



Schweizerische Eidgenossenschaft
Confédération suisse
Confederazione Svizzera
Confederaziun svizra

Strategia Traffico del tempo libero

Rapporto del Consiglio federale

Impressum

Consiglio federale

Strategia Traffico del tempo libero: Rapporto del Consiglio federale
concernente la strategia per un traffico del tempo libero sostenibile in
adempimento al postulato 02.3733 di Peter Bieri del 12 dicembre
2002

Coordinamento, redazione, contatto

Ufficio federale dello sviluppo territoriale (ARE)

Sezione politica dei trasporti, CH-3003 Berna

Reto Lorenzi (autore principale)

Peter Schild (coautore)

Produzione

Rudolf Menzi, Stato maggiore dell'informazione ARE

Citazione

Consiglio federale (2009), Strategia Traffico del tempo libero:
Rapporto del Consiglio federale concernente la strategia per un
traffico del tempo libero sostenibile in adempimento al postulato
02.3733 di Peter Bieri del 12 dicembre 2002

Distribuzione

www.are.admin.ch

06.2009

Strategia Traffico del tempo libero

Rapporto del Consiglio federale
concernente la strategia per un traffico
del tempo libero sostenibile in
adempimento al postulato 02.3733 di
Peter Bieri del 12 dicembre 2002

Indice

1 Sintesi	3
2 Il mandato: perché la necessità di una Strategia Traffico del tempo libero?	5
2.1 <i>Appurato il bisogno di una visione globale e di una Strategia Traffico del tempo libero</i>	5
2.2 <i>Carenza e necessità di elaborare una Strategia Traffico del tempo libero. Postulato Bieri</i> ...	6
3 Situazione di partenza: cos'è il traffico del tempo libero e come si sviluppa?	7
3.1 <i>Traffico del tempo libero: un fenomeno molto complesso</i>	7
3.2 <i>Rilevanza e crescita del traffico del tempo libero: situazione attuale e previsioni per il futuro</i>	8
3.2.1 <i>Situazione attuale: microcensimento in materia di trasporti 2005</i>	8
3.2.2 <i>Situazione attuale: traffico del tempo libero negli agglomerati urbani</i>	16
3.2.3 <i>Traffico viaggiatori in Svizzera: prospettive future</i>	18
3.3 <i>Una politica del traffico del tempo libero riguarda anche altre politiche settoriali</i>	19
3.3.1 <i>Politica di ordinamento del territorio</i>	19
3.3.2 <i>Strategia per uno sviluppo sostenibile</i>	20
3.3.3 <i>Politica dei trasporti globale</i>	21
3.3.4 <i>Altre politiche federali rilevanti</i>	22
3.4 <i>Pluralità di basi giuridiche nel settore della mobilità del tempo libero</i>	24
3.4.1 <i>Sostenibilità</i>	24
3.4.2 <i>Ambiente e risorse, salute e sport</i>	24
3.4.3 <i>Pianificazione del territorio e politica regionale</i>	25
3.4.4 <i>Infrastrutture ed esercizio dei trasporti</i>	26
3.4.5 <i>Piano settoriale dei trasporti</i>	27
3.4.6 <i>Concezione Paesaggio svizzero</i>	27
3.4.7 <i>Conclusioni</i>	28
4 Determinazione della necessità di agire	30
4.1 <i>Risultati forniti dall'analisi dell'evoluzione del traffico</i>	30
4.2 <i>Valutazione del traffico del tempo libero avvalendosi del metodo della gestione globale</i> ...	32
4.3 <i>Concretizzazione degli interventi necessari: punti di forza, punti deboli, opportunità e rischi nel traffico del tempo libero</i>	33
4.3.1 <i>Punti di forza</i>	33
4.3.2 <i>Punti deboli</i>	33
4.3.3 <i>Opportunità</i>	34
4.3.4 <i>Rischi</i>	34
5 Visione, obiettivi e strategia	36
5.1 <i>Visione</i>	36
5.2 <i>Obiettivi della Confederazione nel traffico del tempo libero</i>	36
5.3 <i>Strategia della Confederazione per il traffico del tempo libero</i>	37
6 Orientamento generale e misure	38
6.1 <i>Orientamento generale</i>	38
6.2 <i>Misure</i>	38

6.2.1	Misure finalizzate a migliorare la capacità d'intervento creando partenariati e perfezionando l'organizzazione	39
6.2.2	Misure finalizzate a sfruttare le possibilità d'intervento applicando in maniera coerente gli strumenti disponibili e portando avanti le misure adottate nell'ottica di un'ottimizzazione delle stesse.....	39
6.2.3	Misure finalizzate a concentrare gli interventi e approfondire i temi chiave.....	41
6.3	<i>Determinazione delle priorità</i>	42
7	Attuazione delle misure prioritarie (priorità 1 e 2).....	44
7.1	<i>Misura 3: migliorare il contesto organizzativo creando un Centro di competenza per il traffico del tempo libero</i>	44
7.2	<i>Misura 6: Esame delle opportunità di intervento per una politica di localizzazione più attiva degli impianti del tempo libero con notevole incidenza sul traffico</i>	45
7.3	<i>Misura 7: Analisi del potenziale da sfruttare nel settore dei trasporti pubblici per il traffico viaggiatori</i>	46
7.4	<i>Misura 8: Promuovere l'innovazione</i>	46
7.5	<i>Misura 9: Tragitti brevi</i>	48
7.6	<i>Misura 10: Puntare sul traffico del tempo libero negli agglomerati</i>	49
7.7	<i>Misura 11:Puntare sui settori più rilevanti del traffico del tempo libero</i>	50
7.8	<i>Ripercussioni sulle finanze e sul personale della Confederazione</i>	50
8	Conclusioni e orientamenti futuri	51
9	Bibliografia.....	53

In passato, il dibattito su una politica del traffico sostenibile non ha approfondito in maniera sufficiente i singoli aspetti legati al traffico del tempo libero. Si delinea ora con chiarezza la necessità di agire in questo settore sfruttandone le grandi potenzialità. La tematica del traffico del tempo libero è assai complessa e di non facile approccio. Il fenomeno interessa indistintamente zone urbane e zone rurali. La Svizzera ha dunque un forte interesse sia economico sia sociale nel mettere a punto un sistema di traffico del tempo libero che funzioni efficientemente non solo in prossimità delle zone abitate, ma anche nelle aree adibite ai servizi e nelle località turistiche. Per la sua importanza, le sue molteplici sfaccettature e la sua complessità, l'analisi del traffico del tempo libero richiede un approccio globale che consenta di elaborare una strategia efficace in materia di traffico del tempo libero.

Per gli spostamenti legati al tempo libero ogni persona effettua mediamente 1,3 tragitti al giorno, percorrendo 12,4 chilometri a tragitto. Ogni tragitto dura 37,4 minuti. Il traffico del tempo libero rappresenta globalmente il 41% di tutti gli spostamenti, copre il 44,7% di tutte le distanze percorse e il 51,5% del tempo complessivo impiegato per gli spostamenti. In termini di distanze percorse, l'automobile – con una quota che rasenta il 69% – è il mezzo di trasporto più utilizzato. In termini di numero di tappe, i tragitti effettuati a piedi registrano un valore superiore a quello dei percorsi in auto (47% i primi, 36% i secondi).

Gli scopi più frequenti degli spostamenti nel tempo libero sono le visite, le uscite gastronomiche e le attività non sportive all'aperto, come ad esempio le passeggiate (ognuna di esse rappresenta un quinto del totale). Uno spostamento su otto è riconducibile all'esercizio di uno sport.

Il traffico del tempo libero rappresenta già oggi il segmento più grande dei trasporti e anche per il futuro si prevede un incremento del flusso di traffico in questo comparto. Vi è dunque la necessità di agire a livello di politica dei trasporti per mettere a punto sistemi capaci di garantire una gestione sostenibile del traffico legato al tempo libero, specialmente negli agglomerati urbani, dove il traffico stradale è più intenso e scarseggiano in proporzione le alternative alla mobilità privata motorizzata. Il traffico del tempo libero tra agglomerati urbani contigui, ma soprattutto all'interno degli agglomerati stessi, rappresenta una parte assai rilevante della mobilità del tempo libero e va pertanto tenuto in debita considerazione nell'analisi generale della problematica. In questo settore si deve puntare a rendere più interessanti le diverse alternative al traffico motorizzato privato. Sfida questa non indifferente, considerato anche che la popolazione – seppur favorevole a nuove soluzioni – si dice piuttosto contraria all'idea di accollarsi ulteriori oneri finanziari.

Il settore in cui si deve intervenire è indubbiamente quello delle visite a parenti e conoscenti, seguito – in proporzioni leggermente inferiori – dalle uscite gastronomiche e in terza posizione dalle attività sportive. Incidono meno le visite di manifestazioni culturali e centri per il tempo libero.

A livello federale, le opportunità per promuovere un traffico del tempo libero sostenibile non mancano, ma le misure plausibili sono attuabili il più delle volte solo in settori aventi un impatto relativamente ridotto sul sistema, oppure agiscono su parametri legati in maggior misura a fattori che la Confederazione non ha modo di influenzare. Risulta dunque chiaro che una strategia incentrata su singoli provvedimenti non potrà rivelarsi vincente e che al contrario sarà necessario mettere a punto un pacchetto di misure diversificate e ben coordinate.

Visione, obiettivi e strategia sono orientati a un sistema di traffico del tempo libero sostenibile e possono essere così riassunti.

Visione del traffico del tempo libero sostenibile:

- nel 2020 la popolazione svizzera e i turisti stranieri soddisferanno le loro esigenze di mobilità nel tempo libero in maniera più sostenibile di quanto non avvenga oggi;

- rispetto al 2005, la ripartizione modale nel traffico del tempo libero sarà mutata a favore dei trasporti pubblici e del traffico lento. Il valore persone/chilometri percorsi con mezzi del traffico motorizzato privato nel tempo libero si sarà per allora stabilizzato;
- gli effetti negativi del traffico del tempo libero sull'ambiente e sul territorio saranno diminuiti senza la necessità di imporre significative limitazioni della libertà individuale.

Obiettivi del traffico del tempo libero sostenibile:

- rendere più sostenibile la mobilità legata al tempo libero;
- rendere più interessante l'offerta nel settore dei trasporti pubblici (TP), del traffico lento (TL) e della mobilità combinata nel traffico del tempo libero;
- individuare e sfruttare in tutte le regioni svizzere le potenzialità economiche legate a una maggiore sostenibilità del traffico del tempo libero;
- conservare e migliorare la qualità degli spazi vitali, della varietà culturale e degli scambi sociali per fare della Svizzera un luogo interessante dove trascorrere il tempo libero.

Strategia della Confederazione Traffico del tempo libero:

- fare in modo che anche nel traffico del tempo libero vengano utilizzati i mezzi di trasporto che presentano i maggiori vantaggi comparativi. Nell'ottica di una politica sostenibile dei trasporti, si deve puntare a trasferire il traffico motorizzato privato verso i trasporti pubblici e il traffico lento;
- ridurre la crescita del traffico motorizzato privato nella mobilità del tempo libero, senza con ciò ostacolare la crescita economica;
- favorire gli spostamenti brevi (promovendo le mete d'attrazione vicine ai centri abitati e favorendo la mobilità combinata);
- garantire offerte interessanti, competitive e commercializzabili nella mobilità legata al tempo libero;
- far leva principalmente su incentivi e offerte allettanti e non su obblighi e divieti;
- la Confederazione deve assumere un ruolo attivo in una rete formata da attori chiave di Cantoni e Comuni, associazioni e organizzazioni d'interesse nonché dell'economia privata.

Dall'analisi della situazione e dalla strategia messa a punto si possono trarre le seguenti conclusioni su come procedere in futuro:

- il traffico del tempo libero rappresenta già oggi la parte più consistente del traffico complessivo ed è destinato a crescere ulteriormente. In futuro dovrà quindi essere considerato un tema centrale della politica nazionale dei trasporti;
- il traffico del tempo libero è un fenomeno molto ampio che si caratterizza per la sua elevata dispersione territoriale e la pluralità dei motivi alla sua base. Uno sviluppo sostenibile della mobilità legata al tempo libero e il raggiungimento dei risultati auspicati sono obiettivi attuabili non con pochi provvedimenti isolati, bensì con un pacchetto di misure diversificate e ben coordinate.

A breve termine, le misure più promettenti sono realizzabili dunque a livello istituzionale, dove la ponderazione della tematica del traffico del tempo libero è garantita in tutte le politiche settoriali. Parallelamente è necessario attuare le prime misure prioritarie anche a livello di pianificazione.

2 Il mandato: perché la necessità di una Strategia Traffico del tempo libero?

2.1 Appurato il bisogno di una visione globale e di una Strategia Traffico del tempo libero

Negli ultimi anni il traffico del tempo libero ha assunto importanza sempre crescente. Il 50 per cento del volume complessivo del traffico viaggiatori generato dalla popolazione svizzera è dovuto agli spostamenti del tempo libero. Se si esaminano le tendenze di sviluppo socioeconomiche è lecito prevedere un'ulteriore crescita di questo comparto. Il traffico del tempo libero figura già oggi tra le cause principali dei carichi massimi d'inquinamento e di congestione della rete stradale. In questo settore si constata una dinamica particolare sul piano dello sviluppo del territorio e del traffico. Negli ultimi tempi si sono moltiplicate le offerte che, traendo vantaggio dal potenziamento delle possibilità di trasporto, risultano essere più facilmente raggiungibili. Contemporaneamente, le strutture territoriali incidono sulla scelta del luogo, sulla rete di collegamenti da e verso gli impianti infrastrutturali e di riflesso anche sulla scelta dei mezzi di trasporto da parte degli utenti.

Le strategie della politica e della pianificazione dei trasporti attuate finora si sono focalizzate principalmente sul traffico pendolare dei lavoratori e sul traffico a lunga distanza, dando ampio spazio alle tecniche di riduzione delle emissioni generate dai veicoli. In passato, nel dibattito su una politica del traffico sostenibile non sono stati approfonditi a dovere i singoli aspetti legati al traffico del tempo libero. Si fa ora sentire con chiarezza la necessità di agire in questo settore per sfruttare le grandi potenzialità che in esso risiedono.

La questione del traffico del tempo libero è assai complessa e di non facile approccio. Il fenomeno interessa indistintamente zone urbane e zone rurali. Esso è responsabile di forti inquinamenti nelle zone urbane, in prossimità degli impianti per il tempo libero e sulle strade che conducono alle stazioni sciistiche come pure nelle stesse località di villeggiatura. Il traffico del tempo libero è causa tra l'altro di code e traffico congestionato sui principali assi di transito in concomitanza con l'inizio delle vacanze.

Un sistema efficiente nel traffico del tempo libero ha per il nostro Paese una notevole rilevanza sia economica sia sociale. Nel 2005, il valore aggiunto lordo diretto nel settore del turismo è ammontato a circa 11,9 miliardi di franchi, equivalenti suppergiù al 2,7% del valore aggiunto lordo dell'economia nazionale svizzera. Il traffico viaggiatori rappresenta circa 1,8 miliardi di franchi, ovvero il 15% circa del valore aggiunto lordo diretto nel turismo.¹ A ciò vanno sommati il valore aggiunto indiretto e quello generato dalla domanda giornaliera di attività del tempo libero. Esaminando le singole regioni, in quelle periferiche e di montagna il valore aggiunto e i posti di lavoro dipendono dal turismo in maniera superiore alla media. Nei Grigioni il valore raggiunge il 30% del PIL cantonale e il 30% dell'occupazione totale², nel Vallese il 25% del PIL cantonale e il 27% dell'occupazione totale.³ La notevole importanza del settore del tempo libero si può desumere anche analizzando le spese individuali in questo comparto. Nel 2005, un'economia domestica media in Svizzera ha speso mensilmente il 16% ovvero 1'300 franchi del proprio reddito per le attività del tempo libero.⁴

Un'offerta interessante di opportunità per il tempo libero e lo svago in prossimità del contesto abitativo è inoltre un fattore d'insediamento determinante. Non dobbiamo poi dimen-

1 UST (2008): Conto satellite del turismo in Svizzera, 2001 e 2005. Grundlagen, Methodik und Ergebnisse, Neuenburg, p.25. Valore aggiunto del turismo dedotto il 6% di turismo d'affari.

2 HTW Chur (2007): Der Tourismus im Kanton Graubünden. Wertschöpfungsstudie.

3 Berwert A, Rütter H, Müller H (2002): Volkswirtschaftliche Bedeutung des Tourismus im Kanton Wallis.

4 UST (2007): Indagine sul reddito e sul consumo 2005, Neuenburg. Quota del traffico del tempo libero sulle spese per i trasporti (45%) nonché le spese per il divertimento, lo svago, la cultura, alberghi e ristoranti.

ticare che il traffico del tempo libero ha effetti negativi anche sull'ambiente e sul territorio. Vi è dunque la necessità di intervenire per ridurre l'impatto.

Un sistema efficace del traffico del tempo libero è infine un presupposto essenziale per il posizionamento su scala internazionale della Svizzera quale Paese specializzato nei servizi e nel turismo. Se da un lato la buona raggiungibilità delle mete del tempo libero è in questa prospettiva una condizione centrale, d'altro canto l'inquinamento dovuto al traffico pregiudica spesso in maniera considerevole l'attrattiva di queste zone di svago. Opportunità interessanti per il tempo libero e per lo svago in prossimità del contesto abitativo sono fattori d'insediamento importanti.

Le specificità e la complessità del traffico del tempo libero, fin qui solo brevemente abbozzate, ma anche la sua importanza per l'economia nazionale, sottintendono già di per sé la necessità di una visione globale e di una strategia per il traffico del tempo libero costruita su questa visione.

2.2 Carenza e necessità di elaborare una Strategia Traffico del tempo libero. Postulato Bieri

L'occasione di elaborare una strategia per il traffico del tempo libero si presenta concretamente con l'adempimento del postulato Bieri (02.3733, Rapporto sul traffico del tempo libero) del 12 dicembre 2002. Il Consiglio federale ha accolto il postulato del Consigliere di Stato Bieri il 12 febbraio 2003 e l'11 marzo 2003 è stato presentato l'intervento parlamentare, nel quale si invita il Consiglio federale a predisporre un rapporto completo su una strategia in materia di traffico del tempo libero.

Mandato secondo il postulato Bieri

Il rapporto dovrà:

- *sottolineare l'importanza del traffico del tempo libero nel quadro di una politica globale dei trasporti (mobilità delle persone) e in altri settori quali, ad esempio, il turismo;*
- *individuare e valutare le misure e gli operatori del settore che permettono di rendere più sostenibile il traffico del tempo libero nel quadro di una politica globale dei trasporti;*
- *illustrare le possibilità e le necessità d'intervento della Confederazione;*
- *avanzare proposte per dare maggiore rilievo al traffico del tempo libero all'interno della politica globale dei trasporti.*

Il presente documento strategico è la risposta del Consiglio federale al postulato Bieri sottoposto al Parlamento.

3 **Situazione di partenza: cos'è il traffico del tempo libero e come si sviluppa?**

3.1 **Traffico del tempo libero: un fenomeno molto complesso**

Nello studio del traffico del tempo libero sono emerse – per tutta una serie di ragioni – diverse difficoltà:

- manca una definizione univoca e generalmente accettata dei concetti «tempo libero» e «traffico del tempo libero»;
- il tempo libero è stato a lungo trattato come una categoria marginale dalla ricerca nel settore dei trasporti;
- la maggior parte dei rilevamenti quantitativi riguardanti la mobilità del tempo libero non opera una distinzione sufficientemente precisa tra i vari scopi e motivi di spostamento;
- la pluralità e la complessità degli schemi di mobilità individuali sembrano essere particolarmente accentuate nel settore del tempo libero, da cui la difficoltà di chiarirne i motivi e le determinanti;
- in fatto di «mobilità e libertà di scelta», i motivi di carattere sociale prevalgono sulle infrastrutture e sulle offerte: ecco perché in questo settore gli approcci d'intervento e di gestione tradizionali si rivelano spesso inefficaci.

Per poter elaborare una definizione di «traffico del tempo libero» è necessario dapprima chiarirne esattamente il significato. L'espressione «tempo libero» non indica soltanto il tempo in cui non viene esercitata un'attività professionale. Al di fuori della propria vita lavorativa, infatti, una persona si dedica ad altre attività che nulla hanno a che vedere con il tempo libero, come ad esempio il lavoro domestico, la cura dei figli, l'assistenza non remunerata agli anziani e la collaborazione sotto forma di volontariato in organizzazioni e associazioni. Il tempo libero presuppone dunque la possibilità di disporre liberamente del proprio tempo. S'intende con esso il tempo in cui una persona non è impegnata né nell'attività lavorativa o nei tempi morti ad essa connessi, né in attività fisiche rigeneranti, né nei tragitti dal e verso il luogo di lavoro, né in altri impegni sociali. Secondo la scienza, nell'elaborare una definizione di tempo libero si devono distinguere almeno tre livelli cognitivi diversi (Lamprecht e Stamm, 1994, p. 39):

1. tempo libero inteso come tempo di cui si può disporre liberamente, vale a dire il tempo che rimane a una persona una volta detratto il tempo che essa percepisce come obbligo (punto di vista soggettivo);
2. tempo libero come somma di attività, vale a dire tutte le attività che una persona sente di aver scelto volontariamente (punto di vista soggettivo);
3. tempo libero come ambito della vita secondo la concezione sociale, vale a dire l'insieme di quelle attività che una società percepisce come tempo libero.

Per analogia alla definizione di tempo libero, con traffico del tempo libero s'intende il traffico generato da scopi collegati ad attività extradomestiche svolte sotto il segno della libertà individuale affrancata da qualsivoglia obbligo e all'insegna dell'iniziativa propria.

