

GRUNDLAGEN

Schweizerische Verkehrsperspektiven 2050

Schlussbericht

16. November 2021



Schweizerische Eidgenossenschaft
Confédération suisse
Confederazione Svizzera
Confederaziun svizra

Bundesamt für Raumentwicklung ARE
Office fédéral du développement territorial ARE
Ufficio federale dello sviluppo territoriale ARE
Uffizi federal da svilup dal territori ARE

IMPRESSUM

Herausgeber

Bundesamt für Raumentwicklung (ARE)

Auftraggeber

Bundesämter für Raumentwicklung (ARE), Strassen (ASTRA),
Verkehr (BAV), Umwelt (BAFU) und Energie (BFE)

Autoren dieser Publikation

Andreas Justen, PL (ARE)

Raphaël Lamotte, Stv. PL (ARE)

Nicole Mathys (ARE)

Christian Schiller (Berater ARE)

Jörg Jermann, PL (Rapp)

Florian Harder, Stv. PL (Rapp)

Christopher Heath (Rapp)

Stefan Angliker (Rapp)

Oliver Buschor (Rapp)

Michael Hoser (Rapp)

Jörg Uhlig (PTV)

Jens Landmann (PTV)

Birgit Dugge (PTV)

Christian Weiß (PTV)

Martin Eichler (BAK)

Balz Bodenmann (Strittmatter Partner)

Pascal Bürki (Strittmatter Partner)

Susanne Täschler (Strittmatter Partner)

Hans-Paul Kienzler (Prognos)

Alex Auf der Maur (Prognos)

Andreas Brutsche (Prognos)

Projektoberleitung

Ulrich Seewer (ARE, Vorsitz)

Paul Steffen (BAFU)

Erwin Wieland (ASTRA)

Anna Barbara Remund (BAV)

Pascal Previdoli (BFE)

Marcel Buffat (GS-UVEK)

Fach- und Begleitgruppe Bundesämter

Martin Tschopp (ARE)

Jean-Luc Poffet (ASTRA)

Andreas Catillaz (BAFU)

Harald Jenk (BAFU)

Max Schulthess (BAZL)

Maik Hömke (ASTRA)

Lisa Wildi (BK)

Martin Babst (BFE)

Sébastien Pearron (BAV)

Eliane Forster (BAZL)

Marc Zahner (SECO)

Mark Reinhard (BFS)

Marionna Lutz (BAV), ab 1.4.21

Wolf-Dieter Deuschle (BAV), bis 31.3.21

Christine Rohn (BAKOM)

Manuel Widmer (EFV)

Matthias Wagner (BAV)

Franziska Borer Blindenbacher (ARE)

Produktion

Rudolf Menzi, Leiter Kommunikation ARE

Bezugsquellen

Elektronische Version: www.are.admin.ch/verkehrsperspektiven

Riassunto

Il traffico continuerà ad aumentare anche in futuro. È quanto emerge dalla Prospettive di traffico 2050 elaborate dal DATEC. Tuttavia, crescerà meno fortemente della popolazione. Nello scenario principale «Base» delle Prospettive di traffico 2050, le prestazioni di trasporto (passeggeri-chilometro) del traffico viaggiatori aumentano fino al 2050 solo dell'11 per cento rispetto all'anno di riferimento 2017, mentre la popolazione cresce del 21 per cento. Questo sviluppo è dovuto principalmente a varie tendenze sociali ed economiche che hanno un impatto sulla mobilità. Secondo lo scenario di base, la tendenza al telelavoro è destinata a durare. Sempre più persone lavoreranno da casa e il pendolarismo si ridurrà. Inoltre, con l'invecchiamento della popolazione, la quota di persone occupate è destinata a diminuire con una conseguente riduzione dei tragitti casa-lavoro. Anche lo sviluppo territoriale influisce sul traffico. Aree più densamente popolate dispongono di strutture per il tempo libero e per gli acquisti situate nelle vicinanze delle abitazioni.

