

Mobilità in Svizzera

Risultati del microcensimento 2000 sul comportamento nel traffico Conferenza stampa del 18 dicembre 2001

La popolazione della Svizzera è mobile

Il 90 % delle persone che abitano in Svizzera si sposta almeno una volta il giorno nel traffico. Nella media di tutti i giorni della settimana e di tutte le persone intervistate a partire dai 6 anni ogni giorno vengono percorsi in Svizzera 37 km ripartiti su una durata dello spostamento di 85 minuti e 3.6 tragitti.

Se si aggiungono a questi spostamenti anche i viaggi all'estero, il volume giornaliero del traffico aumenta ancora una volta di quasi il 30 %. Ciò significa che la popolazione in Svizzera percorre complessivamente circa 340 milioni di chilometri il giorno – compresi i tragitti a piedi. Questa distanza corrisponde a 8'500 volte il giro della Terra con una circonferenza di poco più di 40'000 km.

Calcolato sull'arco di un anno e tenendo conto di tutti i mezzi di trasporto, ogni persona residente in Svizzera percorre circa 17'400 km, di cui quasi 4'000 km all'estero. Riguardo ai mezzi usati per compiere tali distanze prevalgono gli autoveicoli con 10'000 km scarsi, seguiti dall'aereo (2'600 km) e dal treno (2'100 km). Tutti gli altri mezzi di trasporti presentano valori annui chiaramente inferiori ai 1'000 km. Interessanti sono le quote relative ai tragitti a piedi (circa 630 km) e in bicicletta (350 km).

Questi valori medi possono essere ulteriormente suddivisi, per es. secondo i giorni della settimana, la disponibilità di autoveicoli, il sesso, la categoria professionale, l'età e il domicilio. In questo modo è possibile ottenere informazioni differenziate sulle esigenze di mobilità dei singoli gruppi della popolazione.

Distanza media per persona e anno se-ondo i mezzi di trasporto

Mezzo di trasporto	km in Svizzera	km all'estero
A piedi	626	8
In bicicletta	346	3
Ciclomotore/moto-leggera	77	0
Moto conducente	172	27
Moto passeggero	53	6
Auto conducente	6'523	393
Auto passeggero	2'616	358
Ferrovia	1'848	237
Autopostale	72	0
Bus	355	30
Tram	137	0
Torpedone	180	123
Aereo	110	2'523
Altri (per es. taxi, autocarro, battello, funivie)	474	117
Total	13'590	3'826

Volume giornaliero del traffico in Svizzera nel 2000

Indici del volume del traffico per persona e giorno									
Giorno della settimana	Distanza media al giorno (km)		Durata media di spostamento (min.)		Numero medio tragitti		Numero medio tappe		Grado di mobilità
	senza estero	con estero	senza estero	con estero	senza estero	con estero	senza estero	con estero	
Media di tutti i giorni	37.1	47.6	84.5	88.8	3.6	3.6	4.9	5.0	90%

Altri dati al riguardo: Rapporto finale capitolo 3 (vedi www.are.admin.ch)

Scelta dei mezzi di trasporto: prevalgono il traffico lento e le auto

A dipendenza dell'ottica, il mezzo di trasporto dominante risulta essere o l'auto o il traffico pedonale e ciclistico. L'auto è al primo posto se si sceglie come criterio le distanze percorse. Se invece si parte dal numero delle tappe quotidiane o dalla durata giornaliera di spostamento il quadro muta radicalmente: il 46 % delle tappe percorse (traffico motorizzato privato (TMP) 42 %) e un considerevole 40 % della durata giornaliera di spostamento (TMP 44 %) vanno attribuiti al traffico pedonale e ciclistico. Il traffico lento caratterizza così in modo decisivo il quadro dei trasporti.

Se finora la politica dei trasporti della Confederazione si è occupata prevalentemente del traffico motorizzato privato e dei trasporti pubblici, mediante misure mirate le quote del traffico pedonale e ciclistico potrebbero essere ancora considerevolmente aumentate: basti pensare che un terzo di tutti i percorsi in auto sono inferiori ai 3 km e ogni ottavo è addirittura inferiore al chilometro.