In questo rapporto si adotta dunque la seguente definizione.

Definizione di traffico del tempo libero

Il traffico del tempo libero è – indipendentemente dal mezzo di trasporto impiegato – il traffico che viene generato nell'ambito delle attività del tempo libero (attività ricreative e di svago). In questo senso non è considerato traffico del tempo libero il traffico causato da attività non remunerate come il lavoro domestico, l'assistenza e l'accompagnamento di

bambini e anziani, il lavoro non retribuito in seno ad associazioni e organizzazioni politiche. Di regola gli acquisti non sono considerati un'attività del tempo libero.

Il traffico del tempo libero può a sua volta essere suddiviso in diverse categorie. Il microcensimento sul comportamento nel traffico (UST, ARE, 2007) distingue le seguenti categorie.

Categorie del traffico del tempo libero

- *Visite (a parenti e conoscenti)*
- *Frequentazioni di strutture gastronomiche*
- *Attività non sportive all'aperto*
- *Sport attivi*
- *Sport passivi*
- *Medicina, wellness*
- *(Frequentazione di) manifestazioni culturali e centri del tempo libero*
- *Altre attività del tempo libero*

La decisione di classificare come spostamenti per gli acquisti oppure come spostamenti del tempo libero i tragitti verso una zona altamente trafficata con centri commerciali e ricreativi è una scelta legata puramente alla percezione soggettiva del singolo individuo. Anche in futuro non sarà pertanto possibile eliminare eventuali zone grigie del comportamento nel traffico del tempo libero. Non solo, questa linea di demarcazione tra traffico per gli acquisti e traffico del tempo libero sta già oggi viepiù sbiadendo, tendenza che rispecchia l'atteggiamento della popolazione. In fase di analisi e interpretazione dei dati occorre dunque tenere conto di questa circostanza.

3.2 Rilevanza e crescita del traffico del tempo libero: situazione attuale e previsioni per il futuro

3.2.1 Situazione attuale: microcensimento in materia di trasporti 2005

Dal 1974, in Svizzera vengono effettuate a scadenza quinquennale rilevazioni statistiche sul comportamento della popolazione nel settore dei trasporti (microcensimento sul comportamento nel traffico). L'ultimo rilevamento risale al 2005. È stato calcolato che nel 2005 la popolazione svizzera ha percorso, entro i confini nazionali e all'estero, circa 134 miliardi di chilometri. I tragitti più frequenti e più lunghi⁵ riguardano gli spostamenti nel tempo libero. Il 41% di tutti i tragitti, il 45% delle distanze percorse e il 52% del tempo impiegato per gli spostamenti in Svizzera sono riconducibili al traffico del tempo libero. Quasi il 69% delle distanze giornaliere è percorso in auto.

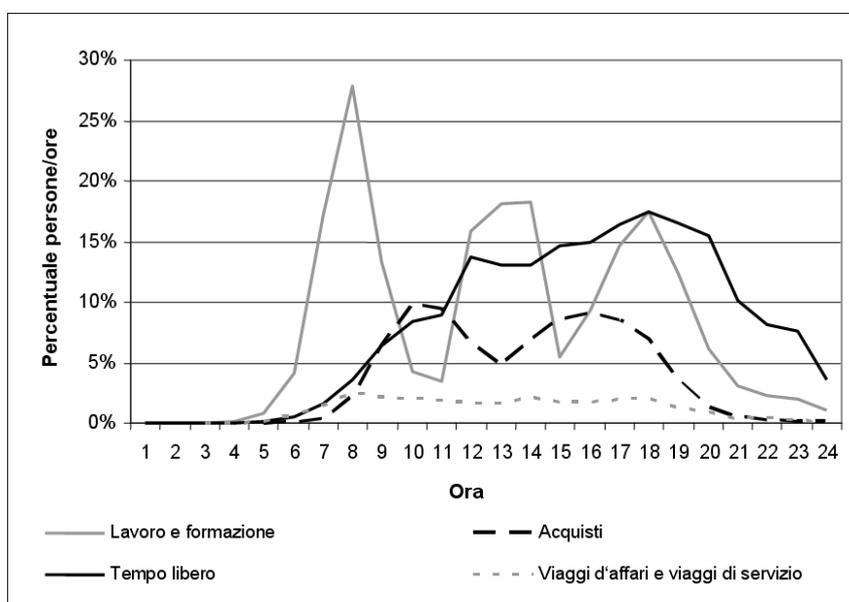
⁵ Uno spostamento ha inizio quando una persona si mette in movimento con una meta precisa (ad es. recarsi al lavoro) o uno scopo preciso (ad es. andare a passeggio). Uno spostamento si conclude quando si raggiunge la meta prefissata, e cambia quindi lo scopo dello spostamento, o quando una persona si trattiene per un'ora o più nello stesso posto.

Nel 2005 è stata effettuata per la prima volta una rilevazione più precisa delle gite giornaliere⁶ e dei viaggi con pernottamenti⁷. Su una mobilità annua di circa 19 000 chilometri pro capite, il 24% è dedicato ai viaggi con pernottamenti e il 6% a viaggi di un giorno su base non quotidiana. Emerge con chiarezza che le economie domestiche con redditi più elevati compiono viaggi (di vacanza) più lunghi.

Il grafico riportato sotto mostra l'andamento giornaliero del traffico (figura 1) e la percentuale della popolazione in viaggio a una determinata ora del giorno. Si ricavano informazioni sul volume complessivo del traffico nelle diverse reti di trasporto. L'andamento giornaliero del traffico è fortemente influenzato dagli scopi degli spostamenti: i picchi delle ore mattutine sono dominati dal traffico lavorativo. A partire dalle 15, la circolazione è caratterizzata in maniera sempre più accentuata dal traffico del tempo libero. Tra le 10 e le 18, gli spostamenti per gli acquisti rappresentano quote rilevanti del volume di traffico, con punte giusto prima di mezzogiorno e nel pomeriggio.

Figura 1

Andamento del traffico per scopi di spostamento



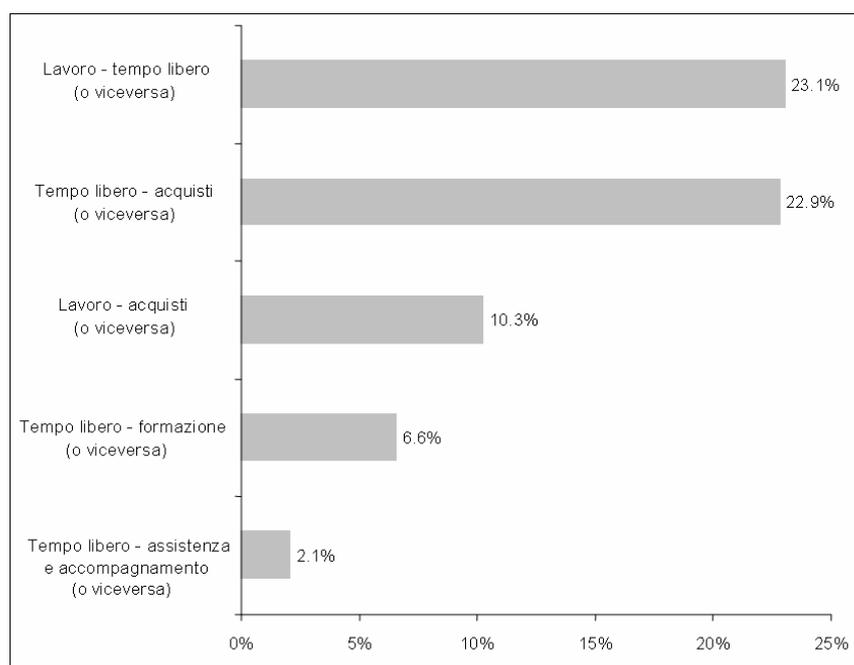
Base: 23 781 persone coinvolte, giorno lavorativo. Fonte: Ufficio federale di statistica, Ufficio federale dello sviluppo territoriale. Microcensimento 2005 sul comportamento nel traffico

6 Gite giornaliere, viaggi giornalieri, viaggi di un giorno su base non quotidiana = viaggi che durano minimo tre ore (tragitto di andata e di ritorno, permanenza inclusa), con rientro a casa lo stesso giorno e al di fuori dei percorsi abituali della persona in viaggio. Non rientrano in questa categoria le attività svolte regolarmente e in maniera ripetitiva (una o più volte in settimana). S'intendono qui le gite e simili.

7 Viaggi con pernottamenti = viaggi nei quali almeno un pernottamento avviene fuori casa (indipendentemente dalla distanza percorsa).

Figura 2

Le più frequenti combinazioni di scopi di spostamento (lo stesso scopo può figurare più volte)



Base: 29 715 persone in movimento. Fonte: Ufficio federale di statistica, Ufficio federale dello sviluppo territoriale. Microcensimento 2005 sul comportamento nel traffico.

Gli spostamenti del tempo libero sono spesso associati ai tragitti lavorativi e agli spostamenti per gli acquisti (figura 2). Risulta frequente anche la combinazione tragitti di lavoro/spostamenti per gli acquisti. La lunghezza di un tragitto medio è di 11 chilometri (tabella 1). Le distanze più lunghe, e con notevole margine, riguardano gli spostamenti per i viaggi d'affari⁸ o di servizio, quelle più corte invece gli spostamenti a scopi formativi o per gli acquisti. Durante il fine settimana i tragitti legati alla mobilità del tempo libero sono nettamente più lunghi e più numerosi, sicché un tragitto medio del fine settimana è marcatamente più lungo rispetto a un tragitto medio nei giorni lavorativi.

Tabella 1

Distanza media per tragitto (in km)

Scopo	Giorno della settimana			
	Lu-Ve	Sa	Do	Tutti
Lavoro	11,6	11,0	10,4	11,6
Formazione	5,3	15,9	7,6	5,4
Acquisti	6,1	7,3	8,7	6,4
Viaggi d'affari	29,2	23,5	29,2	28,8
Viaggi di servizio	28,8	42,6	76,9	30,8
Tempo libero	10,3	16,3	15,9	12,4
Assistenza e accompagnamento	6,3	12,2	17,1	7,7
Totale	10,3	14,0	16,8	11,4

Base: 108 880 spostamenti sul territorio nazionale

Fonte: Ufficio federale di statistica, Ufficio federale dello sviluppo territoriale. Microcensimento 2005 sul comportamento nel traffico.

⁸ Per quanto riguarda i viaggi d'affari e altri spostamenti verso l'estero, si tiene conto unicamente delle distanze percorse sul territorio nazionale. Per quanto riguarda i viaggi in aereo su tratte verso l'estero si calcola il tragitto fino all'aeroporto.

Durata media per tragitto (in min.)

Scopo	Giorno della settimana			
	Lu-Ve	Sa	Do	Tutti
Lavoro	20,3	19,2	19,1	20,2
Formazione	17,1	26,2	19,8	17,2
Acquisti	16,4	18,6	17,8	16,9
Viaggi d'affari	45,5	40,1	43,7	45,0
Viaggi di servizio	73,5	58,3	65,0	72,0
Tempo libero	30,8	38,0	45,3	34,7
Assistenza e accompagnamento	12,7	18,3	22,9	14,0
Totale	24,4	31,0	43,0	27,0

Base: 108 880 spostamenti sul territorio nazionale

Fonte: Ufficio federale di statistica, Ufficio federale dello sviluppo territoriale. Microcensimento 2005 sul comportamento nel traffico.

La durata media per tragitto rispecchia lo schema delle distanze (tabella 2). Rispetto ai giorni lavorativi, la domenica si spende molto più tempo per gli spostamenti (24 minuti nei giorni lavorativi, 43 la domenica). Di sabato, la durata degli spostamenti per la formazione e gli acquisti supera la media, mentre gli spostamenti del tempo libero e quelli per l'assistenza e l'accompagnamento raggiungono la loro durata massima di domenica.

Facendo la media di tutti i giorni della settimana, tutti gli scopi di spostamento e tutti i gruppi della popolazione, il 67% delle distanze giornaliere è percorso in automobile. I dati cambiano se si esamina la durata dello spostamento: il 40% del tempo impiegato per gli spostamenti è speso in automobile. Ai mezzi di trasporto pubblici (treno, tram, bus, auto-postale) sono associati il 20% delle distanze, l'11% della durata degli spostamenti e un buon 11% delle tappe⁹.

Tra tutti, il tempo libero risulta essere lo scopo predominante degli spostamenti. Il maggior numero di tragitti (tabella 3), le distanze più lunghe (tabella 4) e la maggior parte del tempo impiegato per gli spostamenti (tabella 5) sono riconducibili alle attività del tempo libero. Se si considera l'intera settimana, il 41% dei tragitti è generato dagli spostamenti del tempo libero, che costituiscono il 45% della distanza giornaliera percorsa e circa il 51% del tempo giornaliero impiegato per gli spostamenti. Il traffico del tempo libero rappresenta quindi la parte preponderante del traffico giornaliero, persino nei giorni lavorativi. Ciò è dovuto anche al fatto che gli spostamenti del tempo libero interessano tutte le fasce della popolazione. Se ci si concentra invece solo sulla popolazione attiva, a dominare sono gli spostamenti lavorativi. Di sabato si percorrono le distanze più lunghe: in media 28 chilometri per il tempo libero e 7 chilometri per gli acquisti.

⁹ Ogni spostamento comprende una o più tappe. Una tappa è la parte del tragitto percorsa con uno stesso mezzo di trasporto (andare a piedi è considerato un mezzo di trasporto). Ogni volta che si cambia mezzo di trasporto (anche quando si passa da un mezzo a un altro dello stesso genere), ha inizio una nuova tappa. La lunghezza minima di una tappa è di 25 metri.

Tabella 3

Numero di tragitti per persona/al giorno

	Lu-Ve	Sa	Do	Tutti	Quota (%)
Lavoro	1,0	0,3	0,1	0,8	23,0
Formazione	0,4	0,0	0,0	0,3	8,4
Acquisti	0,7	1,0	0,1	0,7	20,2
Tempo libero	1,2	1,7	1,6	1,3	41,0
Assistenza e accompagnamento	0,1	0,0	0,0	0,1	2,0
Viaggi d'affari e di servizio	0,1	0,1	0,0	0,1	3,3
Non determinato	0,1	0,1	0,1	0,1	2,1
Totale	3,6	3,2	2,0	3,3	100,0

Base: 33 390 persone coinvolte

Fonte: Ufficio federale di statistica, Ufficio federale dello sviluppo territoriale. Microcensimento 2005 sul comportamento nel traffico.

Tabella 4

Distanza media giornaliera per persona/al giorno (in km)

	Lu-Ve	Sa	Do	Tutti	Quota (%)
Lavoro	11,4	2,9	1,2	8,7	23,4
Formazione	2,0	0,3	0,1	1,5	4,0
Acquisti	4,3	7,2	1,3	4,3	11,4
Tempo libero	12,5	28,0	25,6	16,6	44,7
Assistenza e accompagnamento	0,5	0,5	0,6	0,5	1,4
Viaggi d'affari e di servizio	4,0	1,5	0,8	3,2	8,6
Non determinato	1,8	3,7	4,4	2,5	6,6
Totale	36,5	44,2	33,9	37,3	100,0

Base: 33 390 persone coinvolte

Fonte: Ufficio federale di statistica, Ufficio federale dello sviluppo territoriale. Microcensimento 2005 sul comportamento nel traffico.

Tabella 5

Durata dei tragitti per persona/al giorno (in min.)

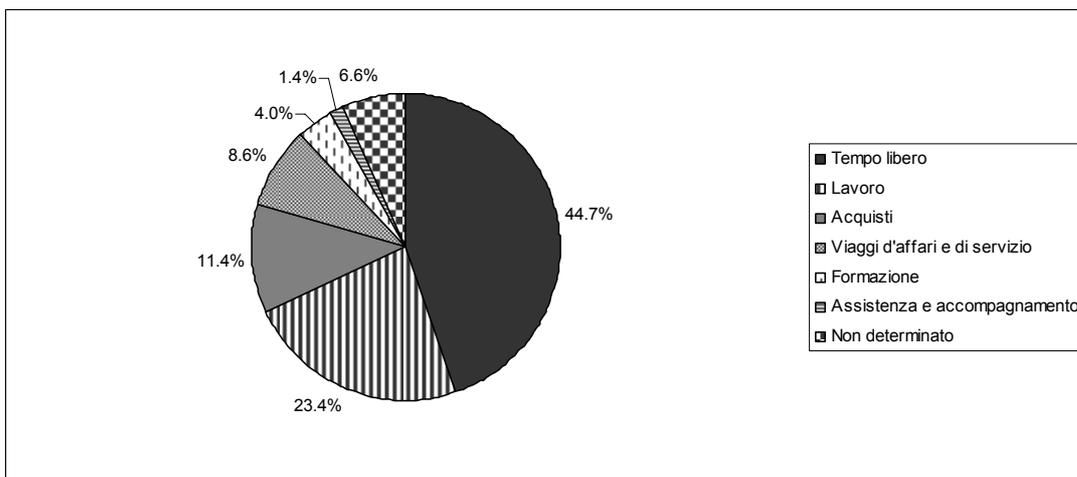
	Lu-Ve	Sa	Do	Tutti	Quota (%)
Lavoro	22,0	5,5	2,4	16,8	17,3
Formazione	7,3	0,7	0,3	5,3	5,4
Acquisti	13,1	22,2	2,8	12,9	13,3
Tempo libero	40,6	70,6	77,2	50,2	51,5
Assistenza e accompagnamento	1,0	0,8	0,9	1,0	1,0
Viaggi d'affari e di servizio	7,8	2,6	1,2	6,1	6,2
Non determinato	4,5	6,2	8,1	5,2	5,4
Totale	96,3	108,5	92,7	97,5	100,0

Base: 33 390 persone coinvolte

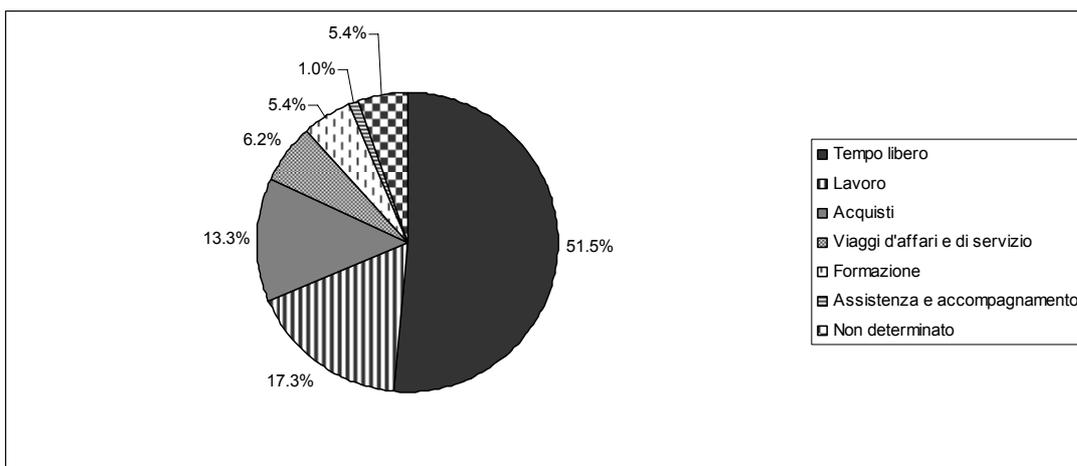
Fonte: Ufficio federale di statistica, Ufficio federale dello sviluppo territoriale. Microcensimento 2005 sul comportamento nel traffico.

Dopo gli spostamenti legati al tempo libero, al secondo posto nei giorni lavorativi figurano – in ordine di importanza – i tragitti di lavoro e di sabato gli spostamenti per gli acquisti. In proporzione, le percentuali dei viaggi d'affari e di servizio come anche degli spostamenti per l'assistenza e l'accompagnamento risultano esigue.

Percentuali degli scopi di spostamento sulla distanza giornaliera
(fonte: UST/ARE 2007)



Durata giornaliera dei tragitti per singolo scopo di spostamento
(fonte: UST/ARE 2007)



Come già rilevato in precedenza, il traffico del tempo libero è mediamente il principale scopo di spostamento: esso rappresenta il 41% di tutti gli spostamenti giornalieri, quasi il 45% della distanza percorsa (figura 3) e addirittura oltre il 50% della durata complessiva degli spostamenti (figura 4). Nei fine settimana la predominanza del traffico del tempo libero è ancora più marcata, specialmente la domenica, con oltre i tre quarti dei tragitti e delle distanze percorse (tabella 6).

