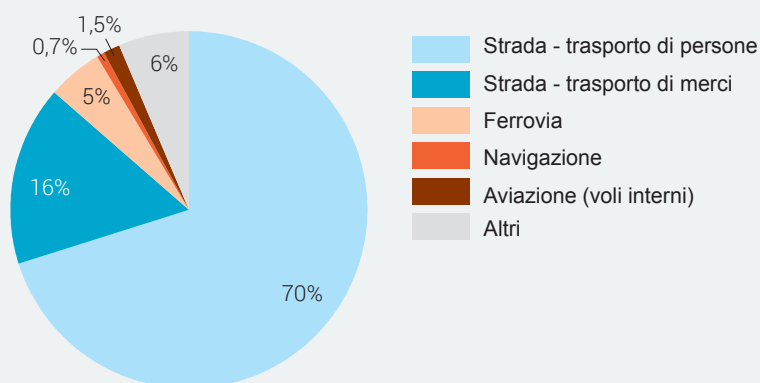
Per quanto riguarda il trasporto di passeggeri su scala globale, il traffico aereo svolge un ruolo speciale a causa dei prezzi bassi. Il traffico aereo internazionale non è infatti gravato né dall'imposta sul valore aggiunto, né da una tassa sul CO<sub>2</sub> o da un'imposta sul carburante (imposta sul cherosene). Pertanto, il numero annuo di passeggeri è in forte crescita. L'effetto serra, causato dai movimenti aerei internazionali provenienti dalla Svizzera, è quindi di gran lunga superiore a quello prodotto all'interno dei confini nazionali.

Mobilità e trasporti – Rapporto statistico 2018, Ufficio federale di statistica

Umweltatlas Umwelt – Lieferketten Schweiz, Ufficio federale dell'ambiente (pubblicato solo in tedesco)

## Consumo di energia nei trasporti per modo di trasporto, 2017

Consumo finale esclusi il turismo del pieno e l'aviazione internazionale



Totale: 235 800 Terrajoule (TJ)

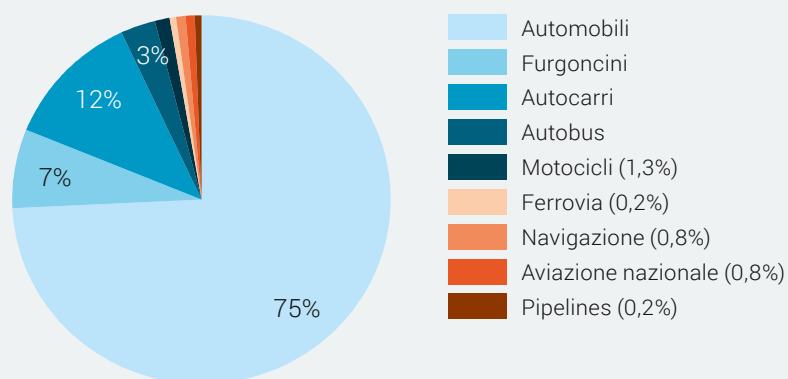
Fonte: UFE - Consumo di energia secondo la destinazione d'uso

© UFS 2018



## Emissioni di CO<sub>2</sub> prodotte dai trasporti secondo il mezzo di trasporto, 2017

Aviazione internazionale esclusa



Totale: 14,8 mio. di tonnellate

Fonte: UFAM – Inventario dei gas serra

© UST 2019