

UFT / SETraP 2050

Scheda informativa sull'applicazione della strategia energetica 2050 dei trasporti pubblici (SETraP 2050)

1. Situazione attuale

Un terzo del consumo totale di energia in Svizzera è imputabile ai trasporti. Se il trend attuale dovesse proseguire, questa proporzione è destinata a crescere a causa di una domanda in continuo aumento. E' pertanto importante che questo settore contribuisca attivamente alla strategia energetica 2050 del Consiglio federale. Questa strategia prevede che il settore dei trasporti nella sua totalità dimezzi il suo consumo energetico entro il 2050 e che contribuisca alla produzione di energia rinnovabile. L'Ufficio federale dei trasporti (UFT) ha come missione quella di mettere in atto, nei limiti delle sue competenze, la nuova strategia energetica del Consiglio federale. Con questo obiettivo, l'UFT ha lanciato il programma "Strategia energetica 2050 dei trasporti pubblici (SETraP 2050)".

2. Obiettivi

La strategia de l'UFT persegue i seguenti obiettivi :

1. **Aumento dell'efficienza energetica:** l'efficienza energetica sarà incrementata, in base al tipo di mezzo di trasporto e alle loro problematiche specifiche, del dieci fino al cinquanta per cento entro il 2050.
2. **Uscita dal nucleare:** l'energia elettrica utilizzata per la trazione e le infrastrutture (illuminazione, alimentazione elettrica della segnaletica, degli edifici, etc.) sarà prodotta da fonti rinnovabili.
3. **Diminuzione delle emission i di CO₂:** il consumo di combustibili e di carburanti fossili pei i veicoli, gli edifici e le infrastutture sarà ridotto.
4. **Crescita della produzione di energia rinnovabile:** la produzione di energia rinnovabile sarà aumentata per sostituire l'energia nucleare e coprire i picchi di carico.

3. Metodologia

Gli obiettivi della SETraP 2050 sono ambiziosi. Le imprese di trasporti e le autorità devono prendere delle misure efficaci e coordinate nell'ambito dei veicoli, delle infrastrutture e del loro utilizzo. Inoltre i differenti attori devono conoscere le loro possibilità d'azione e devono poter beneficiare della positiva esperienza raccolta sul campo. E' altresì necessario che degli incentivi efficaci e un contesto legislativo coerente sostengano questo cambiamento.

La SETraP 2050 si fonda altresì su tre principi che costituiscono gli elementi chiave del programma :

1. **Determinazione dei principi di base :** elaborazione delle misure di incentivo e loro applicazione.
2. **Realizzazione di una rete d'informazione :** raccolta dati, coordinamento e incitamento allo scambio di informazioni.
3. **Promozione di casi concreti:** selezione, finanziamento e accompagnamento di progetti innovativi.

4. Settori di applicazione

I settori di applicazione includono le infrastrutture, gli edifici, i veicoli e il loro utilizzo. Nell'ottica di un miglioramento dell'efficienza energetica, un valido esempio è costituito dal recupero energetico dei treni, tram e autobus. Un'altra pista importante, oltre alle migliori tecniche, ai sistemi di comando ottimizzati per le infrastrutture, all'impiego di riscaldamento, ventilazione, climatizzazione adattati ai reali bisogni dei veicoli, è rappresentata dall'acquisizione di veicoli più leggeri. Una gestione ottimizzata in fase di utilizzo può inoltre contribuire in maniera significativa all'aumento dell'efficienza energetica. Oltre a queste misure tecnico-operative, non bisogna dimenticare che l'effetto principale è legato alla scelta del mezzo di trasporto.

Inoltre, le imprese di trasporto possono migliorare il loro bilancio ecologico utilizzando sempre più energia proveniente da risorse rinnovabili. Le infrastrutture dei trasporti pubblici come ad esempio le coperture delle stazioni, dei depositi, dei binari o ancora le pareti di protezione lungo i binari potrebbero essere utilizzati per la produzione di energia rinnovabile.

5. Realizzazione

Il programma SETraP 2015 è iniziato ufficialmente a metà 2014 e si trova attualmente nella fase di applicazione (realizzazione) prevista fino al 2019. Nel 2020 il Consiglio federale deciderà, sulla base dei risultati della prima fase, il seguito del programma su un orizzonte temporale fino al 2035 ovvero 2050.

La missione de l'UFT è quella di creare un contesto che inciti tutti i settori dei trasporti pubblici ad apportare un contributo significativo alla strategia energetica della Confederazione. A tal fine l'UFT sviluppa una rete di informazione che favorisce lo scambio di esperienze tra i differenti attori e che permette di catalizzare la diffusione di approcci innovativi. I risultati di progetti pilota e dei progetti di ricerca sostenuti dall'UFT sono in questo modo valorizzati in tutto il settore dei trasporti.

Per controllare l'efficacia della strategia adottata, l'UFT realizza dall'inizio del 2016 un monitoraggio dell'efficienza energetica dei TP. L'Ufficio stabilisce regolarmente un resoconto dei risultati raggiunti e degli obiettivi restanti.

Per la gestione globale del SETraP 2050 è stato creato un comitato di pilotaggio che riunisce i responsabili di tutte le divisioni operative de l'UFT. La direzione del programma si trova nella sezione "Ambiente" dell'Ufficio ed è sostenuta in questa missione da uno studio professionale specializzato.