Parametri del traffico del tempo libero

	Lu-Ve	Sa	Do	Tutti
Numero degli spostamenti del tempo libero al giorno *	1,2	1,7	1,6	1,3
Lunghezza per spostamento (in km) **	10,3	16,3	15,9	12,4
Durata per spostamento (in min.) **	33,5	41,0	48,0	37,4
Numero delle tappe per spostamento **	1,4	1,5	1,5	1,4
% di tutti gli spostamenti *	34,2	54,5	79,4	41,0
% della distanza giornaliera *	34,3	63,5	75,5	44,7
% della durata degli spostamenti *	42,2	65,0	83,2	51,5

* Base: 33 390 persone coinvolte

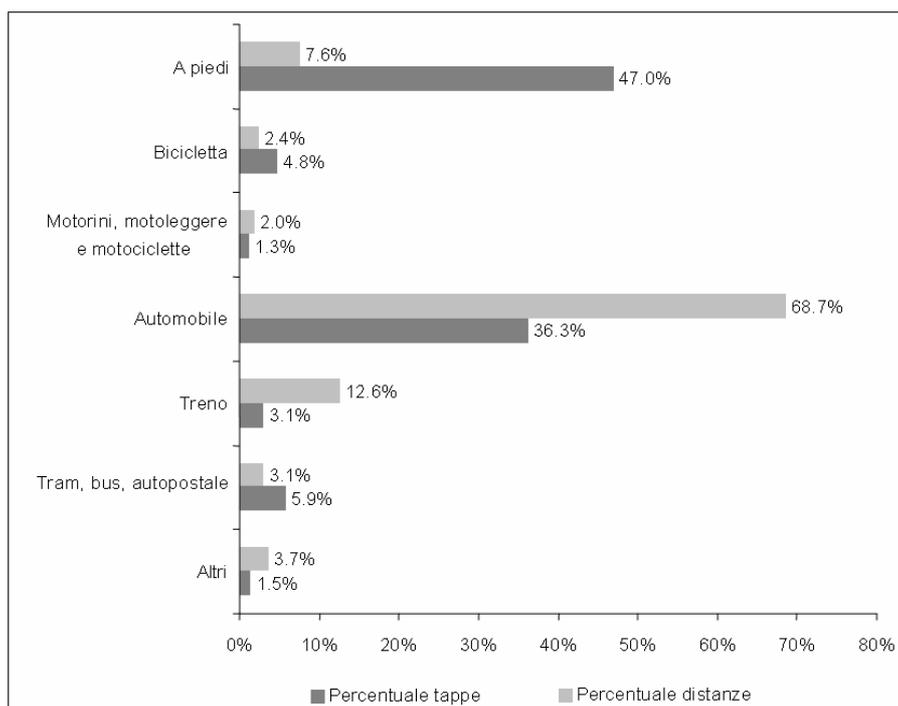
** Base: 45 434 spostamenti del tempo libero

Fonte: Ufficio federale di statistica, Ufficio federale dello sviluppo territoriale. Microcensimento 2005 sul comportamento nel traffico.

In relazione alle distanze percorse, il mezzo di trasporto più utilizzato è l'automobile, con una quota vicina al 69% (figura 5). Se si esamina invece il numero di tappe, il valore relativo ai tragitti a piedi supera quello degli spostamenti in automobile (47% contro un abbondante 36%). I mezzi di trasporto pubblici (treno, tram, bus, autopostale) rappresentano una quota del 16% circa in termini di distanze percorse e del 9% in termini di spostamenti.

Figura 5

Scelta dei mezzi di trasporto nel traffico del tempo libero (fonte: UST/ARE 2007)



Nel comportamento della mobilità legata al tempo libero si delineano differenze talvolta molto marcate tra le singole fasce della popolazione. Le economie domestiche più piccole, le fasce di reddito più basse, le donne e gli ultra-65enni totalizzano quote particolarmente elevate di traffico del tempo libero.

Nel traffico del tempo libero, la scelta del mezzo di trasporto è condizionata raramente da questioni di costi, mentre la durata del viaggio si rivela un fattore determinante, specialmente nella scelta dell'automobile, ma in misura minore anche per i mezzi di trasporto pubblici e persino per il traffico lento. Nella scelta del TMP il bagaglio assume invece una determinata rilevanza solo per un quarto degli intervistati (tabella 7). Il piacere del viaggio in sé risulta essere un aspetto particolarmente decisivo in primo luogo nel traffico lento e – in misura leggermente minore – nei trasporti pubblici. Ha un'importanza considerevole an-

che la mancanza di alternative, anzitutto nella scelta dell'automobile, ma secondariamente anche dei mezzi pubblici.

Tabella 7

Motivi alla base della scelta dei mezzi di trasporto nel traffico del tempo libero (in %, lo stesso motivo può figurare più volte)

	TL	TMP	TP
Mancanza di alternative	21,9	53,5	44,8
Durata del viaggio	49,6	69,2	55,0
Costi	10,9	15,2	19,5
Senso di sicurezza	13,0	18,3	27,4
Piacere per il viaggio	62,9	38,8	45,8
Maggiore affidabilità	22,1	34,1	34,4
Bagaglio, oggetti ingombranti	5,0	24,5	8,5

Base: 13 018 uscite con uno scopo preciso, spostamenti del tempo libero.

Fonte: Ufficio federale di statistica, Ufficio federale dello sviluppo territoriale. Microcensimento 2005 sul comportamento nel traffico.

Gli spostamenti più frequenti nell'ambito del tempo libero sono le visite, le uscite gastronomiche e le attività non sportive all'aperto (ad es. passeggiate) e ognuna di esse rappresenta un quinto del totale. Uno spostamento su otto è riconducibile all'esercizio di uno sport attivo (tabella 8).

Tabella 8

Percentuale delle principali attività del tempo libero¹⁰ sul totale degli spostamenti del tempo libero (in %)

Attività	Lu-Ve	Sa	Do	Totale
Visite	20.4	24.7	22.5	21.5
Uscite gastronomiche	23.1	22.3	15.1	21.7
Attività non sportive all'aperto	18.2	16.8	28.3	19.6
Sport attivi	12.7	9.4	11.1	11.9
Sport passivi	0.3	1.0	0.6	0.4
Medicina, wellness	0.8	0.4	0.1	0.6
Manifestazioni culturali, impianti per il tempo libero	5.0	8.7	6.0	5.8
Associazioni	0.8	1.2	0.2	0.8
Gite, ferie	0.4	0.6	1.0	0.6
Lavoro non retribuito	6.0	5.2	2.8	5.4
Girare per negozi	0.9	1.6	0.3	0.9
Chiesa, cimitero	1.1	1.3	5.1	1.8
Attività del tempo libero in casa (ad es. dai vicini)	2.7	1.7	2.0	2.4
Mangiare senza frequentazione di strutture gastronomiche	1.5	0.7	0.9	1.2
Altro, combinazioni, nessun dato disponibile	6.1	4.4	3.9	5.4

Base: 29 124 spostamenti del tempo libero (tragitti da e verso casa)

Fonte: Ufficio federale di statistica, Ufficio federale dello sviluppo territoriale. Microcensimento 2005 sul comportamento nel traffico.

Nei comparti gastronomia, lavoro non retribuito e attività del tempo libero svolte in casa (ad es. lavori manuali a titolo di passatempo a casa di amici) prevalgono i tragitti piuttosto brevi, mentre le ferie e le gite, ma anche le manifestazioni culturali e gli sport passivi, come pure le visite, si caratterizzano per una maggiore lunghezza dei tragitti percorsi (tabella 9). Nel confronto con gli altri scopi, gli spostamenti legati al tempo libero risultano essere piuttosto lunghi, specialmente nel fine settimana: i giovani sotto i 18 anni e gli adulti sopra i 65 percorrono distanze più brevi, mentre le generazioni attive sono più propense a spin-

¹⁰ In base alla definizione fornita nel capitolo 3.1, il lavoro non retribuito e il lavoro nell'ambito di associazioni non fanno propriamente parte del traffico del tempo libero. Nel microcensimento in materia di trasporti sono però registrati in questa categoria e di conseguenza sono riportati nella tabella.

gersi lontano. In termini di distanze percorse non si segnalano differenze significative né nella distinzione uomini-donne, né in funzione della grandezza dell'economia domestica, mentre vi è una correlazione tra distanza percorsa e veicolo impiegato (mediamente i tragitti si raccorciano quando non viene utilizzata l'automobile).

Tabella 9

Distribuzione delle distanze nel traffico del tempo libero¹¹ (in % dei tragitti)

	fino a 2.0 km	2.1-10.0 km	10.1-20.0 km	> 20.0 km
Visite	33.1	33.2	14.3	19.4
Uscite gastronomiche	47.4	29.3	9.6	13.6
Attività non sportive all'aperto	42.4	48.2	5.0	4.4
Sport attivi	30.4	41.7	14.1	13.9
Sport passivi	26.5	33.8	14.1	25.5
Medicina, wellness	31.4	42.6	19.6	6.4
Manifestazioni culturali, impianti per il tempo libero	28.5	34.5	15.3	21.7
Associazioni	40.1	37.2	11.5	11.2
Gite, ferie	18.4	26.0	11.0	44.6
Lavoro non retribuito	47.0	34.9	8.7	9.5
Girare per negozi	29.6	42.9	13.2	14.3
Chiesa, cimitero	46.2	32.6	11.9	9.3
Attività del tempo libero in casa (ad es. lavori manuali come passatempo)	60.9	28.7	5.8	4.5
Mangiare senza frequentazione di strutture gastronomiche	44.0	34.3	10.9	10.9
Altri, combinazioni, nessun dato disponibile	34.6	37.4	13.6	14.4

Base: 29 124 spostamenti del tempo libero (tragitti da e verso casa)

Fonte: Ufficio federale di statistica, Ufficio federale dello sviluppo territoriale. Microcensimento 2005 sul comportamento nel traffico.

Tra il 2000 e il 2005 la mobilità legata al tempo libero ha registrato un ulteriore leggero incremento, a fronte di un lieve calo della quota del traffico lavorativo. È questa la variazione più significativa intervenuta in riferimento all'importanza degli scopi di spostamento in termini sia di distanza giornaliera sia di durata degli spostamenti. Per quanto riguarda il primo parametro, la mobilità del tempo libero è aumentata del 41% dal 1984 e la durata degli spostamenti legati al tempo libero si è addirittura più che raddoppiata. È interessante notare che questi incrementi sono stati nettamente più marcati nei giorni lavorativi e il sabato. Di domenica sono aumentate le durate degli spostamenti, ma sono diminuite le distanze percorse nell'ambito della mobilità del tempo libero. Venendo ai mezzi di trasporto, essi non sono diventati più lenti, ma è incrementata la quota del traffico più lento (specialmente degli spostamenti a piedi).

3.2.2 Situazione attuale: traffico del tempo libero negli agglomerati urbani

Il tempo libero rappresenta in assoluto il principale scopo di spostamento. Già oggi è all'origine dei picchi di traffico (in ottica sia territoriale sia di fascia oraria), che si registrano ad esempio nelle zone abitate o in prossimità degli impianti del tempo libero. È inoltre causa di forti emissioni inquinanti e richiede un notevole consumo energetico. Considerato che anche per il futuro si prevede un ulteriore aumento del traffico legato alla mobilità del tempo libero, vi è forte necessità di agire a livello di politica dei trasporti per mettere a pun-

¹¹ In base alla definizione fornita nel capitolo 3.1, il lavoro non retribuito e il lavoro nell'ambito di associazioni non fanno propriamente parte del traffico del tempo libero. Nel microcensimento in materia di trasporti sono però registrati in questa categoria e di conseguenza sono riportati nella tabella.

to in questo settore metodi di gestione sostenibile, in particolar modo negli agglomerati urbani, dove la circolazione è molto intensa e scarseggiano le alternative al traffico motorizzato privato.

Il presente capitolo (3.2.2) si fonda su uno studio attualmente in corso in materia di mobilità del tempo libero negli agglomerati urbani (Ohnmacht T., et. al., 2008). A sua volta, lo studio si basa in ampia misura sul microcensimento in materia di trasporti. L'attenzione si focalizza sul traffico quotidiano del tempo libero nei giorni lavorativi e nei fine settimana, e non sul traffico legato a grandi manifestazioni o ai viaggi di vacanza con pernottamenti.

Lo studio, in linea con quanto rilevato dal microcensimento in materia di trasporti (capitolo 3.2.1), mostra che negli spostamenti del tempo libero dominano chiaramente – in termini di frequenza e quantità – le visite, le uscite gastronomiche e le attività non sportive all'aperto come le passeggiate (ognuna di esse con un quinto circa del totale).

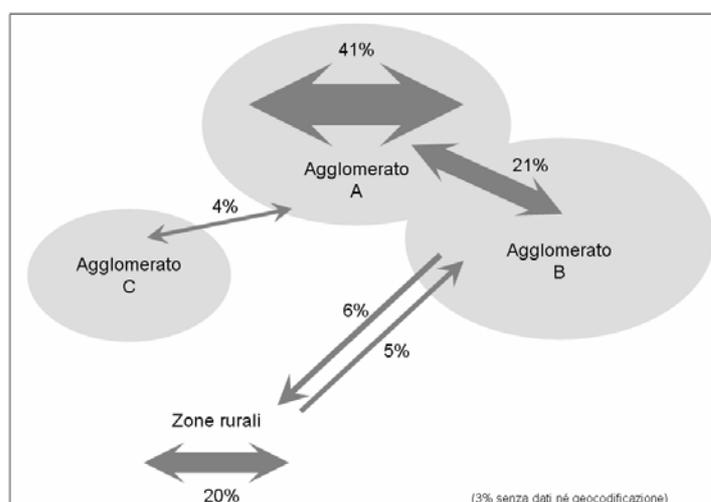
Emerge inoltre che il 62%¹² di tutti gli spostamenti dovuti al tempo libero avviene all'interno degli agglomerati urbani, il che significa che il luogo di partenza e quello di destinazione si situano all'interno di agglomerati (contigui) (figura 6). Nel 66%¹³ dei casi, il punto di partenza e d'arrivo sono localizzati all'interno dello stesso agglomerato, mentre nel restante 34%¹⁴ lo spostamento si conclude in un agglomerato diverso, però contiguo. I tragitti tra agglomerati non adiacenti rappresentano una percentuale nettamente più esigua del totale degli spostamenti legati alla mobilità del tempo libero: essi raggiungono infatti una quota del 4%. Il traffico d'agglomerato comportante il superamento della linea di confine di una zona urbana avviene nel 5% dei casi in direzione dell'agglomerato e nel 6% dei casi in direzione della zona rurale. Gli spostamenti all'interno di una stessa zona rurale rappresentano il 20% di tutti i tragitti del tempo libero. Per un 3% degli spostamenti non è possibile operare una classificazione per mancanza di dati georeferenziati. Ciò che appare con evidenza è l'elevato numero di tragitti con punto di partenza e di arrivo all'interno di agglomerati (contigui).

Il traffico del tempo libero tra agglomerati contigui, ma ancor più all'interno degli stessi agglomerati, rappresenta una parte molto rilevante della mobilità legata al tempo libero e merita dunque la massima attenzione nell'analisi che segue.

Figura 6

Distribuzione territoriale del traffico del tempo libero all'interno e tra agglomerati (contigui) e all'interno di zone rurali

(rappresentazione UST; fonte: Ohnmacht T., et. al., 2008)



¹² 41% + 21% = 62%; si veda la figura 6.

¹³ Dunque complessivamente il 66% del 62% = 41%; si veda la figura 6.

¹⁴ Dunque complessivamente il 34% del 62% = 21%; si veda la figura 6.

3.2.3 Traffico viaggiatori in Svizzera: prospettive future

Si prevede che entro il 2030 le prestazioni complessive nel traffico viaggiatori su strada e ferrovia aumenteranno passando dagli attuali 111 miliardi a 128 o addirittura 143 miliardi di persone-chilometri, a seconda dello scenario considerato (ovvero un aumento compreso tra il 15 e il 29%)¹⁵. Saranno soprattutto i trasporti pubblici (TP), con un incremento della propria quota compreso tra +22 e +78%, a crescere in misura superiore alla media. Anche in futuro sarà l'automobile a dominare nel settore dei trasporti.

Il traffico giornaliero del tempo libero¹⁶ rappresenta attualmente quasi la metà del volume complessivo del traffico viaggiatori in Svizzera. Si prevede che entro il 2030 la sua quota aumenterà ulteriormente (figura 7), registrando un incremento compreso tra il 26 e il 31% in funzione dello scenario esaminato.

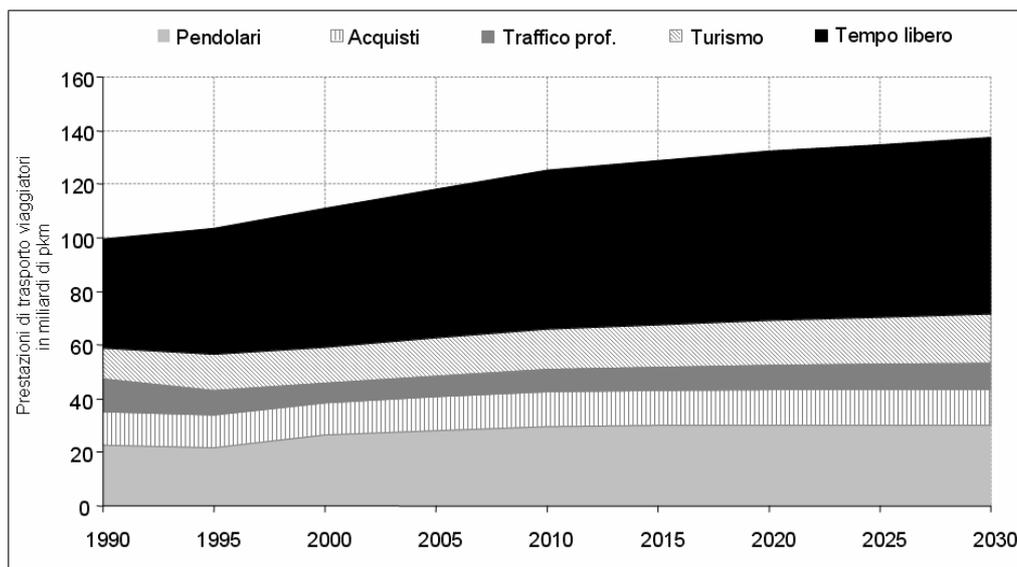
Il traffico turistico¹⁷ potrebbe registrare un incremento sopra la media. In caso di forte crescita economica si pronostica addirittura un +46%. Come già accaduto negli anni Novanta, la causa principale di questo sviluppo sarà il traffico di transito.

Per il traffico pendolare si prospetta però una crescita al di sotto della media, non da ultimo in ragione del calo del numero di persone attive e in formazione. Nel complesso il traffico pendolare potrebbe segnare addirittura una lieve contrazione di 2-3 punti percentuali rispetto alla quota attuale (pari al 24% del traffico globale).

Il traffico legato agli acquisti e il traffico professionale (traffico commerciale) non subiranno variazioni significative da qui al 2030 e le loro quote si manterranno sui livelli attuali (rispettivamente 11 e 7%) e questo nonostante una dinamica di crescita superiore alla media nel traffico professionale.

Figura 7

Sviluppo delle prestazioni di trasporto viaggiatori per scopo di spostamento nel periodo 1990-2030 (in miliardi di persone-chilometri), scenario di base
(fonte: ARE 2006)

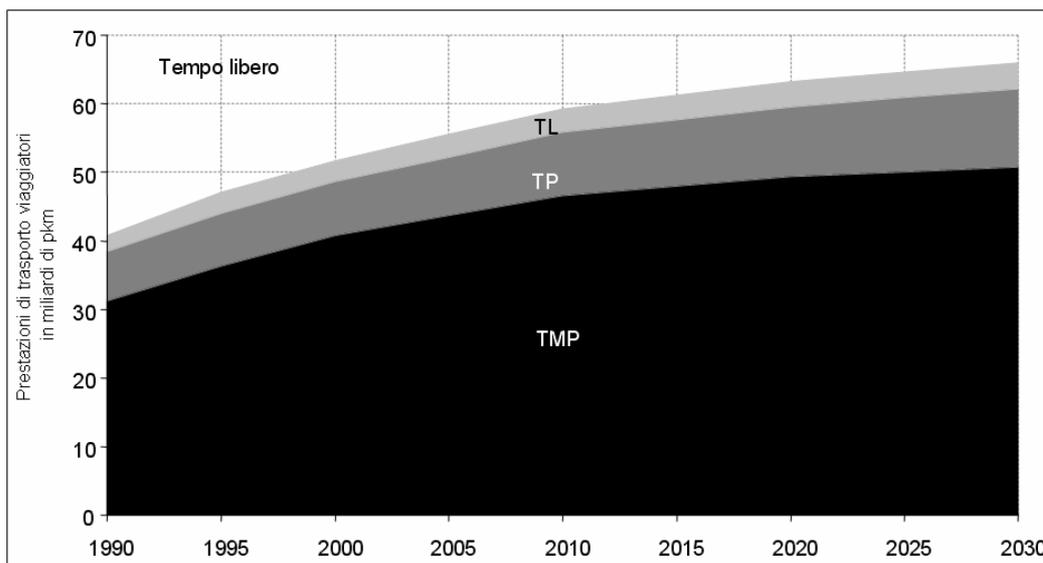


¹⁵ Ufficio federale dello sviluppo territoriale (2006): Prospettive del traffico viaggiatori in Svizzera fino al 2030.

¹⁶ Per traffico del tempo libero s'intendono qui gli spostamenti effettuati da cittadini svizzeri e frontalieri, di durata non superiore a un giorno. Questa definizione non può essere comparata con quella fornita nel microcensimento sul comportamento nel traffico, poiché in esso sono conteggiati unicamente gli spostamenti compiuti dalla popolazione residente in Svizzera.

¹⁷ Per traffico turistico s'intendono i viaggi con pernottamenti effettuati da cittadini svizzeri o stranieri in o di passaggio per la Svizzera. Esso comprende dunque anche i viaggi di transito. L'UST ha fornito una definizione dettagliata di turismo nella pubblicazione «Sattellitenkonto Tourismus der Schweiz, 2001 und 2005» precisando che, con riferimento alla Svizzera, un viaggio è da considerarsi turistico se il luogo di destinazione è frequentato - nella media annuale - meno di una volta in settimana e se il viaggio dura non meno di tre ore.

Sviluppo delle prestazioni di trasporto viaggiatori nel traffico del tempo libero per mezzo di trasporto nel periodo 1990-2030, in miliardi di persone-chilometri
(fonte: ARE 2006)



I chilometri percorsi con veicoli nel traffico motorizzato privato (TMP), le cosiddette prestazioni di trasporto, registreranno da qui al 2030 una crescita leggermente meno marcata delle prestazioni di trasporto viaggiatori (persone-chilometri) e ciò per effetto di un previsto calo del numero di viaggiatori per singolo veicolo.