L'importanza del traffico lento risulta anche dalla sua funzione di accesso agli altri mezzi di trasporto. Mentre per l'80 % di tutti i tragitti viene utilizzato un solo mezzo di trasporto, nel 10% di tutti i casi i tragitti a piedi vengono combinati con l'auto e il 9 % con i trasporti pubblici (TP). Pertanto gli utenti dei mezzi di trasporto devono poter far affidamento su punti d'intersezione ben progettati.

Più di due terzi di tutti i tragitti a scopo di formazione vengono compiuti a piedi o in bicicletta. Anche nel traffico a scopo d'acquisto e nel traffico del tempo libero l'importanza del traffico lento è rilevante.

Indici relativi alla scelta del mezzo di trasporto (trasporto intermodale)

Mezzo di trasporto	Rapporto intermodale in %		
	Distanza giornaliera (km)	Durata dello spostamento (minuti)	Numero tappe
A piedi	4.6%	34.3%	40.1%
In bicicletta	2.5%	5.6%	6.0%
Traffico lento	7.2%	39.8%	46.1%
Ciclomotore	0.3%	0.4%	0.7%
Moto	1.9%	1.4%	1.5%
Auto cond.	48.0%	30.5%	30.2%
Auto pass.	19.3%	11.2%	9.3%
TMP	69.5%	43.6%	41.6%
Ferrovia	13.6%	5.8%	3.3%
Autopostale	0.5%	0.5%	0.4%
Tram/bus	3.6%	5.2%	6.6%
TP	17.7%	11.4%	10.3%
Altri ¹⁾	5.6%	5.2%	2.0%
Totale	100%	100%	100%

¹⁾ taxi, autocarro, battello, funivie...

Scopo dello spostamento: quote del traffico lento rispetto al totale delle tappe in %

Scopo	Piedi	Bici	Totale
Lavoro	33%	6%	39%
Formazione	55%	13%	68%
Acquisti	45%	6%	51%
Viaggi d'affari e di servizio	23%	3%	26%
Assistenza e accompagnamento	24%	2%	26%
Tempo libero	42%	6%	48%
Tutti gli scopi	40%	6%	46%

Altri dati al riguardo: Rapporto finale capitolo 4

Un'elevata motorizzazione - un grado d'occupazione molto basso

I quattro quinti di tutte le economie domestiche dispongono di almeno un'automobile, un terzo di più di una. Ciò non toglie che il numero delle economie domestiche senz'auto è considerevole, tant'è vero che il 47 % delle economie domestiche singole o quasi il 30 % delle economie domestiche urbane sono senz'auto.

L'elevato grado di motorizzazione di 117 autoveicoli su 100 economie domestiche non modifica tuttavia il grado d'occupazione dei singoli veicoli che permane molto basso. Inoltre il 90 % dei tragitti di lavoro effettuati con l'auto il conducente è solo in macchina. Il grado medio d'occupazione per tutti gli scopi degli spostamenti è di 1.6 persone.

Possesso di autoveicoli delle economie domestiche

Tutti gli scopi	1.59
Lavoro	1.14
Formazione	1.14
Acquisti/commissioni	1.69
Affari	1.26
Viaggio di servizio	1.29
Tempo libero	1.92
Servizio d'assistenza	2.18
Accompagnamento	2.27

Possesso di autoveicoli delle economie domestiche

Numero di auto per economia domestica	Svizzera totale	Economie domestiche singole	Economie domestiche di 5 e più persone	Economie domestiche in centri urbani	Economie domestiche in Comuni d'agglomerato	Economie domestiche in campagne
Nessun'auto	19.9%	46.6%	4.2%	29.2%	13.9%	13.1%
Con auto	80.1%	53.4%	95.8%	70.8%	86.1%	86.9%
1 auto	50.2%					
2 auto	24.4%					
3 e più	5.4%					

La diffusione delle biciclette è ulteriormente aumentata. Oggi il 64 % delle donne e il 74 % degli uomini ha a disposizione permanente una bicicletta. Interessante è pure il fatto che la quota di economie domestiche senza bicicletta risulta nella Svizzera orientale con il 19.9 % pari alla metà della quota registrata nella regione del Lemano (39,9 %) o in Ticino (42.8%). Ciò dipende, oltre che dalle diverse condizioni strutturali degli insediamenti e dalla topografia, anche dalle priorità stabilite in materia di politica dei trasporti.