Ogni anno l'UFT comunica le sue intenzioni e realizza un bando tematico. Le imprese e gli istituti di ricerca possono richiedere di beneficiare di aiuti economici per i loro studi e per progetti pilota. I progetti sovvenzionati devono contribuire in maniera significativa agli obiettivi del SETraP 2050; la precedenza sarà data alle proposte che sapranno mostrare un effetto rilevante, un alto livello di innovazione e un potenziale di applicabilità chiaro ed utile per gli altri attori dei TP.

6. Costo e efficacia

Per un'applicazione efficace de la SETraP 2050, circa 3,5 milioni di franchi all'anno sono messi a disposizione de l'UFT dal 2014 fino al 2020. Le imprese di trasporto che beneficiano di un supporto dell'UFT contribuiscono a loro volta in modo ancora più importante grazie all'apporto di risorse proprie; ciò contribuisce ad accrescere ulteriormente l'efficacia dell'investimento pubblico.

Rispetto allo scenario « proseguimento della politica attuale », la SETraP 2050 prevede che un risparmio annuo superiore a 600 GWh debba essere realizzato nel settore dei trasporti pubblici da qui al 2050. Questo risparmio equivale al consumo elettrico di circa 150'000 famiglie, ovvero un agglomerato di taglia media in Svizzera.

7. Cifre e dati

Consumi energetici

Con 85 TWh all'anno, il settore dei trasporti rappresenta più di un terzo (37%) dei consumi energetici in Svizzera¹ (figura a sinistra).

- di questi, circa la metà (53%) riguarda i trasporti motorizzati individuali (TMI) su strada (figura a destra)².
- i trasporti pubblici di persone e il servizio ferroviario rappresentano circa 5 TWh, ovvero circa il 5.5% (figura a destra)³.

TWh	%		TWh	%	
85	37	Trasporti	2	2	TP viaggiatori su rotaie
			2	2	TP viaggiatori su strada
			1	1	Merci su rotaie
65	28	Famiglie	45	53	TIM su strada
43	18	Industria	10	12	Merci su strada
38	16	Servizi	19	22	Aeronautica
2	1	Differenza statistica	6	7	Altro

Figura 1 (a sinistra): I consumi energetici nei differenti settori in Svizzera

Figura 2 (a destra): I consumi energetici dei differenti tipi di trasporto in Svizzera

Prestazioni dei trasporti

- i TMI generano tre quarti delle persone-chilometri sul territorio nazionale (75%), mentre i trasporti pubblici ferroviari e su strada (19%) ne garantiscono un quinto (di cui 6% in mobilità dolce)⁴.
- per quanto riguarda i trasporti di merci, le prestazioni sono più equilibrate, con il 62% di tonnellate-chilometri su strada e 38% su rotaie⁵.

Efficienza energetica

- i trasporti pubblici sono circa 3 volte più efficaci da un punto di vista energetico dei TMI (per persone-chilometri)⁶.
- nel trasporto merci questo fattore è di quasi dieci⁷.

Energie rinnovabili

- ad oggi, il 90% dell'energia dei BLS e quella delle FFS proviene da fonti rinnovabili⁸.
- le FFS producono ogni anno 1'976 GWh di corrente per la trazione dei veicoli da energia idraulica⁹.
- Ogni anno La Posta produce 5 GWh di corrente fotovoltaica mentre le FFS ne producono 1 GWh¹⁰.
- le coperture et le superfici libere costituiscono inoltre un importante potenziale per la produzione di corrente fotovoltaica; il potenziale delle FFS è stimato in circa 25 GWh/an et il potenziale da Posta è stimato in circa 6 GWh7an.¹¹

Fonti :

1. BFE Schweizerische Gesamtenergiestatistik 2015
2. Rechnungen mit Zahlen aus: BFE, Analyse des schweizerischen Energieverbrauchs 2000 – 2014 nach Verwendungszwecken
3. Rechnungen mit Zahlen aus: BFE, Analyse des schweizerischen Energieverbrauchs 2000 – 2014 nach Verwendungszwecken
4. BFS – bfs.admin.ch > Mobilität und Verkehr > Kennzahlen. Stand September 2016
5. BFS – Mobilität und Verkehr, Taschenstatistik 2016
6. Rechnung aus den Energieverbrauchs- und Verkehrsleistungs-Zahlen gemäss den vorgängigen Quellen
7. Rechnung aus den Energieverbrauchs- und Verkehrsleistungs-Zahlen gemäss den vorgängigen Quellen
8. SBB: sbb.ch > Konzern > Energie. Stand September 2016; BLS: Geschäftsbericht 2015
9. Sbb.ch > Konzern > Energie. Stand September 2016
10. SBB: Jahresbericht KG-VBE 2014; Post: Jahresbericht KG-VBE 2014
11. Antwort des Bundesrates auf die Interpellation 15.3264 (Hadorn)

8. Ulteriori informazioni

Ufficio federale dei trasporti
Tristan Chevroulet
CH-3003 Berne

Tel. +41 (0)58/465 47 41
tristan.chevroulet@bav.admin.ch
www.bav.admin.ch/energie2050