

Riassunto

Il presente rapporto tratta della correlazione fra Traffico lento (TL) e peso corporeo e si basa sul Microcensimento mobilità e trasporti (MCMT) dell'Ufficio federale di statistica (UST) e dell'Ufficio per lo Sviluppo territoriale (ARE). Il traffico lento comprende i tragitti percorsi a piedi, in bicicletta o e-bike (bicicletta elettrica). Il rapporto considera inoltre anche i tragitti percorsi con mezzi simili a veicoli (p.es. pattini in linea, skateboard o monopattini), poiché anche in questo caso si tratta di una mobilità che richiede un'attività fisica attiva.

I principali risultati ottenuti possono essere così riassunti:

- Il TL svolge un ruolo molto importante in Svizzera. Sebbene costituisca meno del 10 per cento di tutte le distanze percorse quotidianamente — mentre il resto è coperto perlopiù con i mezzi di trasporto pubblico o con il traffico individuale motorizzato — se si considera il tempo di percorrenza, la quota di TL è pari ai due quinti dell'intera mobilità. Un dato rimasto inoltre relativamente stabile negli ultimi vent'anni.
- La maggior parte del TL è di tipo pedonale. Durante un giorno medio della settimana, quasi il 60 per cento della popolazione si muove a piedi, mentre nel corso di un qualsiasi giorno di riferimento, il 10 per cento usa la bicicletta o l'e-bike. La quota di popolazione che si muove usando mezzi simili a veicoli durante un giorno medio della settimana si attesta attorno all'1 per cento.
- Se si considerano solo le quote di TL con durata minima di 10 minuti, nel corso di un giorno settimanale medio quasi la metà della popolazione (44%) si muove con i mezzi del traffico lento per 10 minuti o più. Per un terzo della popolazione (32%) invece, il tempo di percorrenza è pari ad almeno 30 minuti.
- Due terzi della mobilità a traffico lento si svolgono nel tempo libero, mentre quasi un quinto del TL copre i tragitti verso il posto di lavoro, la scuola o il luogo di formazione.
- La partecipazione al TL varia in base a caratteristiche socio-demografiche e socio-economiche differenti: a titolo di paragone, i bambini e i giovani si muovono spesso a piedi o in bicicletta. Anche per le persone anziane il TL è importante se confrontato con altri mezzi di trasporto. Le donne, le persone con una formazione superiore, gli Svizzeri, le persone con un basso reddito, o quelle senza un impiego a tempo pieno, si contraddistinguono per una maggiore presenza nel TL. Si rileva inoltre che il TL ha un'importanza maggiore nelle periferie cittadine rispetto agli agglomerati e ai comuni rurali.
- L'analisi delle informazioni fornite spontaneamente sul peso corporeo e sulla statura mostra che più di un terzo (38%) degli intervistati per il MCMT 2015 (dai 6 anni) è sovrappeso od obeso. Si registrano inoltre delle importanti correlazioni tra l'adesione al TL e il peso corporeo, ovvero il BMI: le persone sottopeso o con un peso norma si muovono a piedi o in bicicletta con una frequenza maggiore e più a lungo rispetto alle persone sovrappeso od obese. Molto interessante inoltre la relazione che emerge tra la mobilità in bicicletta e il peso corporeo. Queste correlazioni permangono anche in analisi multivariate, dove si monitora contemporaneamente l'influsso di altri parametri. Ciò significa che è possibile attestare la relazione tra TL e peso corporeo indipendentemente dall'età, del genere, della formazione o da ulteriori effetti.
- Sebbene non sia possibile intraprendere un'interpretazione causale delle conclusioni, poiché il MCMT è uno studio trasversale, secondo altri studi è però plausibile ritenere che entrambi sensi di causalità svolgano un ruolo importante: le persone sovrappeso e obese, in particolare, potrebbero tendere a considerare la mobilità corporea attiva come faticosa e preferire così altri mezzi di trasporto. Al contrario, è certo che il movimento regolare durante la vita quotidiana — grazie

all'elevato consumo di energia – sprigiona un effetto positivo sul peso corporeo e, di conseguenza, sul BMI.

Un peso corporeo elevato costituisce un fattore di rischio per una serie di malattie non trasmissibili (p.es. malattie cardio-vascolari, elevata pressione sanguigna, diabete, vari tipi di cancro), una mobilità nell'ambito del TL può quindi avere un impatto positivo in termini di prevenzione. Un effetto che può essere rafforzato, poiché l'attività fisica influisce positivamente anche sulla circolazione (fitness).

Per questo motivo è auspicabile incrementare la già consistente quota di TL nella mobilità generale. La mobilità in bicicletta merita un'attenzione particolare poiché, secondo i risultati esposti, contribuisce in maniera importante al raggiungimento di un peso corporeo ideale. Ci potrebbe anche essere un potenziale di miglioramento sia per i tragitti in bicicletta sia per quelli percorsi a piedi, in particolare per gli spostamenti per lavoro e per gli acquisti, mentre la quota di TL nel tempo libero al confronto è relativamente alta.