

SCHEDA INFORMATIVA: SVILUPPO DEL TRAFFICO

La mobilità oggi e domani: libertà individuale o trasporti affollati?

Circolare senza ostacoli e recarsi dal punto A al punto B con il vettore di trasporto di propria scelta è un'evidenza in Svizzera. Per questo la popolazione, sempre più numerosa, utilizza delle infrastrutture dalle capacità limitate. La libera circolazione delle persone con l'Europa è responsabile degli ingorghi stradali e dell'affollamento dei treni? No. Il problema principale è una mancanza di efficienza. Detto questo, le soluzioni tecniche per porvi rimedio saranno disponibili prossimamente.

Ci spostiamo, tutti o quasi, molto frequentemente, ma anche in maniera completamente diversa, secondo il luogo di domicilio e la ragione dello spostamento. Ogni abitante della Svizzera percorre tra 13'000 e 26'000 chilometri all'anno. Una percentuale importante dei trasferimenti, oltre il 40%, avviene durante il tempo libero; poi vi è il tragitto per recarsi al lavoro, il 24% e gli acquisti, il 12%. Gli spostamenti professionali, in media 25 chilometri, sono lunghi più del doppio dei tragitti privati.

Se tutti si spostano sempre agli stessi orari, è logico che qualsiasi infrastruttura, pur sviluppata che sia, raggiunga i propri limiti. Occorrono soluzioni che aumentino l'efficienza e che autorizzino un maggiore individualismo.

La velocità media con la quale ci spostiamo in auto, in bus o in tram è la stessa da quindici anni. Il treno invece ha accelerato la cadenza del 20% a oltre 60 km/h. Di conseguenza, la distanza giornaliera percorsa in automobile è aumentata solo dell'1% in questi ultimi anni, mentre quella percorsa con i trasporti pubblici è progredita, dopo il 2000, del 54%. Tuttavia, il guadagno di velocità della ferrovia non è messo a profitto per giungere più in fretta a casa. I cittadini percorrono sempre più chilometri.

In Svizzera si contabilizzano 22'000 ore di code all'anno, ma soltanto un terzo della popolazione è interessato

Le infrastrutture di trasporto richiedono molto spazio. Le strade rappresentano la parte del leone con l'88% della rete di trasporto o 1,5 volte la superficie del lago Lemano. La rete stradale è cresciuta del 15% dopo il 1985, mentre i veicoli motorizzati sono aumentati del 64%. Risultato, si contabilizzano 22'000 ore di code all'anno sulle autostrade, ossia il doppio rispetto al 2002, e quasi la metà riguardano la sola autostrada A1. La concentrazione della mobilità a determinate ore diventa sempre più problematica. Nelle ore di punta, le strade sono piene di auto e i treni affollati. Nelle altre ore della giornata la situazione è migliore, poiché il tasso d'occupazione medio dei treni si situa soltanto tra il 20% e il 30%. Il microcensimento della Confederazione mostra che tra il 60% e il 70% della popolazione non ha dovuto subire delle code nel corso degli ultimi 12 mesi.