Disponibilità di bici secondo il sesso

	Sempre disponibile	Previo accordo	Non disponibile	Non risponde
Uomo	73.6%	2.7%	23.6%	0.1%
Donna	64.1%	2.6%	33.2%	0.1%

Meno diffusi sono gli abbonamenti dei trasporti pubblici. Il 52 % della popolazione non dispone di nessun abbonamento. Esistono vistose differenze tra le varie regioni del Paese. Mentre nella Svizzera tedesca il 35 % di tutte le persone è in possesso di un abbonamento a metà prezzo, tale quota si riduce al 18 % nella Svizzera romanda e al 14 % nella Svizzera italiana.

Differenze nel possesso di un abbonamento (personnes de plus de 6 ans??)

	D-CH	F-CH	I-CH	Totale
AG	5.6%	5.5%	3.6%	5.5%
Metà prezzo	35.1%	18.0%	14.1%	30.2%

Altri dati al riguardo: Rapporto finale capitolo 2

Il tempo libero determina le caratteristiche del traffico

L'importanza dei diversi scopi di spostamento è caratterizzata dal numero giornaliero di tragitti, dalla distanza e dalla durata. Sull'arco settimanale, il 40 % dei tragitti sono tragitti del tempo libero, pari al 44% delle distanze percorse e al 49 % della durata giornaliera di spostamento. La domenica la quota di tragitti del tempo libero sale addirittura al 78 % di tutti i tragitti. Nondimeno, il traffico del tempo libero domina tutti i giorni il volume del traffico. Durante i giorni feriali troviamo al secondo posto il traffico lavorativo e di formazione, il sabato i tragitti a scopo d'acquisto.

Nella suddivisione secondo le attività risulta che uscire al ristorante o al bar, praticare attività non sportive all'aria aperta (passeggiate) e visite a parenti o conoscenti sono le principali attività del tempo libero.

Gli spostamenti del tempo libero comportano, rispetto ai viaggi per altri scopi, tragitti piuttosto lunghi specialmente il fine settimana. Per contro non si costatano sostanziali differenze tra donne e uomini per quanto concerne le distanze percorse. I tragitti del tempo libero dei giovani di meno di 18 anni e degli anziani di oltre 65 anni sono più brevi, mentre la generazione attiva intermedia compie piuttosto tragitti più lunghi. Quote particolarmente elevate di tragitti del tempo libero riferiti al numero dei tragitti si riscontrano presso le piccole economie domestiche, i gruppi di reddito inferiore e le persone di oltre 65 anni.

Indici del traffico del tempo libero

Tragitti del tempo libero	Tutti i giorni	LU-VE	SA	DO
in % di tutti i tragitti	39.5%	33%	53%	78%
in % della distanza giornaliera	43.9%	34%	61%	76%
in % della durata dello spostamento	48.9%	39%	64%	81%

Attività del tempo libero

Visite a parenti o conoscenti	18%
Attività all'esterno non sportive	20%
Sport	10%
Eventi culturali, impianti del tempo libero	11%
Gastronomia	22%
Lavoro non retribuito	9%
Acquisti come tempo libero	4%
Altro	2%
Attività diverse	5%
Totale	100%

Volume di traffico per persona e giorno

Scopo	Numero tragitti		Distanza giornaliera		Durata dello spostamento	
Lavoro	0.8	23.3%	8.8 km	23.7%	16 Min.	18.9%
Formazione	0.3	8.4%	1.6 km	4.3%	5.1 Min.	6.0%
Acquisti	0.7	19.1%	4.0 km	10.8%	10.7 Min.	12.7%
Tempo libero	1.4	39.5%	16.3 km	43.9%	41.3 Min.	48.9%
Assistenza, accompagnamento	0.1	4.8%	1.7 km	4.6%	2.9 Min.	3.4%
Affari, viaggi di servizio	0.1	3.8%	3 km	8.1%	4.9 Min.	5.8%
Indeterminato	0.1	1.0%	1.7 km	4.6%	3.6 Min.	4.3%
Totale	3.6	100 %	37.1 km	100 %	84.5 Min.	100 %

Altri dati al riguardo: Rapporto finale capitolo 5

Evidenti differenze regionali di comportamento nel traffico

Le quote dei diversi mezzi di trasporto nelle diverse regioni linguistiche del Paese e nelle zone urbane e rurali presentano grandi differenze.