I risultati dello scenario di base fanno capo all'ipotesi che gli attuali principi di pianificazione dei trasporti e del territorio decisi dal Consiglio federale in «Mobilità e territorio 2050» siano attuati in modo sistematico. Questo include, per esempio, lo sviluppo centripeto degli insediamenti nelle località ben collegate dal trasporto pubblico. Inoltre, lo scenario di base si basa sul presupposto che saranno introdotte misure di politica dei trasporti, quali, per esempio, la maggiore internalizzazione dei costi esterni a partire dal 2035. Nelle condizioni di cui sopra, il trasporto pubblico aumenta la propria quota di prestazioni di trasporto dal 21 al 24 per cento nello scenario di base, mentre la quota della bicicletta raddoppia. La quota di tragitti effettuati in automobile rimane significativa, ma si riduce dal 73 al 68 per cento.

Le tendenze sociali ed economiche si riflettono anche nel trasporto merci che, nello scenario di base, cresce in misura significativa (+31%), ma meno fortemente dello sviluppo economico, che fa registrare un aumento del prodotto interno lordo del 57 per cento. La decarbonizzazione e l'aumento della mobilità elettrica avranno come conseguenza una diminuzione delle importazioni di carburante e olio combustibile. Inoltre si trasporteranno più carichi di piccole dimensioni e meno merci alla rinfusa. L'aumento del commercio online farà aumentare il traffico di furgoni per le consegne. Un maggiore raggruppamento delle merci nei punti di trasbordo favorirà il trasporto su rotaia, per esempio quello di piccole partite e di collettive. Nel complesso, le merci trasportate viaggeranno sempre più spesso per ferrovia, la cui quota aumenterà dal 37 al 39 per cento.

I quattro scenari: Lo scenario «Base» si fonda sui principi d'azione di «Mobilità e territorio 2050», la parte programmatica del Piano settoriale dei trasporti, e rispecchia uno sviluppo verso una mobilità di persone e merci che utilizza le risorse in modo efficiente. Gli altri tre scenari sono percorsi di sviluppo alternativi. Tutti gli scenari sono basati su ipotesi differenti, come la velocità con cui le tecnologie ecologiche si affermano. Lo scenario «Proseguimento della politica attuale» è da intendere come mantenimento della situazione attuale e si basa su un quadro giuridico perlopiù invariato. I due scenari «Società individualista» e «Società sostenibile» partono dal presupposto che i trasporti sono fortemente influenzati dalle innovazioni tecniche, come l'automazione delle autovetture.

Il documento «VP-2050_Datenbezug» sul sito internet del progetto fornisce una panoramica dei risultati disponibili delle Prospettive di traffico 2050.

Zusammenfassung	II
Résumé	III
Riassunto	IV
Summary	V
Teil A: (Hauptbericht)	8
1. Einleitung	8
1.1. Ausgangslage	8
1.2. Abgrenzungen	8
1.3. Wirkungszusammenhänge	9
1.4. Methodisches Vorgehen	11
2. Retrospektive Entwicklung	14
2.1. Sozioökonomie	14
2.2. Raumentwicklung	17
2.3. Güterverkehr	24
2.4. Personenverkehr	37
2.5. Synthese Retrospektive Entwicklung	46
2.6. Vergleich VP 2040 mit 2010-2018	46
2.7. Umgang mit Covid-19	56
3. Prospektive Entwicklung	57
3.1. Sozioökonomie	58
3.2. Raumentwicklung	63
3.3. Güterverkehr	65
3.4. Personenverkehr	70
3.5. Synthese Prospektive Entwicklung	78
4. Szenarien	79
4.1. Bildung der Szenarien	80
4.2. Gemeinsamkeiten aller Szenarien	80
4.3. Ausrichtung der Szenarien	81
4.4. Bildung der Stellgrößen	87
4.5. Stellgrößen über alle Szenarien	103
5. Resultate und Einordnung der Ergebnisse	128
5.1. Überblick	128
5.2. Szenario WWB	131
5.3. Szenario BASIS	153
5.4. Szenario NTG	175
5.5. Szenario ITG	197
5.6. Ergebnisse der Szenarien im Vergleich	219

Teil B: Technische Ausführung	223
6. Modelle & Annahmen	223
6.1. Vorgehen Modellierung	223
6.2. Raumentwicklung	226
6.3. Güterverkehr	233
6.4. Personenverkehr	242
6.5. Parameterbildung für die Modellierung	257
Literaturverzeichnis	270
Anhang	276