Oltre all'ingente consumo energetico e alle elevate emissioni foniche, di sostanze inquinanti e gas serra – con le inevitabili ripercussioni sul benessere delle persone interessate – la crescita del traffico del tempo libero avrà effetti negativi anche sull'ambiente, a causa della frammentazione del paesaggio legata alla costruzione di infrastrutture.

3.3 Una politica del traffico del tempo libero riguarda anche altre politiche settoriali

3.3.1 Politica di ordinamento del territorio

La pianificazione del territorio punta già oggi su strutture del territorio in grado di contenere il volume del traffico legato alle attività del tempo libero. Sono definiti i seguenti obiettivi:

- raggiungere un equilibrio tra strutture abitative, lavorative e ricreative nelle aree urbane, rendendo più attrattivi gli spazi pubblici;
- creare opportunità ricreative all'aria aperta in prossimità delle aree urbane (in particolare nell'Altopiano svizzero), per favorire le attività ricreative a contatto con la natura e il turismo ecocompatibile nelle zone rurali; e
- ponderare il criterio della raggiungibilità nel pianificare il sito d'impianto delle strutture del tempo libero.

Una volta soddisfatte queste condizioni, vi saranno i presupposti affinché gran parte degli spostamenti del tempo libero possano essere percorsi a piedi, in bicicletta o con i mezzi di trasporto pubblici.

In futuro, nel mercato del tempo libero avranno un ruolo decisivo le tendenze volte a promuovere il potenziamento delle infrastrutture e degli impianti riservati al tempo libero, come pure il moltiplicarsi delle manifestazioni e dei festival nel tempo libero. Simili sviluppi possono tradursi in un allungamento delle distanze percorse nella mobilità del tempo libe-

ro. Questo genere di strutture destinate al grande pubblico possono essere in molti casi una buona soluzione per dirottare il traffico dei visitatori verso i mezzi di trasporto pubblici. Ciò presuppone innanzitutto una pianificazione del territorio orientata a un processo di concentrazione.

Con riguardo alle attività quotidiane del tempo libero, la creazione di strutture più appropriate nelle zone abitative e negli insediamenti urbani continua invece a essere in generale un obiettivo prioritario, poiché gran parte degli spostamenti del tempo libero si svolge ancor oggi su brevi distanze.

3.3.2 Strategia per uno sviluppo sostenibile

Con decisione del 16 aprile 2008, il Consiglio federale ha aggiornato la sua strategia per uno sviluppo sostenibile. Nel rapporto «Strategia per uno sviluppo sostenibile: linee guida e piano d'azione 2008-2011» è illustrata la terza strategia per uno sviluppo sostenibile, dopo quelle elaborate in precedenza nel 1997 e 2002. La nuova strategia del Consiglio federale fornisce una risposta a otto sfide ritenute prioritarie e definisce misure adeguate in tre settori che presentano caratteristiche comuni trasversali. Una di queste sfide riguarda lo «sviluppo territoriale e i trasporti». Il piano d'azione comprende 30 misure d'intervento e non vuole essere un ulteriore programma di attività della Confederazione. Le misure definiscono le priorità o spostano l'accento all'interno delle politiche esistenti in direzione di uno sviluppo sostenibile.

In merito alle sfide e agli obiettivi della tematica chiave «Sviluppo territoriale e trasporti» si legge tra le altre cose che: «La mobilità è la base portante e il principale fattore d'influsso dello sviluppo territoriale. La mobilità è sostenibile, quando è in grado di soddisfare i bisogni della popolazione e dell'economia e di collegare adeguatamente le varie regioni, con un impatto possibilmente ridotto sull'ambiente e sull'uomo. Negli ultimi decenni l'efficienza ambientale dei trasporti è globalmente migliorata. Sul fronte del consumo energetico e delle emissioni di gas serra, tuttavia, non si registra ancora un'inversione di tendenza nella misura auspicata. Anche la ripartizione modale fra traffico lento, traffico motorizzato privato e trasporti pubblici non ha praticamente subito variazioni. Nonostante gli ingenti investimenti, la quota di trasporti pubblici nel traffico viaggiatori si situa da anni attorno al 20%, questo perché anche le infrastrutture stradali sono state migliorate e potenziate. Il volume di traffico continua ad aumentare di pari passo con il prodotto interno lordo. Nel traffico merci la progressione è addirittura sovraproporzionale. Occorre quindi potenziare gli sforzi per un impiego parsimonioso del suolo e tendere sempre più allo sviluppo centripeto degli agglomerati. La superficie insediativa va stabilizzata a 400 m² pro capite (grandezza di riferimento). Occorre garantire lo sviluppo equilibrato di tutte le regioni del Paese e mantenere un sistema di trasporti che soddisfi le esigenze dell'economia e dei cittadini e riduca gli effetti negativi del traffico sulla popolazione, sull'ambiente e sull'economia.»

Oltre al Progetto territoriale Svizzera e alle misure tese a migliorare la sicurezza dei trasporti andranno attuati i seguenti due pacchetti di misure:

- Piano di misure «infrastrutture di trasporto per il futuro». Si tratta di realizzare obiettivi coordinati tra i vari vettori (trasporti pubblici, traffico motorizzato privato e traffico lento) che dovranno essere completati con approcci innovativi. Con la priorità «attuazione del piano settoriale dei trasporti» si intende garantire che la pianificazione di dettaglio dei singoli vettori si orienti agli obiettivi, alle priorità e ai principi generali della parte programmatica del piano settoriale dei trasporti adottata dal Consiglio federale nel 2006 e ispirata ai principi dello sviluppo sostenibile. La priorità «fondo infrastrutturale – finanziamento infrastruttura» è volta a garantire che il finanziamento delle infrastrutture di trasporto poggi sulle condizioni pianificatorie formulate per il fondo infrastrutturale, che tengono anch'esse conto dei principi dello sviluppo so-

stenibile. La priorità «potenziamento dei trasporti pubblici», che prevede la manutenzione, la modernizzazione e il potenziamento dell'infrastruttura ferroviaria e la creazione di strutture istituzionali adatte, mira a raggiungere l'obiettivo del trasferimento del traffico merci attraverso le Alpi e del traffico viaggiatori dalla strada alla rotaia e ai trasporti pubblici. Infine, la priorità «rafforzamento del traffico lento» mira ad aumentare per mezzo di misure specifiche la quota di traffico lento nella mobilità globale.

- Piano di misure «mobilità sostenibile». Lo scopo del piano è di sviluppare ulteriormente le condizioni quadro per una mobilità orientata allo sviluppo sostenibile. Nel quadro della priorità «trasferimento» si intende sostenere con strumenti di economia di mercato il trasferimento del traffico merci attraverso le Alpi dalla strada alla ferrovia (ad es. borsa dei transiti alpini) e compensare i costi esterni del traffico. Nell'aviazione l'accento è posto sull'integrazione nel previsto sistema internazionale di commercio dei diritti di emissione. Con la priorità «elaborazione di un label ecologico» si intende elaborare un marchio che indichi l'inquinamento ambientale e l'efficienza nel consumo di energia e di risorse delle automobili. Il Centro di servizi per una mobilità innovativa e sostenibile del DATEC sostiene nuovi e promettenti progetti volti a sviluppare e collaudare nuove idee e iniziative commerciabili per una mobilità orientata al futuro.

3.3.3 Politica dei trasporti globale

La politica svizzera dei trasporti si ispira al principio della sostenibilità, riferito anche alla mobilità del tempo libero. Nella strategia per uno sviluppo sostenibile sono pertanto definite le linee guida centrali che determineranno l'indirizzo della politica svizzera dei trasporti nei prossimi anni (cfr. il precedente capitolo 3.3.2). Il principio fondamentale della linea strategica è incentrato su una politica dei trasporti coordinata, che parte dai settori della tecnica, delle infrastrutture dei trasporti e dell'esercizio, promuove l'applicazione più sistematica del principio chi inquina paga e riconosce la necessità di garantire il servizio universale in tutto il Paese.

Negli ultimi anni, nel settore dei trasporti sono stati avviati e in parte già realizzati diversi lavori concettuali. L'obiettivo prioritario della politica dei trasporti nel settore del traffico viaggiatori è promuovere i mezzi di trasporto pubblici (su strada e rotaia) e il traffico lento.

Lo sviluppo dei trasporti pubblici in Svizzera è stato sempre influenzato anche dalle esigenze della mobilità del tempo libero, come testimonia ancor oggi la fitta rete ferroviaria e di ferrovie di montagna nell'area alpina. L'obiettivo della Confederazione di implementare un unico sistema nazionale basato su tariffe unitarie – il cosiddetto «trasporto diretto» – integra tutti i mezzi di trasporto pubblici, compresi quelli del traffico turistico.

A differenza di numerosi altri Paesi, grazie all'orario cadenzato di treni e bus introdotto nel 1982, la Svizzera ha messo in piedi una fitta rete capillare di TP che funzionano sette giorni su sette, dalla mattina presto a tarda sera. Questa offerta di trasporti, che in genere ha frequenza come minimo oraria, vuole dunque servire sia il traffico pendolare sia la mobilità del tempo libero. La rete di trasporti pubblici copre infatti gli itinerari giornalieri anche degli spostamenti legati al tempo libero (cfr. figura 1, Andamento del traffico per scopi di spostamento). I punti di forza dei trasporti pubblici risiedono da un lato nella rete di trasporti all'interno degli agglomerati urbani, e dall'altro in quella tra agglomerati diversi: è così garantito un servizio pubblico nelle zone più significative per la mobilità del tempo libero (cfr. figura 6, Distribuzione territoriale del traffico del tempo libero).

Al fine di rendere ancora più attrattiva l'offerta di trasporti ferroviari per gli spostamenti locali, regionali e su lunghe distanze, negli ultimi anni la Confederazione ha stanziato più fondi per il finanziamento delle infrastrutture dei trasporti pubblici (RAV, Ferrovia 2000,

NFTA). Ciò ha avuto tra gli altri effetti un incremento del traffico del tempo libero su ferrovia, come è avvenuto ad esempio alla galleria di base del Lötschberg (dove si è registrato un aumento complessivo del 30% circa, in prevalenza riconducibile alla mobilità del tempo libero). Anche in futuro si prevedono investimenti da parte della Confederazione in questo settore (ad es. SIF, Ferrovia 2030). La Confederazione intende inoltre rafforzare il proprio impegno a livello strategico anche nel campo del traffico d'agglomerato. I programmi d'agglomerato contemplano la possibilità di finanziare progetti riguardanti, oltre al traffico motorizzato privato e ai trasporti pubblici, anche il traffico lento. Numerosi progetti considerati urgenti in materia di trasporti pubblici, e per questo cofinanziati dalla Confederazione nell'ambito del fondo infrastrutturale, sono in corso d'opera o già entrati in funzione: ricordiamo tra gli altri il progetto Metro M2 a Losanna, la Glattalbahn a Zurigo, il tram Cornavin-Meyrin-CERN, il tram Bern West, il tracciato ferroviario sotterraneo della stazione centrale a Lucerna, il prolungamento della linea tramviaria Basilea-Weil am Rhein, la linea di transito a Zurigo, la tratta Mendrisio-Varese.

Accanto al traffico d'agglomerato, un altro settore in cui sono stati individuati notevoli potenziali da sfruttare è quello della mobilità del tempo libero, dove la ripartizione modale è a tratti ancora insufficiente. Lo stesso dicasi dei trasporti pubblici. Nonostante l'offerta apprezzabile di mezzi pubblici sia all'interno sia tra agglomerati diversi, la ripartizione modale non ha raggiunto per il momento un livello soddisfacente. Occorre al riguardo tener presente il sistema federalista e la ripartizione delle competenze tra Confederazione e Cantoni. In entrambi i settori, in virtù del sistema federalista della Svizzera l'attuazione è un compito che spetta principalmente ai Cantoni, alle città, agli agglomerati urbani e alle organizzazioni private.

Oltre a emanare disposizioni vincolanti per le autorità, la pianificazione deve innanzitutto elaborare soluzioni organizzative riguardanti la gestione della mobilità. La pianificazione espleta in quest'ottica principalmente compiti di coordinamento e marketing in una rete costituita da una pluralità di attori (Comuni, investitori, gestori di impianti del tempo libero, albergatori ecc.). Ciò concerne le strutture molto frequentate dal pubblico, ma ancor più le manifestazioni temporanee come eventi speciali, concerti, festival e le tradizionali manifestazioni sportive e fieristiche. Sforzi coordinati da parte di tutti i fornitori di servizi di trasporto pubblico possono condurre a un buon livello di ripartizione modale. Ne è una dimostrazione la gestione ben riuscita dei flussi di traffico in occasione degli Europei 2008 grazie alla rete di trasporti pubblici.

3.3.4 Altre politiche federali rilevanti

- **Politica ambientale:** in virtù della strategia adottata dal Dipartimento, il DATEC s'impegna per garantire una gestione sostenibile del traffico. Nel settore dei trasporti sono soprattutto le emissioni di PM10, NOx e CO₂, ma anche gli interventi a livello di acque sotterranee, paesaggio e natura ad avere un impatto rilevante sull'ambiente.
- **Politica energetica:** il programma SvizzeraEnergia ha come obiettivo la riduzione del consumo energetico e delle emissioni di CO₂ ad esso collegate. In termini di prestazione di traffico e consumo energetico, lo scopo principale degli spostamenti risulta essere la mobilità del tempo libero. SvizzeraEnergia promuove dunque progetti innovativi mirati a realizzare l'elevato potenziale di risparmio energetico nel settore della mobilità legata al tempo libero.
- **Politica del turismo:** nel quadro della promozione della Svizzera come piazza economica, la SECO è competente per la politica del turismo su scala nazionale e internazionale e per la sorveglianza strategica sulle attività di promozione del turismo da parte della Confederazione. La politica del turismo promossa dalla Confedera-

zione opera una distinzione tra promozione diretta del turismo attraverso i tre strumenti Svizzera Turismo, Società svizzera di credito alberghiero (SCA) e Innotour, e le altre misure di politica del turismo definite dalla Confederazione. La politica del turismo della Confederazione e i relativi strumenti sono regolamentati in tre diverse leggi, segnatamente la legge federale concernente Svizzera turismo del 21 dicembre 1955 (RS 935.21, stato 1° luglio 1995), la legge federale sulla promozione del settore alberghiero del 20 giugno 2003 (RS 935.12) e la legge federale che promuove l'innovazione e la collaborazione nel turismo del 10 ottobre 1997 (RS 935.22, stato 28 ottobre 2003). La legge federale concernente Svizzera turismo del 21 dicembre 1955 disciplina il marketing turistico delle destinazioni di viaggio di «Svizzera turismo». Svizzera turismo dispone attualmente di risorse finanziarie ammontanti a 191 milioni di franchi per un periodo quadriennale che termina a fine 2011. La legge federale sulla promozione del settore alberghiero e la relativa ordinanza sono state sottoposte a revisione totale nel 2003 (entrata in vigore il 20 giugno 2003). L'attuazione di questo strumento è stata affidata alla Società svizzera di credito alberghiero (SCA). La SCA concede prestiti ad aziende del settore alberghiero site in regioni turistiche. Dispone di un mutuo federale senza interessi di 135 milioni di franchi. La legge federale che promuove l'innovazione e la collaborazione nel turismo (Innotour) del 10 ottobre 1997 è una legge posta in vigore a tempo determinato. Nel 2007 – ultima volta in ordine di tempo – è stata prorogata di ulteriori quattro anni, con uno stanziamento di risorse pari a 21 milioni di franchi. Innotour accorda aiuti finanziari per progetti di innovazione e cooperazione nel settore turistico. La legge rimane in vigore fino a fine gennaio 2012.

La politica del turismo della Confederazione mira a garantire condizioni quadro ottimali per l'industria del turismo. Questo miglioramento riguarda questioni di prezzi e costi, l'accesso ai mercati dei prodotti e al mercato del lavoro come pure ai mercati della domanda turistica, nonché il miglioramento delle condizioni generali per le destinazioni turistiche. Essendo un compito trasversale, la politica del turismo opera in tutte le politiche settoriali aventi un notevole impatto sul turismo, tra di esse dunque anche la politica dei trasporti. L'obiettivo è garantire un collegamento ottimale con le regioni turistiche, facendo leva soprattutto sullo strumento delle concessioni agli impianti di trasporto turistici. In un'ottica più ampia, la politica del turismo mira a creare condizioni favorevoli nella politica di ordinamento del territorio. Altre politiche trasversali che si interessano al turismo sono quelle dell'agricoltura, della protezione dell'ambiente, della cultura e delle case da gioco. La politica del turismo a livello internazionale svolge in ultima istanza un compito decisivo poiché si prefigge di coordinare le diverse politiche nazionali in materia di turismo. La politica internazionale della Svizzera in questo settore si ispira al principio del multilateralismo, che non prevede la conclusione di accordi bilaterali. La Svizzera, membro fondatore dell'Organizzazione mondiale del turismo (OMT) e membro del Comitato per il turismo dell'OCSE, ha condotto e portato a termine con successo le negoziazioni relative al Protocollo Turismo della Convenzione delle Alpi. In futuro, anche gli accordi internazionali sui servizi dovranno inserire il turismo tra gli oggetti delle trattative.

- **Politica regionale:** la Nuova Politica regionale (NPR) della Confederazione punta a migliorare il valore aggiunto e rafforzare la competitività di singole regioni – regioni di montagna, regioni rurali e regioni frontaliere – per contribuire a creare e mantenere posti di lavoro nelle regioni interessate. Indirettamente, la NPR vuole in questo modo favorire anche in futuro l'occupazione decentralizzata del territorio e abolire le disparità regionali. Nel primo programma pluriennale 2008-2015, la Confederazione indica i punti essenziali della promozione diretta, dando massima priorità ai sistemi industriali di creazione di valore aggiunto orientati alle esportazioni e alle attività che favoriscono la trasformazione strutturale nel settore del turismo. Tra gli obiettivi di priorità secondaria figurano, a sussidio delle rispettive politiche settoriali, questioni

di interesse come le strutture di produzione e di servizio basate su specifiche risorse delle zone montane o rurali: energia, economia agricola, formazione.

- Concezione per una politica dello sport – Moto, sport e salute: il programma è stato approvato dal Consiglio federale a dicembre del 2000 e si prefigge, come obiettivo primario, di incrementare la quota della popolazione attiva sul piano fisico. A questo obiettivo se ne aggiungono altri quattro: sfruttare le possibilità formative dello sport, migliorare le condizioni per la promozione delle nuove leve e degli sport di punta, utilizzare lo sport come fattore economico e fare dello sport una materia d'apprendimento all'insegna di uno sviluppo sostenibile.
- Promozione della salute e politica di prevenzione. Il 18 giugno 2008 il Consiglio federale ha approvato il Programma nazionale alimentazione e attività fisica 2008-2012 e incaricato l'UFSP di attuarlo in collaborazione con l'UFSP, Promozione Salute Svizzera e i Cantoni. Lo scopo è promuovere uno stile di vita più attivo e un'alimentazione equilibrata al fine di prevenire in modo più efficace le patologie dette "della civilizzazione", come le malattie cardiovascolari o il diabete. Il programma comprende progetti specifici che si concentrano su due aspetti principali, la promozione di un'alimentazione equilibrata e l'incoraggiamento ad un'attività fisica regolare. Con le misure previste si intende migliorare l'informazione ai consumatori, agevolare l'esercizio di un'attività fisica, promuovendo in particolare il traffico lento e una politica degli agglomerati sostenibile, sostenere la formazione e la ricerca in questi ambiti, nonché coinvolgere i diversi attori interessati ai fini di una collaborazione multisettoriale.

3.4 Pluralità di basi giuridiche nel settore della mobilità del tempo libero

In ragione delle molteplici sfaccettature della mobilità del tempo libero, l'obiettivo dello sviluppo sostenibile in questo settore chiama in causa tutta una serie di leggi pertinenti, che vengono di seguito illustrate in maniera riassuntiva.

3.4.1 Sostenibilità

L'impegno da parte della Confederazione Svizzera di promuovere lo sviluppo sostenibile nel Paese è sancito anche nell'articolo costituzionale relativo allo scopo (art. 2 cpv. 2 Cost.¹⁸). Per conseguire questo obiettivo, Confederazione e Cantoni operano a favore di un rapporto durevolmente equilibrato tra la natura, la sua capacità di rinnovamento e la sua utilizzazione da parte dell'uomo (art. 73 Cost.).

3.4.2 Ambiente e risorse, salute e sport

La Confederazione ha ampie competenze in materia di protezione delle persone e dell'ambiente. Ha ad esempio la facoltà di emanare prescrizioni volte a proteggere le persone e il loro ambiente naturale da interventi dannosi o molesti (art. 74 cpv. 1 Cost.) come pure di tutelare la fauna e la flora e salvaguardare i loro spazi vitali nella loro molteplicità naturale (art. 78 cpv. 4 Cost.). Le paludi e i paesaggi palustri di particolare bellezza e importanza nazionale sono protetti (art. 78 cpv. 5 Cost.). La Confederazione protegge la regione alpina dalle ripercussioni negative del traffico di transito e limita il carico inquinante del traffico di transito a una misura inoffensiva per l'uomo, la fauna, la flora e i loro spazi vitali (art. 84 cpv. 1 Cost.).