Nella Svizzera tedesca la quota del traffico lento (TL) rispetto al traffico totale è più elevata che nella Svizzera romanda o italiana. Nella Svizzera italoфона la quota di TMP (TMP = traffico motorizzato privato) è particolarmente alta mentre la quota di TP (TP = trasporti pubblici) è decisamente inferiore rispetto alle altre parti del Paese.

Nei centri urbani la quota del traffico lento e dei trasporti pubblici risulta particolarmente elevata nel confronto con i Comuni di cintura dell'agglomerato e delle regioni rurali della Svizzera.

Trasporto intermodale nelle diverse re-gioni linguistiche del paese

(quota delle tappe in %)

Regione	TMP	TP	TL	Altro
Svizzera tedesca	38.6%	10.7%	48.8%	1.9%
Svizzera di lingua francese	49.9%	10.0%	38.0%	2.1%
Svizzera di lingua italiana	56.0%	5.7%	36.5%	1.9%
Svizzera totale	41.6%	10.3%	46.1%	2.0%

Trasporto intermodale centro urbano, agglomerato, campagna

(quota delle tappe in %)

	TMP	TP	TL	Altro
Centro urbano	33.9%	13.8%	50.8%	1.5%
Agglomerato	44.8%	10.3%	42.9%	2.0%
Campagna	48.4%	5.9%	43.1%	2.5%

Il Cantone Ticino risulta il Cantone con la quota più elevata di TMP, seguito dalla Regione del Lemano e dalla Svizzera orientale, mentre a Zurigo si registra la quota più bassa. Per contro, Zurigo presenta le quote più elevate di TP e traffico lento.

Scelta del mezzo di trasporto nelle Grandi regioni (quota delle tappe in %)

Grandi regioni	TMP	TP	TL	Altro
Regione del Lemano	48.0%	10.3%	39.3%	2.3%
Espace Altipiano	42.8%	9.8%	45.5%	1.9%
Svizzera nordoccidentale	38.1%	10.8%	49.7%	1.4%
Zurigo	33.4%	15.2%	50.1%	1.4%
Svizzera orientale	43.2%	6.8%	47.4%	2.6%
Svizzera centrale	41.6%	8.5%	47.5%	2.5%
Ticino	56.0%	5.8%	36.3%	2.0%

Assai significativo è anche il confronto dell'utilizzazione dei mezzi di trasporto nei cinque grandi agglomerati nonché in agglomerati piccoli e medi. Gli abitanti degli agglomerati si spostano a piedi (valore massimo Berna: 47.2 % di tutte le tappe) o con i mezzi del TMP (valore massimo Losanna 47,7 %). Zurigo presenta la quota più alta di TP (16,4 %) mentre a Basilea la bicicletta assume un'importanza superiore alla media (8.5 %).

Trasporto intermodale negli agglomerati (quota delle tappe in %)

	Grandi agglomerati						Agglomerati medi (> 50'000 ab.)	Piccoli agglomerati (< 50'000 ab.)
	Zurigo	Basilea	Ginevra	Berna	Losanna	Totale		
TMP	31.8%	28.2%	45.4%	28.7%	47.7%	34.7%	39.8%	48.6%
TP	16.4%	15.7%	12.1%	16.2%	11.6%	15.0%	10.5%	6.9%
A piedi	46.1%	46.5%	37.9%	47.2%	36.2%	43.9%	41.4%	35.3%
Bici	4.4%	8.5%	3.3%	5.9%	1.4%	4.8%	6.3%	7.5%
Altro	1.3%	1.1%	1.3%	2.0%	3.0%	1.6%	2.0%	1.6%

Altri dati al riguardo: Rapporto finale capitolo 7

30 per cento più traffico rispetto al 1984

Tra il 1983 e il 1999 la prestazione chilometrica media annua degli autoveicoli è diminuita di 1'143 km, pari all'8 % per veicolo, mentre nello stesso periodo il numero dei veicoli ha subito una forte impennata talché la diminuzione dei chilometri percorsi risulta sovracompensata.

Prestazione chilometrica annua degli autoveicoli

1983	13'990 km
1988	13'788 km
1993	12'956 km
1999	12'847 km

Dal 1984 la popolazione svizzera compie spostamenti sempre più lunghi in termini di distanza e di durata. Tuttavia, poiché il tempo di percorso è aumentato più della distanza percorsa occorre ritenere che nonostante i miglioramenti dell'infrastruttura la velocità nel traffico non sia aumentata. Per contro, è leggermente aumentato il grado di mobilità che indica la quota di popolazione in viaggio durante un dato giorno.