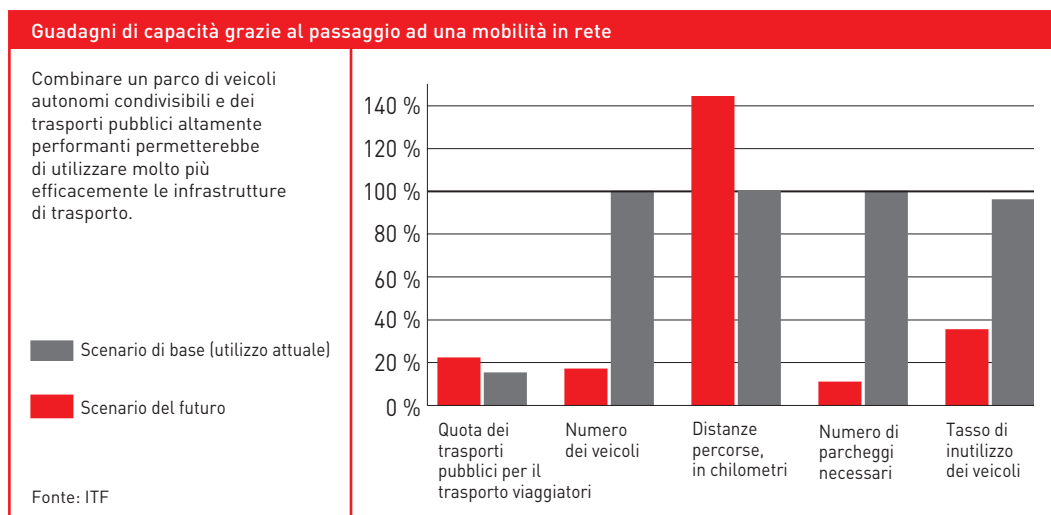


Perché non è possibile risolvere meglio questo problema di mobilità puntuale? È colpa dell'immigrazione? No. La spiegazione è da ricercare dal lato dei luoghi di domicilio e di lavoro. Da una parte, il luogo di domicilio ha un'influenza decisiva sulla lunghezza del tragitto e il modo di trasporto: una persona che abita in una zona rurale effettua dei tragitti quotidiani del 30% più lunghi di un'altra che abita al centro di un agglomerato. Nel centro di un agglomerato, la metà dei tragitti si effettua a piedi e soltanto un quarto in auto, mentre nelle zone rurali, soltanto un terzo dei tragitti viene fatto a piedi e la metà in auto. Inoltre, il 40% delle persone che abitano nei comuni periferici lavorano in un altro comune. Questi tragitti sono sempre effettuati agli stessi orari, ciò che provoca delle code e affolla i treni.

Cosa succede quando non abitiamo vicino al nostro luogo di lavoro, quando gli agglomerati si ingrandiscono e si circola maggiormente e quando la popolazione aumenta costantemente? Nell'ambito di un vasto progetto, il DATEC ha esaminato in profondità le conseguenze della crescita demografica e dello sviluppo delle infrastrutture sul territorio e la mobilità. Il Dipartimento si attende che le differenze crescano tra la città e la campagna, in termini di crescita demografica e di occupazione, con conseguenze negative per la mobilità.

Vi sono occasioni da cogliere affinché la mobilità diventi nettamente più efficiente in futuro

Lo studio non ha tuttavia preso in considerazione l'evoluzione tecnica. Le reti digitali offrono nuove possibilità in materia di condivisione dei veicoli. A ciò va aggiunta l'opportunità di rivoluzionare i trasporti pubblici con dei veicoli autonomi, che possono offrire possibilità totalmente individuali per un tragitto «porta a porta». Questi veicoli sono ancor più efficaci se la densità urbana è elevata, ma possono collegare anche località più distanti. Questa mobilità intelligente permette anche un utilizzo più efficace delle infrastrutture. Degli studi realizzati dall'International Transport Forum (ITF) dell'OCSE mostrano che, con dei veicoli autonomi, soltanto un quarto o addirittura un decimo dei veicoli attuali saranno ancora necessari. In un sistema ottimale di trasporti pubblici e di veicoli autonomi, i tempi d'attesa potrebbero essere ridotti a 3 o a 5 minuti, mentre la durata dei tragitti diminuirebbe dal 30% al 40%. Ciò rappresenta un aumento della capacità del 40% nelle città e fino all'80% per le autostrade, senza che occorra costruire un metro in più di strada supplementare.



Questo è possibile perché i veicoli autonomi possono circolare in tutta sicurezza, anche con delle distanze di sicurezza inferiori. Le emissioni diminuiscono, come pure il consumo energetico e lo spazio necessario sotto forma di strade, parcheggi e garage. Sulla base di questi calcoli, si potrebbe ridurre la flotta di veicoli di 3,4 milioni di unità in Svizzera: ciò equivale a delle Golf VW sulle quattro corsie di un'autostrada su una distanza equivalente a dieci volte l'intera A1, da Ginevra a Sankt Margrethen. E tutto questo con le stesse prestazioni.

Rimanere isolati non è una soluzione!

Unitevi a noi su: www.aperta-sovrana.ch