¹⁸ Costituzione federale della Confederazione Svizzera del 18 aprile 1999, RS 101

La Confederazione intende proteggere l'uomo, la fauna e la flora, le loro biocenosi e i loro biotopi dagli effetti dannosi e molesti, e conservare in modo duraturo le basi naturali della vita, in particolare la diversità biologica e la fertilità del suolo (art. 1 cpv. 1 LPAmb¹⁹). A scopo di prevenzione, gli effetti che potrebbero divenire dannosi o molesti devono essere limitati tempestivamente (art. 1 cpv. 2 LPAmb). Prima di prendere decisioni in materia di pianificazione, costruzione o trasformazione di impianti, l'autorità ne esamina il più presto possibile la compatibilità con le esigenze ecologiche (art. 10a cpv. 1 LPAmb). La Confederazione può promuovere la formazione e il perfezionamento (art. 49 cpv. 1 LPAmb) nonché commissionare o sostenere lavori di ricerca e valutazioni dell'impatto tecnologico (art. 49 cpv. 2 LPAmb).

La Confederazione promuove inoltre lo sport (art. 68 cpv. 1 Cost.). Promuove la ginnastica e lo sport nell'interesse dei giovani, della salute pubblica e delle attitudini fisiche e a questo scopo sostiene ad esempio le associazioni civili ginniche e sportive, altre organizzazioni che si occupano di sport, nonché l'organizzazione di manifestazioni sportive e la ricerca scientifica sportiva (art. 1 della legge federale che promuove la ginnastica e lo sport²⁰). La Confederazione promuove la ricerca scientifica al servizio della ginnastica e dello sport, appoggiando i programmi di ricerca scientifica e organizzando inchieste e statistiche sulla pratica dello sport (art. 11 della legge federale che promuove la ginnastica e lo sport). La Confederazione può prendere altre misure di promovimento. In particolare può pagare contributi per la formazione e il perfezionamento tecnici degli insegnanti (art. 26 dell'ordinanza sul promovimento dello sport²¹). L'UFSPPO incoraggia lo sport quale elemento della nostra cultura. Inoltre esso insegna, studia e sostiene lo sport al servizio dell'educazione, della salute e dell'occupazione del tempo libero (art. 35 dell'ordinanza sul promovimento dello sport).

3.4.3 Pianificazione del territorio e politica regionale

La pianificazione del territorio spetta ai Cantoni, ma la Confederazione ne stabilisce i principi. Essa mira a un'appropriata e parsimoniosa utilizzazione del suolo e a un ordinato insediamento del territorio (art. 75 cpv. 1 Cost.). Confederazione, Cantoni e Comuni provvedono affinché il suolo sia utilizzato con misura. Essi coordinano le loro attività d'incidenza territoriale e ordinano l'insediamento in vista di uno sviluppo armonioso del Paese. Essi tengono conto delle condizioni naturali, come pure dei bisogni della popolazione e dell'economia (art. 1 cpv. 1 LPT²²). Essi sostengono con misure pianificatorie in particolare gli sforzi intesi a proteggere le basi naturali della vita, come il suolo, l'aria, l'acqua, il bosco e il paesaggio nonché a creare e conservare insediamenti accoglienti e le premesse territoriali per le attività economiche (art. 1 cpv. 2 LPT). Per le autorità sussiste l'obbligo di pianificare: Confederazione, Cantoni e Comuni elaborano e coordinano le pianificazioni necessarie ai loro compiti d'incidenza territoriale (art. 2 cpv. 1 LPT). Gli insediamenti devono essere strutturati secondo i bisogni della popolazione. Occorre in particolare mantenere e costruire vie ciclabili e pedonali e inserire negli insediamenti molti spazi verdi e alberati (art. 3 cpv. 3 LPT). Per gli edifici e gli impianti pubblici o di interesse pubblico deve essere determinata un'ubicazione appropriata. Occorre in particolare rendere convenientemente accessibili alla popolazione attrezzature come scuole, centri per il tempo libero e servizi pubblici (art. 3 cpv. 4 LPT). La Confederazione elabora i fondamenti per poter adempiere i suoi compiti d'incidenza territoriale; essa definisce le concezioni e i piani setto-

¹⁹ Legge federale del 7 ottobre 1983 sulla protezione dell'ambiente (legge sulla protezione dell'ambiente, LPAmb), RS 814.01

²⁰ Legge federale che promuove la ginnastica e lo sport del 17 marzo 1972, RS 415.0

²¹ Ordinanza del 21 ottobre 1987 sul promovimento della ginnastica e dello sport (ordinanza sul promovimento dello sport), RS 415.01

²² Legge federale del 22 giugno 1979 sulla pianificazione del territorio (legge sulla pianificazione del territorio, LPT), RS 700

riali necessari e li coordina tra di loro (art. 13 cpv. 1 LPT e art. 48 cpv. 2 OPT²³). Le concezioni e i piani settoriali vincolano le autorità (art. 22 cpv. 1 OPT).

La Confederazione può sostenere le regioni del Paese economicamente minacciate nonché promuovere rami economici e professioni che, nonostante le misure di solidarietà che si possono ragionevolmente esigere da loro, non riescono ad assicurare la propria esistenza (art. 103 Cost.). Il suo compito è potenziare la concorrenzialità di singole regioni, e incrementarne la produzione di valore aggiunto, contribuendo in questo modo a creare e mantenere posti di lavoro a livello regionale, a conservare un insediamento decentrato e a eliminare le disparità regionali (art. 1 della legge federale sulla politica regionale²⁴). Gli aiuti finanziari della Confederazione possono essere concessi per la promozione di iniziative, programmi e progetti (art. 4 della legge federale sulla politica regionale), per la promozione di enti per lo sviluppo, segretariati regionali e altri attori regionali (art. 5 della legge federale sulla politica regionale), per la promozione della cooperazione transfrontaliera (art. 6 della legge federale sulla politica regionale) e sotto forma di mutui per progetti infrastrutturali (art. 7 della legge federale sulla politica regionale).

3.4.4 Infrastrutture ed esercizio dei trasporti

Di regola la Confederazione ha ampie competenze legislative anche nel settore delle infrastrutture. Nell'interesse del Paese o di una sua gran parte, la Confederazione può realizzare e gestire opere pubbliche o sostenerne la realizzazione (art. 81 Cost.). La Confederazione emana prescrizioni sulla circolazione (art. 82 cpv. 1 Cost.) ed esercita l'alta vigilanza sulle strade d'importanza nazionale (art. 82 cpv. 2 Cost.). Assicura la realizzazione e la viabilità di una rete di strade nazionali (art. 83 cpv. 1 Cost.), costruisce e gestisce le strade nazionali e provvede alla loro manutenzione (art. 82 cpv. 2 Cost.). La legislazione sui trasporti ferroviari, sulle filovie, sulla navigazione nonché sull'aviazione e l'astronautica compete alla Confederazione (art. 87 Cost.). La Confederazione emana inoltre principi sulle reti di sentieri e percorsi pedonali (art. 88 cpv. 1 Cost.) e può sostenere e coordinare i provvedimenti dei Cantoni per la realizzazione e la manutenzione di queste reti (art. 88 cpv. 2 Cost.).

La Confederazione ha come scopo la pianificazione, la sistemazione e il mantenimento di reti comunicanti di percorsi pedonali e sentieri (art. 1 LPS²⁵). I Cantoni provvedono alla sistemazione, alla manutenzione ed alla segnalazione di percorsi pedonali e sentieri, assicurano su questi percorsi e sentieri la libera circolazione, possibilmente senza pericoli e provvedono affinché ne sia assicurato giuridicamente il pubblico accesso (art. 6 cpv. 1 LPS). Per la pianificazione, la sistemazione, la preservazione e la sostituzione di reti di percorsi pedonali e sentieri la Confederazione può assistere i Cantoni fornendo loro consulenza tecnica e documentazione (art. 11 LPS). Può subsidiare le attività di organizzazioni private specializzate d'importanza nazionale (art. 12 LPS).

Il Consiglio federale rilascia la concessione conformemente alla legge sulle ferrovie (art. 6 cpv. 1 Lferr²⁶). La Confederazione e i Cantoni indennizzano le imprese di trasporto per i costi non coperti e pianificati dell'offerta di trasporto che ordinano congiuntamente (art. 49 cpv. 1 Lferr). Le offerte del traffico locale e le linee che servono unicamente alle escursioni sono escluse dalle prestazioni federali (art. 49 cpv. 2 Lferr e art. 4 cpv. 1 OIPAF²⁷). Il Consiglio federale disciplina la procedura di ordinazione nonché i principi dell'offerta di prestazioni e dell'indennizzo d'intesa con i Cantoni (art. 51 cpv. 1 Lferr). Nella determinazione

²³ Ordinanza del 28 giugno 2000 sulla pianificazione del territorio (OPT), RS 700.1

²⁴ Legge federale del 6 ottobre 2006 sulla politica regionale, RS 901.0

²⁵ Legge federale sui percorsi pedonali ed i sentieri del 4 ottobre 1985 (LPS), RS 704

²⁶ Legge federale del 20 dicembre 1957 sulle ferrovie (Lferr), RS 742.101

²⁷ Ordinanza del 18 dicembre 1995 concernente le indennità, i prestiti e gli aiuti finanziari secondo la legge federale sulle ferrovie (ordinanza sulle indennità, OIPAF), RS 742.101.1

dell'offerta si tiene conto in particolare della domanda. Inoltre si considerano anche i collegamenti basilari adeguati, gli imperativi della politica regionale nonché gli imperativi della politica di sistemazione del territorio e della protezione dell'ambiente (art. 51 cpv. 2 Lferr). La Confederazione, i Cantoni ed i Comuni possono esigere agevolazioni tariffali se altrimenti non potessero raggiungere o potessero raggiungere soltanto con un dispendio notevolmente maggiore uno scopo culturale, sociale, ecologico, energetico, economico o che riguardi la politica di sicurezza. Essi devono all'impresa piena indennità (art. 11 LTP²⁸). Nel trasporto di bagagli il Consiglio federale regola le modalità e le condizioni dell'adempimento contrattuale, segnatamente i termini di consegna (art. 22 cpv. 1 LTP).

3.4.5 Piano settoriale dei trasporti

Il piano settoriale dei trasporti definisce obiettivi, principi e priorità della Confederazione in materia di infrastrutture di trasporto e garantisce il coordinamento tra le diverse misure riguardanti i vettori di trasporto nonché tra siffatte misure e lo sviluppo del territorio. Trattandosi di un piano settoriale ai sensi dell'articolo 13 della legge sulla pianificazione del territorio, il piano settoriale dei trasporti coniuga gli obiettivi dello sviluppo del territorio e dello sviluppo dei trasporti. Il piano è vincolante per le autorità competenti e costituisce un punto di partenza per le decisioni della Confederazione che incidono sui trasporti e sulle infrastrutture. La parte programmatica²⁹ rappresenta una base per le decisioni della Confederazione in materia di pianificazione dei trasporti, segnatamente nell'elaborazione di dossier sui trasporti o di convenzioni sulle prestazioni con imprese di trasporto, nell'approvazione di piani direttori cantonali o nella conclusione di accordi di finanziamento relativi al traffico d'agglomerato. Anche se il piano settoriale dei trasporti si focalizza sugli obiettivi, sui principi e sulle priorità della politica infrastrutturale dei trasporti e non formula disposizioni su settori di attività non infrastrutturali della politica dei trasporti della Confederazione, le direttive vincolanti per le autorità sono rilevanti anche per la Strategia Traffico del tempo libero.

In una delle sette strategie di sviluppo orientata alla promozione di un'adeguata complementarietà dei vettori di trasporto viene precisato che un coordinamento dei vettori e dei mezzi di trasporto mira a favorire un impiego avveduto dei vettori di trasporto e migliorare l'efficienza del sistema dei trasporti. Nella strategia di sviluppo incentrata sul traffico lento e sulla mobilità combinata nel traffico viaggiatori è indicato inoltre che la Confederazione si adopera per sviluppare il traffico lento negli agglomerati, sostenere l'integrazione ottimale del traffico lento nelle catene di trasporto, ridurre gli effetti di separazione nel traffico lento e coordinare il potenziamento dei percorsi ciclabili e dei sentieri a lunga distanza di importanza nazionale.

3.4.6 Concezione Paesaggio svizzero

La Concezione Paesaggio svizzero (CPS) si fonda sull'articolo 13 della LPT ed è stata approvata dal Consiglio federale nel dicembre 1997. Rappresenta la direttiva vincolante in materia di protezione della natura e del paesaggio nell'espletamento dei compiti federali. Formula una politica coerente, fissa obiettivi generali e specifici e propone misure opportune. Gli obiettivi specifici della Concezione Paesaggio svizzero coprono 13 politiche settoriali, tra cui costruzioni federali, trasporti e energia idrica, e sono vincolanti per i servizi federali preposti.

Gli obiettivi specifici per il settore della pianificazione del territorio prevedono:

²⁸ Legge federale del 4 ottobre 1985 sul trasporto pubblico (LTP), RS 742.40

²⁹ Dipartimento federale dell'ambiente, dei trasporti, dell'energia e delle comunicazioni DATEC, 2006: Piano settoriale dei trasporti, parte programmatica, 26 aprile 2006. Berna

- di utilizzare il suolo in modo parsimonioso mediante un'attribuzione funzionale di sfruttamento plurimo e sovrapposto e un'organizzazione differenziata del territorio, in modo da permettere uno sviluppo ottimale della natura e del paesaggio;
- di venire incontro alle esigenze di protezione della natura, del paesaggio e del patrimonio culturale attraverso una «concentrazione decentrata» dell'insediamento;
- di limitare l'estensione degli insediamenti, sviluppare le agglomerazioni verso l'interno e densificarle con moderazione, ridurre la pressione degli insediamenti sulle aree non edificabili;
- di concentrare nello spazio e riunire le utilizzazioni gravanti sul territorio, soprattutto costruzioni e impianti infrastrutturali, tenendo conto dello sviluppo territoriale globale, della protezione dell'ambiente e della protezione dalle immissioni;
- attraverso l'uso di strumenti di pianificazione del territorio, di promuovere uno sfruttamento sostenibile delle superfici agricole;
- di conservare i monumenti naturali, culturali e i paesaggi meritevoli di protezione.

Nel settore dei trasporti sono stati definiti i seguenti obiettivi specifici:

- promovimento dei trasporti pubblici, che favoriscono la formazione di punti nodali decentrati nello sviluppo degli insediamenti, come pure delle vie pedonali e delle piste ciclabili;
- uso più razionale/intensivo delle zone che godono di buoni collegamenti con i mezzi pubblici di trasporto;
- in sede d'esame dell'opportunità di nuovi progetti, l'ufficio competente tiene conto della compatibilità con la natura e il paesaggio, valutando altresì le possibilità di rivalutazione;
- ridurre al minimo l'effetto di barriera ecologica di nuove e già esistenti installazioni di trasporto;
- in occasione di trasformazioni o ampliamenti, risanare le situazioni insoddisfacenti per la natura e il paesaggio dovute alle installazioni dei trasporti, in misura oggettivamente e finanziariamente sostenibile;
- in relazione ai progetti di protezione contro il rumore, contribuire all'arredo urbano dei paesaggi, soprattutto negli insediamenti, e ridurre al minimo gli effetti negativi sulla natura e il paesaggio;
- ottimizzare l'attuazione della protezione della natura e del paesaggio mediante strumenti fiancheggiatori per la garanzia della qualità in sede di progettazione, costruzione e manutenzione di installazioni di trasporto;
- nella misura del possibile, conservare le superfici inutilizzate o limitrofe di installazioni di trasporto come superfici di compensazione (art. 18b cpv. 1 LPN).
- progettare le vie di circonvallazione integrando la rete viaria esistente. In particolare, ridurre durevolmente il traffico nella zona d'insediamento da decongestionare.

3.4.7 Conclusioni

La Confederazione promuove lo sviluppo sostenibile del Paese. Essa sostiene la ricerca scientifica e l'innovazione, incoraggiando un approccio analitico trasversale e approfondito dei temi trattati allo scopo di rafforzare la facoltà di pensare e agire, mantenendo una visione d'insieme e interdisciplinare. Alla Confederazione sono affidate ampie competenze sia in materia di protezione dell'uomo e dell'ambiente sia nel settore dei trasporti. Le autorità preposte hanno inoltre, a tutti i livelli, l'obbligo di pianificare in funzione dei diversi

compiti d'incidenza territoriale che esse espletano. In quest'ottica, la Confederazione elabora le basi che reputa necessarie per poter svolgere i compiti che le sono assegnati in materia territoriale. Questo obbligo di pianificazione sussiste anche e a maggior ragione nel settore della mobilità legata al tempo libero, che rappresenta la parte di gran lunga più rilevante del traffico ed è destinata a crescere ulteriormente. Una strategia globale si rende necessaria anche in ragione del fatto che la materia interessa, in una o nell'altra forma, diversi ambiti di attività della Confederazione o viceversa sono questi ambiti a influenzare il traffico del tempo libero.

4 Determinazione della necessità di agire

4.1 Risultati forniti dall'analisi dell'evoluzione del traffico

I risultati dei microcensimenti sul comportamento nel traffico indicano che il traffico è in costante crescita. Globalmente, negli ultimi anni sono aumentate sia la durata di spostamento giornaliera sia la distanza percorsa. Si segnala un lieve trasferimento verso i mezzi di trasporto pubblici, rimane tuttavia incontrastato il predominio del traffico motorizzato privato, che raggiunge livelli molto elevati proprio nella mobilità del tempo libero. Nel traffico viaggiatori, il mezzo di trasporto più utilizzato in funzione dei chilometri percorsi continua a essere l'automobile. In questo comparto il potenziale di trasferimento verso i mezzi pubblici rimane notevole, ma va tenuto presente che circa un terzo dei tragitti effettuati in automobile copre una distanza inferiore a tre chilometri.³⁰ Se si considera invece il numero di spostamenti e tappe, traffico pedonale e traffico automobilistico si equivalgono. In futuro sarà utile puntare sul traffico lento, da considerare colonna portante di una politica sostenibile dei trasporti terrestri alla stregua dei trasporti pubblici e del traffico motorizzato privato. Anche nei tragitti di lunga distanza vi è un ulteriore margine di incremento della quota dei trasporti pubblici, che rimangono un vettore importante per gli spostamenti più lunghi tra centri diversi e vanno assumendo sempre più importanza anche nei tragitti in città e negli agglomerati urbani, in ragione della loro elevata efficienza e compatibilità con lo spazio insediativo. La maggioranza della popolazione ritiene quasi senza riserve opportuno dare priorità alla promozione dei trasporti pubblici.

Il microcensimento in materia di trasporti conferma la necessità di fare del traffico negli agglomerati e del traffico del tempo libero due tematiche centrali della politica dei trasporti futura. Nella mobilità del tempo libero occorrerà puntare ad alternative attrattive al traffico motorizzato privato. La popolazione si dichiara favorevole a nuove soluzioni, ma piuttosto contraria ad accollarsi ulteriori oneri finanziari, il che rende la sfida ancora più ardua.

Se si analizzano le diverse attività del tempo libero in termini di distanza media, quota di TMP e percentuale del traffico del tempo libero complessivo (figura 9), emerge che:

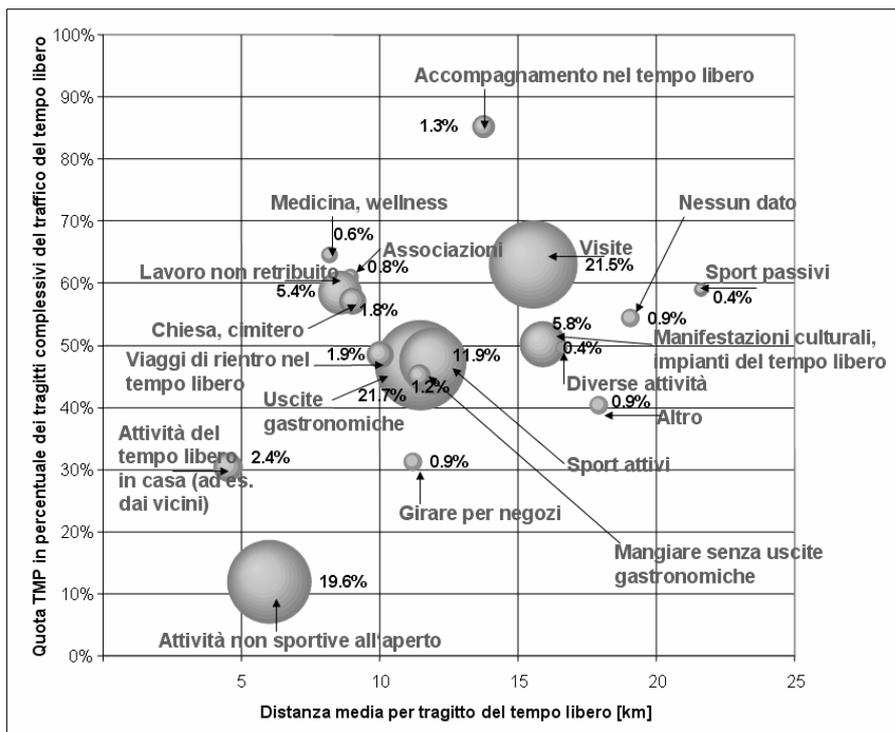
- in termini di percentuale del traffico del tempo libero complessivo, dominano in particolare le uscite gastronomiche, le visite a parenti e conoscenti e anche le attività non sportive all'aperto. Queste ultime si caratterizzano tuttavia per la brevità dei tragitti e la percentuale molto bassa di TMP, sicché il margine d'intervento risulta essere minimo. In questo segmento si potrebbero prevedere dove opportuno misure tese a mantenere elevata anche in futuro la percentuale di traffico lento. Nelle uscite gastronomiche la quota di TMP sale notevolmente, soprattutto perché esse rappresentano una percentuale molto rilevante del volume complessivo del traffico del tempo libero. Interventi mirati s'impongono infine sul piano delle visite a parenti e conoscenti, dove entrambi i parametri percentuali rispetto al traffico complessivo e percentuale del TMP raggiungono valori elevati;
- i segmenti della mobilità del tempo libero con una quota molto elevata di TMP hanno di regola – in termini quantitativi – un peso ridotto compreso tra meno dell'1% e il 2% circa (ad es. accompagnamento nel tempo libero, medicina e wellness, associazioni, chiesa e cimitero): in questi segmenti non vi è pertanto una specifica necessità di agire. Il lavoro non retribuito (5,4%) è l'unico segmento la cui percentuale sul valore complessivo del traffico del tempo libero raggiunge una quota sufficientemente elevata da rendere eventualmente necessari specifiche misure di intervento;

³⁰ Il 28 % degli spostamenti in automobile nel tempo libero non supera i 3 chilometri. Va però tenuto presente che in molti casi questi tragitti sono parte di una catena di spostamenti la cui distanza totale eccede i 3 chilometri. In totale solo l'8,5 % delle uscite (spostamenti a catena) in automobile è inferiore a 3 chilometri.