Evoluzione degli indici di mobilità (1984 indice = 100)

Distanza	129.6
Tempo di percorso	135.1
Grado di mobilità	107.8

Assai stabile permane invece la scelta del mezzo di trasporto con variazioni dell'ordine di un punto percentuale.

Scelta del mezzo di trasporto 1984 e 2000 (quota rispetto alle distanze giornaliere in %)

	1984	2000
TMP	68.4	69.4
TP	18.7	17.9
TL	6.1	7.0
Altro	6.8	5.7

La proportion de déplacements pour les achats et surtout pour les activités professionnelles a diminué tandis que celle des loisirs a fortement augmenté. Le taux de trafic pendulaire (travail, formation) n'a quasiment pas varié durant cette période.

Quota degli scopi del trasporto rispetto al totale delle distanze giornaliere 1984 e 2000 (persone a partire da 10 anni)

	1984	2000
Lavoro, formazione	29.6	28.5
Acquisti	12.2	10.9
Tempo libero, assistenza e accompagnamento	40.5	47.9
Affari, viaggi di servizio	17.0	8.2
Indeterminato	0.7	4.6

Dal 1984 il numero delle persone in possesso di una licenza di condurre è costantemente aumentato. Mentre nel 1984 meno della metà delle donne disponevano di una patente di guida, oggi il 71 % delle donne e l'89 % degli uomini sono in possesso di una licenza di condurre. Per contro, il numero delle economie domestiche senz'auto è calato da un terzo scarso a un quinto, mentre aumenta sempre più il numero delle economie domestiche con più di un'auto.

Presupposti per la partecipazione al traffico

	1984	2000
Licenza di condurre donne	42 %	71 %
Licenza di condurre uomini	67 %	89 %
Econ. dom. (ED) senz'auto	31 %	20 %
ED con 2 o più auto	17 %	30 %

Altri dati al riguardo: Rapporto finale capitolo 9

Il 37% della popolazione ha compiuto lo scorso anno un viaggio in aereo

Per la prima volta dall'inizio dei rilevamenti, il microcensimento 2000 informa anche sui viaggi in aereo e sui viaggi lunghi in generale. Oltre alla frequenza, allo scopo e alla destinazione sono stati rilevati dati sulla compagnia aerea scelta, l'itinerario (per es. aeroporti di trasbordo), l'aeroporto di partenza in Svizzera e i mezzi di trasporto utilizzati per raggiungere l'aeroporto. Le cifre indicano la situazione dei trasporti aerei prima della crisi della Swissair.

In media, pressoché ogni svizzero viaggia una volta all'anno in aereo (0,87 voli per abitante e anno). Questo valore medio risulta dal 36 % della popolazione svizzera che ha effettivamente compiuto uno o più viaggi in aereo nei 12 mesi precedenti il sondaggio e dal 64 % della popolazione che nell'anno precedente non ha volato. Il 16 % della popolazione non ha mai viaggiato in aereo.

La maggior parte dei viaggi in aereo sono viaggi privati (90 %) di cui la stragrande maggioranza viaggi di vacanze. Occorre tuttavia presumere che nel sondaggio la quota dei viaggi d'affari risulti leggermente sottovalutata poiché i viaggiatori d'affari volano spesso mentre le domande di dettaglio erano riferite unicamente all'ultimo volo.

Le principali destinazioni si trovano in Europa occidentale (51 %), il che costituisce un'indicazione importante in merito al futuro potenziale dei collegamenti ferroviari ad alta velocità. Al secondo posto segue l'America del Nord con il 12 % delle destinazioni del viaggio.

La maggior parte dei viaggiatori raggiunge l'aeroporto facendosi portare, in maggioranza in ferrovia (41 %) o in auto (38 %). Nel confronto con altre destinazioni la quota di TP per il viaggio all'aeroporto è straordinariamente elevata.

Viaggi in aereo negli ultimi 12 mesi

	Numero viaggi in aereo in %				
	Aucun	1	2	3	4+
Sesso					
Uomini	62%	22%	6%	3%	6%
Donne	63%	23%	7%	2%	3%
Età					
Fino a 17 a.	72%	21%	4%	1%	1%
18-25 anni	52%	29%	11%	4%	3%
26-65 anni	58%	24%	8%	3%	6%
66+ anni	80%	12%	3%	1%	1%
Reddito dell'economia domestica					
< 4000 fr.	78%	15%	4%	1%	1%
4-8000 fr.	66%	23%	6%	2%	3%
8-12000 fr.	49%	29%	11%	4%	7%
12000+ fr.	32%	26%	13%	7%	21%

Scopo del volo

Viaggio privato				90 %
Vacanze	di cui:	pacchetto	46%	
		non pacchetto	53%	
	Non vacanze		5%	
Viaggi d'affari				10%
Totale viaggi in aereo				100%

Destinazione principale dell'ultimo volo

Destinazione del volo	
Volo interno	2%
Europa occidentale, Scandinavia	51%
Europa orientale e sudorientale, CSI	10%
Africa e Vicino Oriente	11%
Asia	8%
America del Nord	12%
Australia, Caraibi, America del Sud	7%
Totale	100%

Mezzo di trasporto all'aeroporto (in %)

Ferrovia	41.1%
Auto come conducente	9.5%
Auto come passeggero	38.3%
Taxi	5.3%
Bus	3.1%
Altro	2.7%

Altri dati al riguardo: Rapporto finale capitolo 8

Agenda della politica dei trasporti: traffico negli agglomerati e del tempo libero

La maggioranza della popolazione valuta l'attuale politica dei trasporti con un certo scetticismo. A questo proposito non si costatano sostanziali differenze tra le varie regioni del Paese o tra città e campagna. Dall'analisi delle singole prese di posizione emerge:

- una valutazione positiva della rete stradale attuale,
- un elevato consenso per il promovimento dei trasporti pubblici nonché
- un netto rifiuto di ulteriori tasse sui trasporti.

La valutazione positiva dello standard di realizzazione della rete stradale svizzera espressa già nel 1994 trova nuovamente conferma, sebbene con minore chiarezza e con una maggiore disponibilità a un ulteriore ampliamento della rete. Anche l'atteggiamento positivo nei confronti dei trasporti pubblici conferma il giudizio precedente: oltre l'80 % delle persone intervistate approvano un trattamento privilegiato. Parallelamente si esigono però TP più a buon mercato. Non si tratta di una contraddizione, ma rappresenta un mandato delicato nel quadro dell'organizzazione del «Servizio pubblico».

Il microcensimento conferma che il traffico negli agglomerati e del tempo libero nonché il promovimento del traffico lento dovranno costituire tre aspetti centrali della futura politica dei trasporti. Per quanto concerne il traffico negli agglomerati si tratterà di individuare soluzioni di finanziamento per gli investimenti necessari e di attuare le misure. Nel traffico del tempo libero occorrerà orientarsi verso alternative attraenti al traffico motorizzato privato. Il fatto che la popolazione sia ben disposta nei confronti di soluzioni innovative ma si esprima contro nuovi oneri finanziari rende la sfida più complessa.

Non sarà possibile attuare una politica dei trasporti sostenibile contrapponendo le varie modalità di trasporto. Si impone sempre più la necessità di una politica dei trasporti globale ad ampio raggio che assicuri le esigenze di mobilità della società riducendo nel contempo i carichi per la generazione attuale e le generazioni future, come del resto previsto dalla strategia dipartimentale del DATEC.

Occorre a questo proposito considerare in modo particolare che le esigenze di mobilità sono diversificate a seconda dei gruppi sociali e che quindi occorrono politiche adattate in tal senso. Il microcensimento costituisce una base importante per il conseguimento di questo fine.