- in ragione della percentuale abbastanza significativa del TMP e della quota rilevante che rappresentano nella mobilità complessiva del tempo libero, assumono importanza anche i temi sport attivi, frequentazione di manifestazioni culturali e impianti per il tempo libero, questi ultimi anche per il valore relativamente più alto delle distanze percorse.

Figura 9

Attività nel traffico del tempo libero: distanza media (asse X [in km]), percentuale del TMP (asse Y [in %]) e percentuale del traffico complessivo del tempo libero (superficie dei cerchi [in %])³¹
 (rappresentazione propria; fonte: UST, ARE, 2007)



Secondo questa analisi s'impongono degli interventi innanzitutto nel settore delle visite a parenti e conoscenti, secondariamente – in misura leggermente ridotta – nel settore delle uscite gastronomiche e al terzo posto nell'esercizio di sport attivi. Seguono, in percentuali ancora inferiori, le frequentazioni di manifestazioni culturali e di impianti per il tempo libero.

Dall'analisi traspare inoltre la difficoltà di definire le misure da adottare senza con esse pregiudicare la libertà individuale del singolo. La cura dei contatti sociali, gli sport attivi, le uscite gastronomiche sono tutte attività importanti e auspicate nell'ottica sia sociale sia economica, per cui non devono essere limitate. Sarebbe quindi poco ragionevole adottare provvedimenti mirati a ridurre il numero di spostamenti in questi settori. Le misure da vagliare devono invece puntare principalmente a influenzare la scelta dei mezzi di trasporto e in ogni caso accorciare le distanze percorse. Migliorare l'attrattiva delle zone abitative come pure l'offerta dei trasporti pubblici, della mobilità combinata e delle iniziative a favore del traffico lento possono essere in questo senso soluzioni efficaci.

Serve dunque, soprattutto in un'ottica di lungo periodo, una politica dei trasporti globale il più possibile diversificata, che tenga conto delle esigenze della società in materia di mobilità e parallelamente riduca l'impatto sulle generazioni presenti e future. Questo discorso vale soprattutto per il traffico del tempo libero, che è per sua natura dispersivo.

³¹ Nella figura non sono riportate le «gite, ferie» poiché la distanza media percorsa, pari a 43 chilometri, si colloca al di fuori dei parametri considerati nel grafico. In percentuale, questo valore rappresenta tuttavia solo lo 0,6% di tutti gli spostamenti del tempo libero.

4.2 Valutazione del traffico del tempo libero avvalendosi del metodo della gestione globale

Il metodo della gestione globale («Ganzheitliches Management», Honegger, J., Vettiger, H., 2003) può aiutare a comprendere meglio sistemi complessi come quello della mobilità del tempo libero. Nell'ambito della «Rete traffico del tempo libero» i fattori di successo identificati che presentano forti correlazioni sono il numero di clienti verso le destinazioni di viaggio (regioni turistiche) e le aziende che vi hanno sede (ad es. hotel, ferrovie di montagna). Per quanto riguarda l'impatto ambientale e gli aspetti sociali, tra i parametri determinanti figurano la rete di relazioni della popolazione (entità, intensità ed estensione dei contatti sociali) come pure il tempo libero e il budget finanziario, tutti fattori che influenzano in maniera diretta o indiretta la lunghezza e il numero dei tragitti (TMP e TP), le due variabili aventi il maggior impatto ambientale.

In tema di visite, queste determinanti dipendono da fattori sociali (percentuale di tempo libero sul budget di tempo), ma ancor più da fattori individuali (entità, intensità ed estensione della rete di relazioni) nonché in generale dal prezzo della mobilità e dal rapporto attrattiva del TMP/attrattiva dei TP.

Nelle uscite gastronomiche, oltre ai fattori menzionati sopra che incidono sulla scelta dei mezzi di trasporto nonché sul numero e la lunghezza dei tragitti (prezzo, percentuale di tempo libero sul budget di tempo, caratteristiche della rete di relazioni, rapporto attrattiva del TMP/attrattiva dei TP), assumono massima rilevanza fattori specifici interni alle aziende. Il parametro chiave risulta qui essere il numero di clienti, che è influenzato principalmente dalla qualità dell'offerta oltre che dai fattori esterni alle aziende come la percentuale di tempo libero sul budget di tempo e il reddito.

Venendo alla categoria passeggiate, escursioni e giri in città, queste attività vanno in ogni caso valutate positivamente nell'ottica della mobilità sostenibile del tempo libero, poiché non sono immaginabili situazioni che non abbiano un effetto positivo o se non altro neutrale su aspetti sociali (incontri, conoscenze e scambi tra regioni diverse), economici (ad es. tappa al ristorante durante una gita) e ambientali (assenza di emissioni atmosferiche e foniche). Da questo profilo riveste interesse soprattutto il viaggio verso l'attività vera e propria. Il numero dei tragitti dipende invece dai fattori menzionati in precedenza (prezzo, tempo dedicato alle attività del tempo libero, caratteristiche della rete di relazioni). In questa prospettiva assume importanza anche l'attrattiva dell'ambiente circostante, giacché questo fattore può avere l'effetto di accorciare la lunghezza dei tragitti.

Gran parte dei fattori determinanti esercita un'influenza ridotta sulla mobilità del tempo libero, ma a sua volta subisce anche in misura minore l'influsso di altri parametri e reagisce pertanto con ritardo ai cambiamenti. Tra i fattori citati solo pochi sono attivi, vale a dire esercitano un'influenza rilevante sul traffico del tempo libero. Emerge inoltre che la Confederazione può influire direttamente su un numero relativamente alto di fattori di successo, in particolare attraverso misure a livello di prezzi, tariffe, indennità, raggiungibilità dei posti, qualità dell'offerta, realizzazione dell'obiettivo della protezione della natura e dell'ambiente nonché sul piano dell'informazione. Quasi tutti i piani d'intervento identificati nell'ambito del sistema traffico del tempo libero sono tuttavia considerati fattori inerti, ovvero in grado di esercitare un influsso solo minimo sul sistema.

Ciò significa che, pur esistendo a livello federale opportunità per favorire la sostenibilità del traffico del tempo libero, le misure ipotizzabili riguardano per lo più settori d'intervento che hanno un influsso relativamente ridotto sul sistema oppure altri parametri che dipendono in maniera molto più marcata da fattori che non rientrano nella sfera d'influenza della Confederazione. Si è inoltre compreso che puntare su pochi provvedimenti isolati non è il modo per ottenere gli effetti auspicati, e che è invece necessario elaborare un pacchetto di misure diversificate e coordinate.

4.3 Concretizzazione degli interventi necessari: punti di forza, punti deboli, opportunità e rischi nel traffico del tempo libero

4.3.1 Punti di forza

L'offerta variegata e allettante di prestazioni turistiche rappresenta per la Svizzera uno dei principali punti di forza nel mercato del tempo libero. Molte mete turistiche hanno puntato su servizi di trasporto pubblici, che in taluni casi vengono però sfruttati in maniera ancora insufficiente. Il peso notevole delle visite a parenti e conoscenti, delle uscite gastronomiche, delle attività non sportive all'aperto e degli sport attivi è sintomo di una notevole attività sociale e sportiva nella popolazione, aspetto molto incoraggiante sul piano sia della sostenibilità sociale sia della salute.

Con la strategia dello sviluppo sostenibile e la sua politica degli agglomerati urbani, la Confederazione ha creato le giuste condizioni per perseguire l'obiettivo della sostenibilità anche nel traffico del tempo libero. In esse sono infatti definiti gli obiettivi strategici e le condizioni quadro principali e sono fornite garanzie di continuità delle misure adottate.

Le attività non sportive all'aperto sono rilevanti in termini di quota percentuale, ma sono caratterizzate da tragitti corti e da una quota molto bassa di TMP. In alcuni segmenti importanti del traffico del tempo libero gli effetti negativi sono già oggi minimi. Inoltre, i comparti che rivelano percentuali molto elevate di TMP, in termini quantitativi hanno invece spesso un peso ridotto che va da meno dell'1% al 2% circa del traffico complessivo del tempo libero.

4.3.2 Punti deboli

Anche se il traffico del tempo libero rappresenta la quota più rilevante del traffico complessivo, in questo settore i dati di base disponibili sono ancora insufficienti. Solo di recente (nel nuovo microcensimento 2005) si è cominciato ad esempio a operare una classificazione più approfondita, ed è per questo motivo che i dati differenziati continuano a essere pochi e le serie temporali, laddove date, sono molto approssimative. Questo limite, che non è un punto debole intrinseco alla mobilità del tempo libero, rappresenta uno svantaggio per la messa a punto di misure specifiche e mirate. I rilevamenti previsti nel microcensimento 2010 pongono in parte rimedio a questa situazione, poiché verrà fatta una distinzione tra le diverse tipologie di traffico del tempo libero e verrà aumentato notevolmente il numero di interviste.

A causa delle difficoltà poste dalla definizione di traffico del tempo libero (come illustrato nel capitolo 3.1.), molte delle misure adottate in passato non erano adeguate alle singole tipologie di traffico del tempo libero. Per quanto numerosi, i provvedimenti approvati non facevano parte di un'unica strategia basata su un approccio integrato. Mancando una strategia globale per il traffico del tempo libero, finora non sono stati definiti con chiarezza nemmeno gli obiettivi, le istruzioni operative, le responsabilità e l'allocazione delle risorse necessarie.

Il peso del traffico motorizzato privato non accenna a ridursi e rimane particolarmente elevato soprattutto nella mobilità del tempo libero. In termini di chilometri percorsi domina incontrastata l'automobile. Le uscite gastronomiche, ma ancor più le visite a parenti e conoscenti, registrano percentuali piuttosto marcate di TMP e rappresentano entrambe una quota rilevante del traffico complessivo legato al tempo libero. Anche nella categoria del lavoro non retribuito i dati rilevati indicano valori elevati per entrambi i parametri (quota di TMP e percentuale del traffico complessivo). Con una quota abbastanza significativa di TMP e una percentuale rilevante sul traffico complessivo, assumono una certa importanza anche gli sport attivi e le frequentazioni di manifestazioni culturali e di impianti per il tempo

libero (questa terza categoria si caratterizza anche per il valore relativamente più elevato delle distanze percorse).

Con riguardo alle implicazioni ecologiche legate alla sostenibilità del traffico nel tempo libero, uno dei principali punti deboli risulta dunque essere in termini generali la percentuale finora sproporzionata del traffico motorizzato privato, dovuta in certa qual misura anche dal fatto che l'offerta di servizi di trasporto pubblici non si orienta per ora sufficientemente alle esigenze della mobilità del tempo libero. Di conseguenza, vengono spesso a mancare alternative attrattive al traffico motorizzato privato: verso le medesime destinazioni, i collegamenti con i mezzi di trasporto pubblici o il traffico lento sono inesistenti o inadeguati (in termini di spazio e/o tempo) oppure non offrono servizi complementari (ad es. trasporto bagagli).

A livello federale esistono possibilità per fare leva sulla sostenibilità della mobilità nel tempo libero, ma le misure ipotizzabili riguardano per lo più settori d'intervento che hanno un influsso relativamente ridotto sul sistema oppure altri parametri che dipendono in maniera molto più marcata da fattori che non rientrano nella sfera d'influenza della Confederazione.

4.3.3 Opportunità

Il traffico del tempo libero rappresenta la quota più elevata del volume complessivo del traffico. Per il futuro si prevede un'ulteriore crescita del suo peso in termini sia assoluti, sia percentuali. Se si riuscirà a rendere meno dispersiva e contemporaneamente più sostenibile la mobilità del tempo libero, vi saranno buone possibilità per migliorare il traffico nel suo complesso. La quota dei trasporti pubblici nella mobilità del tempo libero è attualmente insufficiente: in questo comparto vi è dunque un notevole potenziale di mercato che potrà essere sfruttato più a fondo. Il tunnel di base del Lötschberg, inaugurato a fine 2007, ha permesso di ridurre notevolmente la durata del viaggio con i TP, che propongono ora allettanti offerte per le attività del tempo libero (gite giornaliere e sport invernali), la cui richiesta ha nettamente superato le aspettative. Un'altra opportunità interessante su cui puntare sono le località senza automobili che ne sanno sfruttare i vantaggi in termini di mercato, sul modello di Zermatt, Wengen o Braunwald.

In quasi un terzo degli spostamenti in automobile la distanza percorsa è inferiore a tre chilometri³²: il potenziale di trasferimento in questo settore è dunque elevato. Inoltre, nei viaggi su lunghe distanze, nei tragitti più lunghi tra centri diversi e negli spostamenti all'interno di città e agglomerati urbani esiste un ulteriore margine di incremento della quota dei trasporti pubblici e del traffico ciclistico. L'importanza dei trasporti pubblici è destinata ad aumentare negli spostamenti in città e negli agglomerati urbani in ragione della loro elevata efficienza e compatibilità con lo spazio insediativo. Una maggioranza della popolazione ritiene opportuno continuare a dare massima priorità alla promozione dei trasporti pubblici.

Negli agglomerati urbani, il traffico del tempo libero rappresenta una quota molto elevata del traffico. In questo comparto vi è pertanto spazio per creare forti sinergie con gli obiettivi di miglioramento del sistema dei trasporti definiti nella politica degli agglomerati della Confederazione.

4.3.4 Rischi

Il traffico continua a crescere e parallelamente aumentano anche la durata giornaliera degli spostamenti e la distanza percorsa nel traffico. Se non saremo in grado di rendere più

³² Il 28 % dei tragitti in automobile non raggiunge i 3 chilometri. Va tuttavia tenuto conto che in molti casi questi tragitti fanno parte di spostamenti a catena la cui distanza complessiva eccede i 3 chilometri. Solo nell'8,5% delle uscite in automobile (spostamenti a catena) la distanza percorsa è inferiore a 3 chilometri.

sostenibile la mobilità del tempo libero vi sarà il rischio che, rappresentando essa una parte già rilevante del traffico globale ed essendo destinata a crescere ulteriormente, le ripercussioni negative finiscano per pregiudicare la qualità delle offerte del tempo libero. Si potrebbe andare incontro a un deterioramento degli spazi abitati, dei paesaggi per adesso intatti e di altrettante mete turistiche oggi ancora attrattive, con inevitabili effetti negativi per l'economia, settore che soprattutto nelle regioni turistiche dipende in maniera forte e diretta dal numero di visitatori, i quali sono spesso attirati da offerte allettanti nella località prescelta ma soprattutto da un ambiente circostante intatto.

Vista la complessità del traffico nel tempo libero, puntare su pochi isolati provvedimenti non porterà i risultati sperati. Si dovrà dunque mettere a punto un pacchetto di misure diversificate e coordinate, il che renderà difficile rappresentare e documentare l'efficacia dei singoli interventi.

5 Visione, obiettivi e strategia

5.1 Visione

Il principio ispiratore di una strategia vincente non deve essere tanto l'efficienza (ovvero fare le cose nella maniera giusta), quanto piuttosto l'efficacia (vale a dire fare le cose giuste). Il primo passo consiste dunque nell'elaborare gli obiettivi partendo da una visione.

La visione di una mobilità del tempo libero sostenibile consiste nel descrivere una condizione ideale difficile da raggiungere e proiettata su un periodo molto lungo. La domanda fondamentale deve dunque essere: «Cosa, o meglio quale condizione ci prefiggiamo di raggiungere?»

Visione di un traffico del tempo libero sostenibile

- *Nel 2020 la popolazione svizzera e i turisti stranieri soddisfano le loro esigenze di mobilità nel tempo libero in maniera più sostenibile di quanto non avvenga oggi.*
- *Rispetto al 2005, la ripartizione modale nella mobilità legata al tempo libero si è spostata a favore dei trasporti pubblici e del traffico lento. Nella mobilità del tempo libero si è stabilizzato il numero di chilometri per persona e veicolo percorsi con mezzi del traffico motorizzato privato.*
- *Vanno riducendosi gli effetti negativi del traffico del tempo libero sull'ambiente e sul territorio, senza dover ricorrere a restrizioni significative della libertà individuale.*

5.2 Obiettivi della Confederazione nel traffico del tempo libero

Le molteplici esigenze e problematiche con le quali ci si deve confrontare oggi, l'impegno assunto dalla Confederazione in favore di uno sviluppo sostenibile del territorio e dei trasporti come del resto il contesto generale della politica dei trasporti impongono la definizione di obiettivi lungimiranti e ampiamente condivisi nella politica nazionale relativa al traffico del tempo libero. La Strategia per uno sviluppo sostenibile³³ indica la necessità di tener conto di tutte e tre le dimensioni e di tutti i criteri dello sviluppo sostenibile (valutazione globale di tutte e tre le dimensioni dello sviluppo sostenibile). Il Consiglio federale chiede che nella nuova legislatura si passi da un metodo d'analisi e d'intervento settoriale a un approccio più trasversale e interdisciplinare. Occorre in quest'ottica puntare a un coordinamento più strutturato di tutti gli sforzi tesi a migliorare la qualità dell'ambiente e accrescere nello stesso tempo la capacità economica e la solidarietà sociale. Sulla base di questa visione e delle tre dimensioni dello sviluppo sostenibile vengono formulati i seguenti obiettivi concreti nella mobilità del tempo libero.

Obiettivi in materia di traffico del tempo libero

1. Puntare a una mobilità in generale più sostenibile:

- *ridurre l'inquinamento ambientale causato della mobilità del tempo libero;*
- *favorire tragitti più brevi verso le attività del tempo libero;*
- *puntare su veicoli più ecologici e a più basso consumo energetico;*
- *sfruttare meglio veicoli e infrastrutture (tasso di occupazione, capacità);*
- *rendere più sicuri veicoli e infrastrutture.*

³³ Strategia per uno sviluppo sostenibile: Linee guida e piano d'azione 2008-2011; rapporto del Consiglio federale datato 16 aprile 2008.

2. *Rendere più interessanti i servizi di trasporto pubblici (TP), il traffico lento (TL) e la mobilità combinata nel settore del tempo libero:*
 - *modificare la ripartizione modale a favore dei TP (tenendo conto della redditività), del TL e della mobilità combinata;*
 - *aumentare, per motivi di salute pubblica, la percentuale della popolazione attiva sul piano fisico.*
3. *Mettere a fuoco e sfruttare in tutte le regioni svizzere le potenzialità economiche di un traffico del tempo libero più sostenibile:*
 - *accrescere il potenziale economico (valore aggiunto, redditività) nel settore del turismo e del tempo libero, creando ad esempio offerte in grado di spingere la domanda interna.*
4. *Mantenere e migliorare la qualità del contesto di vita, della varietà culturale e dello scambio sociale, condizioni fondamentali per fare della Svizzera un Paese attraente dove trascorrere il tempo libero:*
 - *garantire a tutte le classi sociali un facile accesso alle attività del tempo libero;*
 - *creare offerte del tempo libero entro il raggio d'azione quotidiano;*
 - *promuovere offerte ecocompatibili nelle regioni turistiche.*

5.3 Strategia della Confederazione per il traffico del tempo libero

La Strategia Traffico del tempo libero elaborata dalla Confederazione spiega come procedere per raggiungere lo stato di cose rappresentato nella visione. Oltre al ruolo della Confederazione, la strategia illustra in particolare gli interventi capaci di accrescere la sostenibilità del traffico nel tempo libero. In concreto si tratta di elaborare approcci innovativi e orientati al futuro nel campo della mobilità del tempo libero, allo scopo di ridurre gli effetti negativi sull'uomo e sull'ambiente, assicurare l'accesso e la raggiungibilità di impianti e luoghi del tempo libero, tenendo sempre conto delle esigenze economiche. La strategia punta sui seguenti elementi.

Strategia della Confederazione Traffico del tempo libero

- *Favorire anche nella mobilità del tempo libero l'impiego dei mezzi di trasporto che presentano i maggiori vantaggi comparativi³⁴. Una politica sostenibile dei trasporti fa leva sul trasferimento dal TMP ai mezzi di trasporto pubblici e al traffico lento.*
- *Ridurre la crescita del TMP nella mobilità del tempo libero, senza con ciò ostacolare la crescita economica generale.*
- *Incoraggiare i tragitti brevi (proponendo mete attrattive in prossimità dei luoghi d'abitazione e puntando sulla mobilità combinata).*
- *Creare offerte allettanti, concorrenziali e commerciabili nel settore del traffico del tempo libero.*
- *Puntare principalmente su incentivi e offerte interessanti invece che su obblighi e divieti.*
- *La Confederazione deve assumere un ruolo attivo nell'ambito di una rete di attori chiave costituita da Cantoni, Comuni, associazioni e organizzazioni d'interesse nonché imprese.*

³⁴ Nella valutazione dei vantaggi comparativi si devono considerare anche i costi esterni e l'impatto sull'ambiente.

6 Orientamento generale e misure

6.1 Orientamento generale

Conformemente all'Ordinanza sull'organizzazione del DATEC (Org-DATEC art. 12a), l'Ufficio federale dello sviluppo territoriale, quale autorità competente in materia di pianificazione del territorio nonché per il coordinamento dei trasporti e dello sviluppo sostenibile, persegue tra gli obiettivi principali la promozione dello sviluppo sostenibile nonché il coordinamento tra i diversi vettori di trasporto. Per conseguire tali obiettivi, l'ARE elabora i fondamenti e le strategie nei settori dello sviluppo del territorio, del coordinamento dei trasporti e dello sviluppo sostenibile. Elabora le basi generali per la pianificazione e la politica dei trasporti in vista di una politica coordinata dei trasporti della Confederazione e si impegna per una migliore considerazione del principio dello sviluppo sostenibile nelle politiche settoriali della Confederazione.

La Strategia Traffico del tempo libero viene a fornire questo tipo di fondamento e strategia nel settore del coordinamento dei trasporti, in vista di una politica coordinata dei trasporti a livello federale. Questa prima elaborazione dei fondamenti di base e la definizione della strategia da adottare altro non sono che le tappe iniziali di un lungo processo. Per garantire un successo duraturo della strategia adottata si dovrà dare lo stesso o maggiore peso alla parte attuativa. L'attuazione della strategia è un compito prevalentemente di competenza dei Cantoni e Comuni. In funzione della politica settoriale pertinente, sono chiamati a intervenire anche diversi servizi federali (in diversa misura). Per monitorare e in definitiva garantire i risultati sul piano attuativo si rende necessario un coordinamento globale, che presuppone la creazione delle condizioni quadro necessarie a livello organizzativo e l'assegnazione delle risorse personali e finanziarie richieste.

Le misure previste perseguono una delle seguenti tre finalità:

Finalità perseguite nel traffico del tempo libero

- 1. Migliorare la capacità d'intervento creando partenariati e perfezionando l'organizzazione.*
- 2. Sfruttare le possibilità d'intervento applicando in maniera coerente gli strumenti disponibili e portando avanti le misure adottate nell'ottica di un'ottimizzazione delle stesse.*
- 3. Riunire gli interventi approfondendo i temi chiave.*

6.2 Misure

Per poter conseguire gli obiettivi prefissati occorre attuare misure il più possibile realistiche e concrete, puntando esclusivamente sugli interventi più efficaci e promettenti. Le misure elencate di seguito vogliono fornire una panoramica sulle singole possibilità d'intervento (capitoli 6.2.1, 6.2.2 e 6.2.3), cui è attribuito un ordine di priorità (capitolo 6.3). Le misure da potenziare poiché ritenute prioritarie sono descritte più nel dettaglio (capitoli da 7.1 a 7.6). Una volta decisa la strategia da adottare, queste misure andranno concretizzate a fondo.

6.2.1 Misure finalizzate a migliorare la capacità d'intervento creando partenariati e perfezionando l'organizzazione

Misura 1: Elaborare e migliorare le basi

Le basi messe a punto nel settore della mobilità del tempo libero presentano ancora delle lacune. La priorità è data dunque alle seguenti misure:

- completare le statistiche ufficiali nel settore del turismo e del tempo libero;
- documentare separatamente il traffico del tempo libero nelle statistiche principali (ad es. trasporti, economia, ambiente, energia);
- monitorare il mercato per individuare tempestivamente nuove tendenze;
- svolgere analisi di mercato sulla potenziale clientela e sul suo comportamento nella mobilità combinata, allo scopo di raccogliere dati di base pubblicamente accessibili per la messa a punto di nuove offerte.

Misura 2: Potenziare la ricerca e la formazione

Per colmare le lacune individuate sul piano delle basi, attuare misure innovative e mettere in luce nuove opportunità e campi d'intervento, occorre potenziare le capacità nel settore della ricerca e della formazione (specialmente nell'ambito delle scuole universitarie e delle scuole universitarie professionali). Sforzi in questo senso sono stati profusi soprattutto dalle università di Berna e San Gallo e dalla scuola universitaria professionale di Lucerna.

Misura 3: Migliorare il contesto organizzativo creando un Centro di competenza per il traffico del tempo libero

Per ottenere i risultati sperati nel traffico del tempo libero, occorre puntare non su pochi isolati provvedimenti, quanto invece su un pacchetto di misure diversificate e ben coordinate. L'attuazione è un ambito prevalentemente di competenza di Cantoni e Comuni, ma anche la Confederazione è chiamata ad assumere un ruolo attivo nella rete di attori chiave cui partecipano Cantoni e Comuni, ma anche associazioni e organizzazioni d'interesse e imprese private. Per poter monitorare e in ultima analisi garantire i risultati prefissati sul piano attuativo, si rende necessario un coordinamento globale delle parti interessate, istituendo un servizio competente in seno al DATEC che funga da Centro di competenza per il traffico del tempo libero. Nell'ottica della collaborazione con il settore privato occorre innanzitutto formalizzare meglio la tematica. Lo Stato deve puntare sui seguenti interventi prioritari:

- riconoscere formalmente l'argomento a livello istituzionale,
- creare collegamenti tra i vari attori coinvolti,
- assegnare le risorse necessarie,
- attuare le misure e garantire il controlling.

Questo Centro di competenza per il traffico del tempo libero può essere accorpato al Centro di servizi per una mobilità innovativa e sostenibile del DATEC (si veda misura 8).

6.2.2 Misure finalizzate a sfruttare le possibilità d'intervento applicando in maniera coerente gli strumenti disponibili e portando avanti le misure adottate nell'ottica di un'ottimizzazione delle stesse

Misura 4: Trarre spunto dallo sviluppo del territorio

Traffico del tempo libero e strutture del territorio si influenzano a vicenda. La pianificazione del territorio espleta tra gli altri i seguenti compiti:

- integrare nelle proprie analisi strategiche l'obiettivo della Strategia Traffico del tempo libero (ad es. nel Piano settoriale dei trasporti della Confederazione);
- tenere conto della Strategia Traffico del tempo libero in fase di verifica e approvazione di strumenti messi a punto da altre autorità di pianificazione (pianificazione direttrice, programmi d'agglomerato);
- assumere la direzione in importanti settori d'attività come la scelta, la qualità e i collegamenti di luoghi nevralgici (ad es. grandi impianti del tempo libero, zone abitative).

Misura 5: Integrare in altre politiche settoriali la tematica del traffico del tempo libero

L'accessibilità con i mezzi di trasporto è un fattore essenziale sia per la politica regionale sia per il turismo. Quest'ultimo genera una quota rilevante del traffico del tempo libero.

Tra la politica ambientale e la Strategia Traffico del tempo libero vi sono sinergie da sfruttare e di cui tener conto nell'attuazione degli obiettivi di politica ambientale (ad es. paesaggio, aria, emissioni foniche, CO₂).

Anche tra la politica energetica e la Strategia Traffico del tempo libero esistono sinergie analoghe che non devono essere perse di vista nel perseguimento degli obiettivi della politica energetica (risparmio energetico, CO₂). È dunque particolarmente importante continuare a sostenere progetti incentrati sul traffico del tempo libero nell'ambito di SvizzeraEnergia. Hanno notevole importanza anche le iniziative nei settori delle emissioni di CO₂ e del Centesimo per il Clima.

Le politiche in materia di promozione della salute e del movimento fisico hanno come obiettivo il promovimento delle attività fisiche nella vita quotidiana. Entrambe incoraggiano maggiori spostamenti a piedi e l'uso della bicicletta.

Misura 6: Esame delle opportunità di intervento per una politica di localizzazione più attiva degli impianti del tempo libero con notevole incidenza sul traffico

Nel giugno 2006 gli Uffici federali UFAM e ARE hanno pubblicato la guida all'esecuzione «Grandi generatori di traffico nel piano direttore cantonale». Rimane ora da appurare se a livello di Confederazione vi siano ulteriori opportunità d'intervento da sfruttare. Va inoltre esaminata la possibilità di elaborare e rendere disponibili basi pianificatorie e standard per migliorare la raggiungibilità con i TP e il TL di impianti situati in zone particolarmente trafficate, nonché definire obiettivi di ripartizione modale per le strutture che hanno una forte incidenza sul traffico.

Misura 7: Analisi delle potenzialità da sfruttare nel settore dei trasporti pubblici per il traffico viaggiatori

La Confederazione ha diversi modi per influenzare in maniera diretta e indiretta l'offerta di servizi dei trasporti pubblici. Basti pensare che è proprietaria delle FFS, conclude convenzioni sulle prestazioni con le aziende dei trasporti pubblici e prevede un sistema di indennità nel traffico viaggiatori regionale. Una valutazione in questo ambito deve servire a chiarire come sfruttare meglio le potenzialità nel settore dei trasporti pubblici di rilevanza per la mobilità del tempo libero.

6.2.3 **Misure finalizzate a concentrare gli interventi e approfondire i temi chiave**

Misura 8: Promuovere l'innovazione

Per sfruttare appieno il potenziale di approcci innovativi si fa attualmente leva su due obiettivi prioritari:

- nella mobilità del tempo libero in generale: promozione da parte della Confederazione di progetti innovativi nel settore del traffico del tempo libero (in seno al Centro di servizi per una mobilità innovativa e sostenibile del DATEC);
- nel settore del turismo: adozione di approcci innovativi e commerciabili sul piano della logistica di collettame e del trasporto bagagli, specialmente nei servizi di trasporto porta a porta. Valutazione degli approcci perseguiti finora e presentazione di nuovi approcci innovativi nel campo della logistica di collettame e del trasporto bagagli per elaborare e offrire nuove proposte da commercializzare. Se opportuno, avviare lavori di ricerca per mettere a punto, a medio termine, nuove forme innovative nel campo della logistica di collettame, della fornitura merci, del trasporto bagagli e del trasporto (anche al seguito) delle biciclette.

Misura 9: Tragitti brevi

Promuovere i tragitti brevi è un modo per migliorare l'attrattiva di un luogo, potenziando ad esempio l'offerta di opportunità del tempo libero, rendendo più accessibili e pubblicizzando meglio le strutture di prossimità. Va a tal fine vagliata la possibilità di rendere fruibile una raccolta di soluzioni di best practice ed elaborare direttive in materia di collegamenti e raggiungibilità degli spazi ricreativi di prossimità a livello locale e regionale, come pure di sistemi di gestione della mobilità nell'ambito degli impianti del tempo libero nelle zone abitate.

Misura 10: Puntare sul traffico del tempo libero negli agglomerati.

Per elaborare la Strategia Traffico del tempo libero ci si è potuti avvalere di dati di base aggiornati (Ufficio federale di statistica, Ufficio federale dello sviluppo territoriale (2007) e Ohnmacht T., et. al. (2008)), da cui emerge chiaramente la grande importanza del traffico del tempo libero all'interno e tra agglomerati urbani diversi (cfr. capitolo 3.2.2). Le misure 9 (Tragitti brevi) e 4 (Trarre spunto dallo sviluppo del territorio) forniranno in questo settore un contributo certamente importante. Partendo da questa base bisognerà però mettere a punto, parallelamente, altre misure specifiche concepite per questo importante segmento della mobilità nel tempo libero. Sono a questo scopo necessari altri lavori fondamentali di ricerca applicata incentrata sugli obiettivi predefiniti: gli studi fin qui condotti propongono approcci risolutivi insufficienti o non sufficientemente mirati.

Misura 11: Puntare sui settori più rilevanti del traffico del tempo libero

I dati di base cui è fatto riferimento sopra mettono in evidenza anche l'enorme rilevanza dei tre settori visite a parenti e conoscenti, uscite gastronomiche e sport attivi (cfr. capitolo 4.1). Si dovranno pertanto elaborare provvedimenti mirati per questi segmenti della mobilità del tempo libero e vagliare opportune misure nel comparto dei viaggi comprendenti almeno un pernottamento.

Qui di seguito è fornita una valutazione delle misure in termini di efficacia e fattibilità allo scopo di stabilire l'ordine di priorità (cfr. Tabella 10).

6.3 Determinazione delle priorità

Tabella 10

Determinazione delle priorità

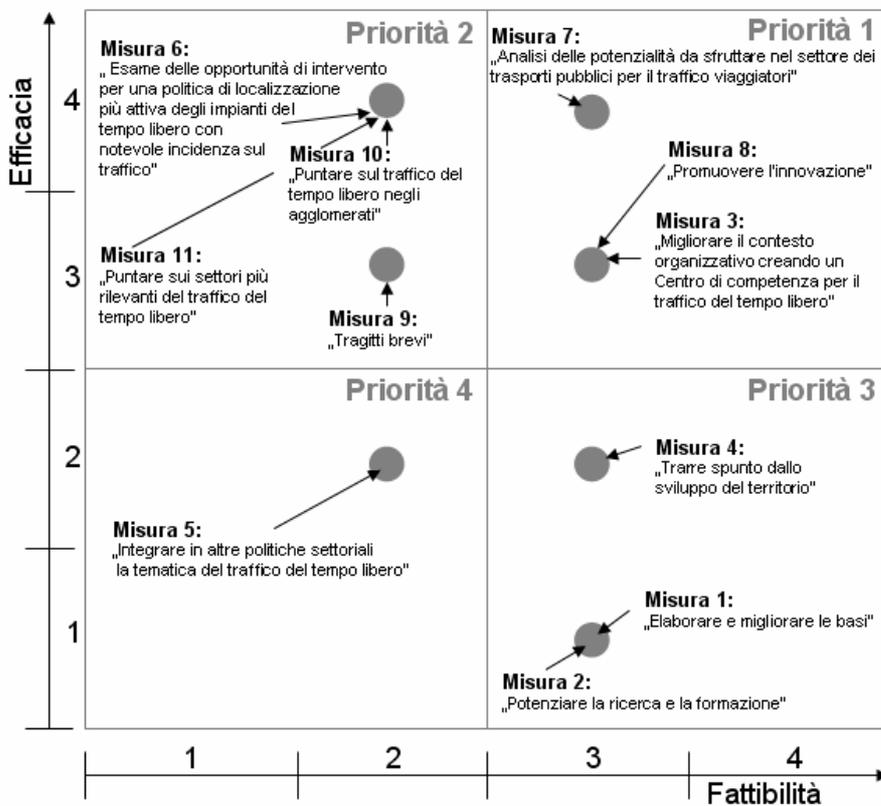
Titolo della misura	Efficacia	Fattibilità	Priorità
Misure finalizzate a migliorare la capacità d'intervento creando partenariati e perfezionando l'organizzazione			
Misura 1: Elaborare e migliorare le basi	1	3	3
Misura 2: Potenziare la ricerca e la formazione	1	3	3
Misura 3: Migliorare il contesto organizzativo creando un Centro di competenza per il traffico del tempo libero	3	3	1
Misure finalizzate a sfruttare le possibilità d'intervento applicando in maniera coerente gli strumenti disponibili e portando avanti le misure adottate nell'ottica di un'ottimizzazione delle stesse			
Misura 4: Trarre spunto dallo sviluppo del territorio	2	3	3
Misura 5: Integrare in altre politiche settoriali la tematica del traffico del tempo libero	2	2	4
Misura 6: Esame delle opportunità di intervento per una politica di localizzazione più attiva degli impianti del tempo libero con notevole incidenza sul traffico	4	2	2
Misura 7: Analisi delle potenzialità da sfruttare nel settore dei trasporti pubblici per il traffico viaggiatori	4	3	1
Misure finalizzate a concentrare gli interventi e approfondire i temi chiave			
Misura 8: Promuovere l'innovazione	3	3	1
Misura 9: Tragitti brevi	3	2	2
Misura 10: Puntare sul traffico del tempo libero negli agglomerati	4	2	2
Misura 11: Puntare sui settori più rilevanti del traffico del tempo libero	4	2	2

Legenda: Efficacia: 1 = esigua; 2 = moderata; 3 = buona; 4 = notevole

Fattibilità: 1 = difficile; 2 = abbastanza difficile; 3 = abbastanza semplice; 4 = semplice

Le priorità indicate nella tabella 10 si evincono dalla valutazione rappresentata nella figura 11. Una misura è considerata più o meno efficace a seconda della sua presunta capacità di influenzare comparti centrali o solo marginali del traffico del tempo libero, da un lato, e della sua capacità o meno di esercitare un impatto forte e diretto, dall'altro. La determinazione della fattibilità dipende sostanzialmente dal fatto che la misura considerata possa o meno essere predisposta direttamente dalla Confederazione.

Determinazione delle priorità



7 Attuazione delle misure prioritarie (priorità 1 e 2)

L'attuazione avviene ai livelli più disparati. Da un lato si tratta di continuare a gestire gli strumenti a disposizione portando avanti determinati lavori già avviati. Pur non essendo considerate misure prioritarie nell'ambito della presente strategia, alcuni provvedimenti classificati di priorità 3 (come ad. es. ponderare le opportunità degli strumenti già esistenti della pianificazione del territorio) devono essere valutati nello svolgimento dei compiti correnti. Vanno inoltre attuate o all'occorrenza concretizzate in maniera più efficace le misure giudicate prioritarie (priorità 1 e 2 secondo la tabella 10 e la figura 10). Di seguito sono illustrate brevemente queste misure prioritarie.

7.1 Misura 3: migliorare il contesto organizzativo creando un Centro di competenza per il traffico del tempo libero

La Strategia Traffico del tempo libero non è che un primo passo, ma la sua attuazione merita tutta l'attenzione possibile. Posto che i risultati auspicati non possono essere conseguiti con singoli provvedimenti isolati, occorre elaborare un pacchetto di misure diversificate e ben coordinate. Il Consiglio federale chiede inoltre, in conformità con la sua strategia per uno sviluppo sostenibile, che nella nuova legislatura 2008-2011 si rinunci viepiù a un metodo analitico e operativo settoriale per adottare invece un approccio molto più trasversale e interdisciplinare. L'attuazione è un compito per lo più di competenza dei Cantoni e dei Comuni, ma a seconda della politica settoriale di pertinenza essa coinvolge (in misura diversa) anche diversi servizi federali. La Confederazione è pertanto chiamata ad assumere un ruolo attivo in una rete di attori chiave appartenenti a Cantoni, Comuni, associazioni, organizzazioni d'interesse e anche imprese. Per poter monitorare e in definitiva garantire i risultati sul piano attuativo si rende dunque necessario un coordinamento globale di tutte le parti coinvolte, coordinamento che presuppone la creazione delle condizioni quadro necessarie a livello organizzativo. È dunque opportuno istituire in seno al DATEC un servizio competente che funga da Centro di competenza per il traffico del tempo libero. Per motivi di efficienza e nell'intento di sfruttare gli effetti sinergici esistenti, questo centro di competenza va accorpato al Centro di servizi per una mobilità innovativa e sostenibile del DATEC (misura 8). In futuro questo centro di servizi dovrà assumere un ruolo attivo anche nella pianificazione e nella messa a concorso di alcuni importanti settori tematici. Questi temi prioritari sono definiti nell'ambito della presente Strategia Traffico del tempo libero e sono validi anche per il Centro di servizi, cui forniranno una linea direttrice in materia di pianificazione attiva e messa a concorso. Guardando alla gestione futura del Centro di servizi, oltre ai già collaudati concorsi di progetti a scadenza semestrale (approccio bottom-up), a partire dalle tematiche prioritarie definite si dovranno bandire concorsi per garantire l'attuazione mirata di progetti e lavori di ricerca (approccio top-down).

Al Centro di competenza per il traffico del tempo libero spetta tra gli altri il compito di fare della mobilità del tempo libero un settore d'attività centrale della politica dei trasporti nazionale. Per centrare questo obiettivo occorre:

- sul piano istituzionale: istituzionalizzare la tematica in seno all'Amministrazione federale, garantire un'interconnessione tra i vari attori chiave del traffico del tempo libero, ponendo in primo piano il coordinamento e l'interconnessione nell'ottica di una piattaforma informativa;
- sul piano materiale: creare incentivi per soluzioni sostenibili e innovative nel settore della mobilità del tempo libero e integrare gli obiettivi della Strategia Traffico del tempo libero nelle disamine di questioni di politica e pianificazione dei trasporti, ovvero valutando gli obiettivi nel quadro di una politica dei trasporti coordinata e nell'ambito delle singole politiche settoriali afferenti ai trasporti pubblici, al traffico

motorizzato privato, al traffico lento e in un secondo momento anche all'aviazione, segnatamente:

- nelle decisioni di politica dei trasporti e nella definizione di obiettivi generali,
- nella pianificazione dell'offerta di trasporti (infrastrutture ed esercizio),
- nella remunerazione e nell'esercizio dei servizi erogati,
- nell'espletamento di compiti sovrani come il rilascio di concessioni.

Accorpando il Centro di competenza per il traffico nel tempo libero al Centro di servizi per una mobilità innovativa e sostenibile del DATEC si possono sfruttare appieno le sinergie esistenti ed evitare sovrapposizioni di competenze. Il traffico lento (TL) è un settore di competenza dell'Ufficio federale delle strade USTRA e rientra nelle sue funzioni. Il settore Traffico lento dell'USTRA ha il compito trasversale di creare a livello federale basi e condizioni quadro che favoriscano il più possibile la crescita del traffico lento. Integrare il traffico lento nei progetti e nelle misure di politica dei trasporti della Confederazione è un modo efficace per creare condizioni quadro propizie. Il traffico lento figura dunque nel Piano settoriale dei trasporti e le misure a favore del traffico lento sono parte integrante dei programmi d'agglomerato relativi a insediamenti e trasporti, ai sensi della nuova legge sul fondo infrastrutturale (LFIT). Questa legge offre per la prima volta la possibilità di versare sussidi federali per finanziare infrastrutture del traffico lento. Anche gli sviluppi qualitativi nel campo dell'escursionismo e del ciclismo in Svizzera – tra cui una segnaletica più comprensibile e la diffusione di informazioni su Internet – possono servire a potenziare il traffico lento. Il coordinamento tra i vari servizi federali e lo sfruttamento delle sinergie esistenti al fine di evitare inutili doppioni sono così garantiti per tutti i progetti in questo settore.