Valutazione delle misure (Quote di risposte con sì/piuttosto sì in %)

	Auto disponibile		Totale CH
	Sì	No	
Appello alla responsabilità personale	74%	72%	73%
Promovimento TP	86%	87%	87%
Inasprimento di norme tecniche	69%	73%	71%
Aumento prezzo benzina	22%	29%	25%

I TP vanno trattati in modo privilegiato

	Spazi urbano	Spazio rurale	Svizzera
Sì	56%	47%	54%
Piuttosto sì	25%	31%	27%
Piuttosto no	9%	12%	10%
No	4%	5%	5%
Nessuna risposta	4%	5%	5%

La Svizzera dispone oggi di una buona rete stradale

	D-CH	F-CH	I-CH	CH
Sì	62%	40%	37%	56%
Piuttosto sì	28%	45%	49%	33%
Piuttosto no	6%	9%	8%	7%
No	2%	4%	1%	2%
Nessuna risposta	3%	3%	4%	3%

Altri dati al riguardo: Rapporto finale capitolo 10

Una politica efficace necessita di solide basi

La forte crescita del traffico pone la politica di fronte a nuovi compiti. Per affrontare tali compiti occorrono solide basi decisionali. Il comportamento nel traffico presenta molteplici aspetti. Il microcensimento Trasporti ha il compito di rilevare i molteplici aspetti della mobilità nella loro reciproca relazione.

Importanti scopi di utilizzazione dei ri-sultati del microcensimento 2000

- Informazioni statistiche e parametri relativi al comportamento nel traffico della popolazione (volume del traffico secondo gruppi della popolazione, Grandi regioni, giorni della settimana, scopi dello spostamento)
- Fondamenti per la pianificazione del territorio e dei trasporti a livello nazionale, cantonale e regionale (pianificazione settoriale e direttrice, concezioni regionali del traffico)
- Indici della mobilità sull'evoluzione dei trasporti come base per previsioni e scenari relativi al traffico
- Dati di base per l'analisi dei fattori d'influenza che determinano il comportamento nel traffico
- Dati per l'attuazione di controlli sistematici dei risultati e analisi dell'efficacia di misure politiche
- Input per la simulazione di processi del traffico mediante modelli.

Il rilevamento 2000 è stato effettuato mediante un sondaggio telefonico compiuto da un istituto specializzato in questo campo. È stato possibile utilizzare per l'analisi le informazioni di 27'918 economie domestiche e 29'407 persone singole di oltre 6 anni d'età.

I risultati validi per l'intera Svizzera o le Grandi regioni non possono essere applicati a piacimento ai Cantoni o alle regioni. Per questo motivo dieci Cantoni, ovvero regioni, hanno dato l'incarico di un rilevamento per campione concentrato al fine di permettere una più precisa valutazione supplementare.

Il **Rapporto finale** del microcensimento 2000 sul comportamento nel traffico verrà pubblicato nel febbraio 2002 con il titolo "La mobilità in Svizzera" in lingua tedesca e francese e può essere scaricato da subito dal sito www.are.admin.ch.

- Distribuzione: UFCL, EDMZ 3003 Berna, n. di ordinazione 812.010.d (tedesco) e 812.010.f (francese).

A complemento del Rapporto finale è disponibile un **Rapporto di approfondimento** che fornisce informazioni sul rilevamento nonché sulla precisione e affidabilità statistica dei singoli dati numerici. Inoltre, in questo rapporto supplementare figurano i valori esatti su cui si basano i grafici, le tabelle e i dati numerici riportati nel testo. Questo rapporto di approfondimento apparirà nella primavera del 2002.

- Distribuzione: www.are.admin.ch (da marzo 2002)

Un **volume di tabelle** disponibile elettronicamente mostra in numerose tabelle tutti i risultati rilevanti del sondaggio.

- Distribuzione: www.are.admin.ch (da marzo 2002)

I **Cantoni e le regioni** che hanno partecipato al rilevamento effettueranno analisi proprie per il proprio territorio. I risultati saranno pubblicati.

I dati del microcensimento servono da base per altre analisi più approfondite. A tal fine, l'intero **record di dati** è reso accessibile a servizi di ricerca pubblici e privati nel rispetto della protezione dei dati.

- Distribuzione: Ufficio federale dello sviluppo territoriale (ARE), 3003 Berna, Tel. 031 322 58 29, E-mail: walter.zuest@are.admin.ch

Informazioni sul Microcensimento trasporti:

- Ulrich Seewer, Ufficio federale dello sviluppo territoriale, 3003 Berna, Tel. 031 322 55 66, Fax 031 322 78 06, E-mail: Ulrich.Seewer@are.admin.ch
- Roger Evéquoz, Ufficio federale di statistica, 2010 Neuchâtel, Tel. 032 713 63 97, Fax 032 713 69 81, E-mail: Roger.Evequoz@bfs.admin.ch