7.2 Misura 6: Esame delle opportunità di intervento per una politica di localizzazione più attiva degli impianti del tempo libero con notevole incidenza sul traffico

Uno dei compiti della pianificazione del territorio è designare ubicazione, numero e dimensioni delle strutture destinate al grande pubblico. I piani direttori cantonali prevedono, nell'ambito della pianificazione dei luoghi d'impianto, la possibilità di circoscrivere i siti in zone dove il traffico può essere ridotto (Ufficio federale dell'ambiente, Ufficio federale dello sviluppo territoriale (2006): Grandi generatori di traffico nel piano direttore cantonale, Pratica ambientale n. 0605, Berna, 2006). Questo obiettivo deve essere garantito nel quadro della verifica dei piani direttori cantonali.

A livello di strutture e manifestazioni destinate al grande pubblico esistono, da molteplici punti di vista, condizioni propizie per influenzare la scelta dei mezzi di trasporto e in parte anche le distanze percorse nel traffico del tempo libero, facendo leva sugli strumenti della pianificazione del territorio e dei trasporti. Sono molti gli esempi fin qui raccolti di come pianificare con successo questa tematica. Invece di collocare questo genere di strutture in zone al di fuori dei centri urbani, è preferibile localizzarle in città per poter ridurre la durata media dei tragitti e influenzare la scelta dei mezzi di trasporto a favore del traffico lento e dei mezzi di trasporto pubblici.

Nel caso di grossi eventi pianificabili con largo anticipo, come ad esempio l'Expo.02 e gli Europei di calcio EURO2008, la Confederazione – nelle vesti di finanziatrice – elabora già in fase di pianificazione direttive in linea con la strategia dei trasporti prescelta. Nel messaggio del 1996 del Consiglio federale concernente l'Expo.02, tra gli obiettivi citati veniva chiesto a Confederazione e Cantoni di dare la precedenza, nella loro strategia dei trasporti, ai mezzi di trasporto pubblici. Questo obiettivo è stato concretizzato nel Piano settoriale Expo.01. Gli obiettivi che erano stati prefissati per l'Expo.02 in materia di ripartizione modale per gli spostamenti dei visitatori con i TP sono stati abbondantemente superati grazie

alle misure adottate nel settore dei TP e del TMP (gestione dei parcheggi): il 57% dei visitatori ha infatti deciso di recarsi alla manifestazione usando i TP. Per eventi simili si dovranno dunque adottare misure analoghe.

Non sono solo i pochi e isolati grandi eventi a determinare le percentuali generalmente elevate del traffico del tempo libero. Le strutture permanenti destinate al grande pubblico incidono in maniera molto più significativa sui volumi di traffico. Va pertanto chiarito se, oltre alla raccomandazione citata in precedenza di inserire nei piani direttori cantonali gli impianti particolarmente frequentati, la Confederazione abbia altre possibilità per influenzare i volumi di traffico di simili impianti.

7.3 Misura 7: Analisi del potenziale da sfruttare nel settore dei trasporti pubblici per il traffico viaggiatori

La Confederazione ha diversi canali per influenzare in maniera diretta e indiretta l'offerta dei servizi di trasporto pubblici. Basti pensare che è proprietaria delle FFS, conclude convenzioni sulle prestazioni con le aziende dei trasporti pubblici e prevede un sistema di indennità nel traffico viaggiatori regionale. Un'analisi in questo ambito deve servire a chiarire come sfruttare meglio i potenziali nel settore dei trasporti pubblici di rilevanza per la mobilità del tempo libero. Vanno al riguardo esaminati i seguenti punti:

- promuovere anche in futuro la mobilità combinata e catene di trasporto continue;
- potenziare l'offerta di biglietti dei trasporti pubblici abbinati a manifestazioni e strutture culturali;
- vagliare la possibilità di un AG del tempo libero;
- rivedere le indennità nel traffico viaggiatori regionale nell'ottica di un traffico del tempo libero sostenibile;
- esaminare la necessità di adeguare i servizi delle funivie per garantirne il collegamento con i TP;
- analizzare nuovi modelli di finanziamento per i servizi di trasporto pubblici e la mobilità combinata, allo scopo di mettere a punto soluzioni commerciabili in grado di garantire il servizio pubblico e l'attrattiva turistica.

L'UFT, quale autorità specializzata preposta, esamina in questa prospettiva le opportunità e il potenziale di diverse misure.

7.4 Misura 8: Promuovere l'innovazione

La politica dei trasporti del DATEC è improntata alla sostenibilità. Rientra in questo obiettivo l'elaborazione di nuove idee incentrate su forme e offerte di mobilità rivolte al futuro. Il DATEC promuove questo genere di sviluppo attraverso il suo Centro di servizi per una mobilità innovativa e sostenibile, che sostiene progetti nuovi e all'avanguardia nel campo della mobilità, da affiancare alla politica infrastrutturale dei trasporti della Confederazione. Il Centro è inoltre l'interlocutore ufficiale per tutte le persone che si interessano alla tematica.

Le attività del Centro di servizi si focalizzano sulle interfacce dei vari vettori di trasporto e mirano a migliorare l'efficienza e la sostenibilità di tutto il sistema dei trasporti. Gli aiuti finanziari, che hanno un orizzonte temporale limitato, sono destinati a nuove idee innovative con buone prospettive di mercato. Essendo le risorse a disposizione limitate, si devono selezionare i progetti più promettenti.

Nella fase pilota del Centro di servizi sono stati sovvenzionati diversi progetti, tra cui:

- *Sfrutta la mobilità - Panoramica sulla mobilità in Svizzera: ulteriore sviluppo e valutazione di un'offerta di consulenza gratuita sulla mobilità per i Comuni e le città, supportata da un programma informatico.* Questo strumento consente di fornire, ad esempio ai nuovi abitanti di un quartiere, informazioni dettagliate e personalizzate sull'ottimizzazione della mobilità. Il progetto, basato essenzialmente su tecnologie multimediali, dà vita a un approccio innovativo nell'ambito della consulenza sulla mobilità. Da quando è stato attivato questo servizio Internet sono stati effettuati complessivamente più di 1 500 online-check e i consulenti locali hanno fornito più di 100 consulenze approfondite nel settore della mobilità. Il progetto «sfrutta la mobilità» è garantito almeno fino al 2010. L'obiettivo è far sì che esso prenda piede anche nella Svizzera occidentale e parallelamente aumentare il numero di richieste di servizio nella Svizzera tedesca.
- *FELA Sistema di gestione e d'informazione ai clienti – Sviluppo e implementazione di un sistema di gestione e d'informazione alla clientela a costi contenuti destinato a piccole e medie imprese di trasporto.* Questo progetto, che consente di collegarsi via telefono cellulare o Internet per una richiesta in tempo reale, potrebbe rivelarsi un vero successo. Tecnicamente esso è già in funzione. FELA ha saputo coinvolgere nel progetto importanti partner del settore dei TP, assicurandosi così il successo di questo sistema d'informazione a servizio della clientela che è in grado di rendere ancora più attrattivi i TP.
- *«A scuola di mobilità», che aveva come obiettivo l'implementazione di un programma didattico sulla mobilità sostenibile nel Cantone Ticino.* Il progetto è culminato nella produzione di un kit didattico per la realizzazione di un programma completo sulla mobilità sostenibile. Il kit è stato prodotto in 40 esemplari ed è stato finora inserito in 12 scuole (nell'ultimo anno scolastico in 7 scuole per un totale di 22 classi e in precedenza in 5 scuole con 15 classi). L'implementazione del kit nelle scuole è a buon punto. Si sta ora seguendo e curando il programma nei centri scolastici designati per l'anno 2008/2009.
- *aargautomobil: istituzione di un'organizzazione incaricata di attuare le misure per la gestione della mobilità nel Canton Argovia.* Il progetto ha già dato i primi incoraggianti risultati. Con il nuovo criterio di selezione adottato a inizio 2008 in seno alla divisione preposta al rilascio delle licenze di costruzione, si è voluto garantire che in tutte le domande di costruzione rilevanti venga ponderata esplicitamente la questione della gestione della mobilità. I procedimenti in materia di pianificazione del territorio sono subordinati a una valutazione sul tema gestione della mobilità, che viene eseguita dal rappresentante della divisione Trasporti nel quadro di una conferenza interna all'Amministrazione.
- *e-covoiturage.ch: pagina Internet dedicata alla promozione e alla sperimentazione pratica di un'offerta di car pooling (condivisione di un mezzo di trasporto privato) per la vita di tutti i giorni, le imprese e durante manifestazioni ed eventi nell'area di Losanna.* La prima fase del progetto si è conclusa a giugno del 2008. La pagina Internet, che è stata visitata in media 2 500 volte al mese, è ora disponibile anche in versione inglese. Il numero dei membri iscritti ha superato quota 3 000. È stato inoltre allestito materiale informativo vario da distribuire alla popolazione e alle imprese. In alcune aziende svizzero-romande sono state organizzate sessioni informative. Nella seconda fase del progetto si è esaminata la sicurezza del sito, è stato sviluppato un sistema di notifica via SMS ed è stato elaborato un dossier d'informazione per le imprese. Le statistiche web indicano una crescita media del 38% delle visite sul sito rispetto al precedente anno e 1762 nuovi iscritti nel 2008. In futuro, queste misure consentiranno di concludere altri accordi con le imprese e consolidare la collaborazione con le manifestazioni organizzate a livello locale.

- *Vacanze senz'auto: viaggiare confortevolmente senz'auto nelle zone di montagna della Svizzera grazie alla creazione di offerte nel settore dei trasporti pubblici per collegamenti migliori del primo e dell'ultimo miglio.* Il mercato dei viaggiatori senz'auto offre notevoli opportunità che vanno sfruttate allestendo offerte interessanti. Nelle grandi città svizzere circa il 50% delle economie domestiche non possiede un'auto. Più di dieci località turistiche in Svizzera si sono già dette interessate a partecipare al progetto «Vacanze senz'auto». Nella prima fase è stato possibile inserirne solo quattro. Se avrà successo, il progetto verrà esteso ad altre località. Ägerital-Sattel (ZG/SZ), Braunwald (GL), Lenk (BE) e la regione del parco nazionale dell'Engadina (GR) sono le destinazioni scelte per il progetto pilota. A partire dalla stagione estiva 2009 verrà lanciata tutta una serie di incentivi per vedere se si riusciranno a convincere i turisti a viaggiare senza la propria auto. Le offerte allestite in queste regioni garantiscono a chi rinuncia all'auto servizi di trasporto comodi con diversi vettori. L'obiettivo è ottimizzare i viaggi con i TP e migliorare i collegamenti in loco, potenziando ad esempio l'offerta di bus regolari o puntando sui bus a chiamata per i collegamenti verso le destinazioni turistiche. Si prevedono inoltre servizi di locazione di biciclette elettriche, mountain bike e monopattini. Verrà offerto anche il servizio di trasporto bagagli porta a porta. Già con la stagione estiva 2009 dovrebbe essere possibile prenotare le prime offerte. Attualmente si stanno valutando alcuni dettagli e si collabora con gli operatori turistici locali per allestire pacchetti speciali soprattutto nel settore del trasporto bagagli e della mobilità in loco.

Tra marzo e settembre 2008 è stata condotta una valutazione intermedia sull'operato fin qui svolto dal Centro di servizi per una mobilità innovativa e sostenibile del DATEC. È emerso che il contributo fornito dal Centro contribuisce a rendere più efficienti i servizi erogati dall'Amministrazione federale. Grande importanza è attribuita all'esistenza in seno alla Confederazione di un unico interlocutore per tutte le questioni in materia di mobilità sostenibile e innovativa. Ciò consente di assegnare i progetti in maniera coordinata e secondo criteri uniformi. Il Centro di servizi del DATEC rappresenta dunque la giusta soluzione.

In passato, il Centro di servizi per una mobilità innovativa e sostenibile del DATEC si è occupato esclusivamente della valutazione delle domande di finanziamento ricevute (approccio bottom-up). In futuro sarà tuttavia chiamato a occuparsi anche di altre questioni e assumere un ruolo attivo nella pianificazione e nella messa a concorso di alcuni importanti campi d'attività (approccio top-down). Tra i temi prioritari figurano ad esempio i parcheggi e la gestione dei parcheggi (cfr. misure 6 e 9), le attività di prossimità nel settore del turismo e del tempo libero (cfr. misura 9), il traffico legato allo sport e altri eventi (cfr. misure 6 e 11) o ancora il tema scelte abitative e mobilità (uso limitato dell'auto, tragitti brevi; cfr. misura 9).

7.5 Misura 9: Tragitti brevi

Promuovere i tragitti brevi è un modo per migliorare l'attrattiva di un luogo, potenziando ad esempio l'offerta di opportunità del tempo libero, rendendo più accessibili e pubblicizzando meglio le strutture di prossimità.

Realizzare una combinazione sostenibile di strutture diverse, raggiungere una qualità elevata degli spazi liberi e delle aree insediative e pianificare l'ubicazione degli impianti pubblici per il tempo libero sono obiettivi che rientrano nell'ambito di competenza della pianificazione a livello comunale dell'utilizzazione del territorio. Sempre a livello comunale, anche gli strumenti della pianificazione dei trasporti consentono di mirare a livelli qualitativamente elevati dello spazio abitativo e di accrescere l'identificazione con l'ambiente circostante: soluzioni in tal senso sono ad esempio la creazione di zone d'incontro e una rete ben sviluppata di piste pedonali e ciclabili.

Oltre a migliorare l'offerta in prossimità delle zone abitate, particolare importanza va data anche alla qualità e alla raggiungibilità delle zone di svago e degli impianti del tempo libero più vicini. In quest'ottica occorre esaminare:

- l'opportunità di allestire una raccolta di soluzioni best practice ed elaborare una guida che illustri come creare collegamenti con le zone ricreative di prossimità a livello locale e regionale. A prova di come sia possibile realizzare un'offerta di opportunità del tempo libero nell'ambito del traffico lento o dei TP situate nelle dirette vicinanze della clientela, si possono citare gli esempi seguenti:
 - *SvizzeraMobile* (www.schweizmobil.ch), che propone sostanzialmente in tutte le regioni svizzere un ampio spettro di attività del tempo libero nell'ambito del traffico lento. SvizzeraMobile è stata creata e realizzata dalla fondazione «La Svizzera in bici» in collaborazione con numerosi servizi federali e Cantoni. Ai tragitti proposti sono abbinati servizi e offerte nel settore dei trasporti pubblici, del traffico lento, della ristorazione e alberghiero, del trasporto bagagli e altri ancora. SvizzeraMobile è il progetto più grande a livello mondiale nella gestione di attività legate al tempo libero nell'ambito del traffico lento. SvizzeraMobile come anche il progetto «La Svizzera in bici regionale» sono stati finanziati dall'USTRA e dall'ARE nel quadro delle loro competenze.
 - Il *Bus alpino*, che in una prima fase si articolava in quattro progetti pilota nelle regioni Gantersch BE, Moosalp VS, Binntal VS e Greina GR, offre servizi di trasporto pubblico per alleggerire il traffico motorizzato privato nelle zone d'interesse turistico situate nelle vicinanze dei bacini d'utenza degli agglomerati urbani. Il Bus alpino è stato finanziato dall'ARE nel quadro delle sue attribuzioni. Dal suo lancio, il progetto è stato esteso ad altre quattro regioni – Alp Flix GR, Region Thal SO, Valle di Blenio TI e Region Chasseral Jura – e riunito sotto un unico marchio, *IG bus alpin*. In futuro è prevista l'inclusione nell'IG di altre regioni d'interesse turistico collocate nel bacino d'utenza di città e agglomerati urbani: lo scopo, anche in questi casi, sarà di alleggerire il traffico motorizzato privato puntando su un'ampia offerta di servizi di trasporto pubblici.
 - Le proposte di *RailAway* (www.railaway.ch).
 - *Tour de Berne* (www.tour-de-berne.ch), un portale dedicato alle escursioni con i TP e il TL nella regione di Berna.
- L'opportunità di allestire una raccolta di soluzioni best practice ed elaborare una guida sulla gestione della mobilità riguardante gli impianti del tempo libero situati nelle dirette vicinanze del luogo d'abitazione, fissando inoltre obiettivi di ripartizione modale. Sviluppare uno standard d'informazione per gli spostamenti di andata e ritorno con i TP e il TMP. La pianificazione e la realizzazione del centro commerciale e per il tempo libero Sihl City di Zurigo è in quest'ottica un esempio ben riuscito da prendere a modello sia per la scelta del luogo (nelle dirette vicinanze di diverse stazioni dei TP; offerta limitata di parcheggi, per aggiunta relativamente costosi se confrontati con altri impianti molto trafficati), sia per le misure accompagnatorie adottate (servizio consegne con biciclette elettriche, punti di Mobility CarSharing). Nel pianificare e realizzare altri impianti destinati al grande pubblico sarebbe bene rifarsi sempre all'esperienza di Sihl City.

7.6 Misura 10: Puntare sul traffico del tempo libero negli agglomerati

Il traffico del tempo libero all'interno degli agglomerati e tra agglomerati diversi è un fenomeno di notevole importanza. Negli agglomerati, la situazione di partenza per la mobilità del tempo libero è favorevole, poiché solitamente essi dispongono di una fitta rete di TP, che andrebbe però meglio adattata alle esigenze di questo comparto. Ogni alternativa al

traffico prevalentemente motorizzato del tempo libero presenta un enorme potenziale di trasferimento verso altri vettori, in quanto la quota percentuale del TMP nel traffico del tempo libero è superiore rispetto al traffico nel suo complesso. Parallelamente vanno promossi il traffico lento e la mobilità combinata. Tra gli esempi che meritano di essere citati in questo settore ricordiamo i diversi servizi di TP notturni (nei fine settimana, a partire da mezzanotte) lanciati da imprese di trasporto municipali (ad es. Moonliner, Nightliner), in alcuni casi già ben sviluppati e molto frequentati, o le numerose iniziative già rodiate o in fase di sviluppo per l'offerta di passaggi (e-covoiturage.ch, cfr. cap. 7.3; mitfahrzentrale.ch).

7.7 Misura 11: Puntare sui settori più rilevanti del traffico del tempo libero

I tre settori delle visite a parenti e conoscenti, delle uscite gastronomiche e degli sport attivi assumono una particolare rilevanza. In tutti e tre i casi si tratta di attività molto apprezzate sul piano sociale, economico e di politica sanitaria. In questi settori, gli unici interventi ipotizzabili sono quelli volti a influenzare la scelta dei mezzi di trasporto e delle destinazioni per l'esercizio di attività sportive e le uscite gastronomiche, con l'obiettivo di privilegiare le mete più vicine. Un esempio di soluzione efficace per il traffico legato agli sport è fornito dal progetto *Soccermobile*, sostenuto dal Centro di servizi per una mobilità innovativa e sostenibile del DATEC. *Soccermobile* fornisce alle squadre di calcio juniores zurighesi informazioni aggiornate su come raggiungere e ritornare dal luogo della partita con i mezzi di trasporto pubblici, mettendo inoltre a disposizione un biglietto di gruppo gratuito per i TP. In occasione dei cinque tornei di calcio del progetto pilota, il 33% delle squadre partecipanti si è spostato con i mezzi di trasporto pubblici e ha usufruito dell'offerta. Il progetto durerà altri due anni, sufficienti per consentire a questa iniziativa di diffondersi anche altrove.

La campagna «*sportlich zum Sport*» è un altro esempio di come sia possibile incoraggiare associazioni sportive e sportivi a svolgere le loro attività nell'ambito del traffico lento o servendosi dei mezzi di trasporto pubblici. Questa campagna è stata finanziata e ispirata dall'ARE nell'ambito dell'esercizio delle sue funzioni.

7.8 Ripercussioni sulle finanze e sul personale della Confederazione

L'istituzione e l'esercizio di un Centro di competenza per il traffico del tempo libero in seno all'ARE prevede la creazione di un posto di collaboratore/trice scientifico/a a tempo pieno. Le risorse necessarie potranno essere recuperate mediante trasferimento interno di alcune competenze in seno al DATEC e non richiedono uno stanziamento supplementare di mezzi finanziari.

8 Conclusioni e orientamenti futuri

L'analisi, la strategia e le misure qui illustrate consentono di trarre alcune conclusioni su come operare in futuro.

Riconoscere l'importanza della tematica

- *Il traffico del tempo libero rappresenta già oggi la parte preponderante del traffico complessivo ed è destinato a crescere ulteriormente in termini sia assoluti sia di percentuale del traffico complessivo. In futuro dovrà quindi costituire un tema centrale della politica nazionale dei trasporti.*
- *Il traffico del tempo libero è un fenomeno molto complesso sia per la sua elevata dispersione territoriale sia per la pluralità dei motivi di base. Uno sviluppo sostenibile della mobilità legata al tempo libero e il raggiungimento dei risultati auspicati sono obiettivi che possono essere realizzati non con singoli provvedimenti isolati, bensì con un pacchetto di misure diversificate e coordinate.*

Creare le premesse istituzionali

L'attuazione delle misure deve essere coordinata e promossa da un servizio centrale della Confederazione. L'obiettivo primario deve dunque essere la designazione di un Centro di competenza per il traffico del tempo libero, senza il quale non si potrebbe garantire l'attuazione in futuro delle misure predisposte (come illustrato sopra).

Questo centro di competenza si prefigge gli obiettivi seguenti:

- coordinare tutti i settori della politica dei trasporti di rilevanza per la mobilità del tempo libero;
- garantire che la Strategia Traffico del tempo libero trovi spazio in tutti i settori d'attività della politica dei trasporti;
- influenzare le altre politiche settoriali di rilevanza per la Strategia Traffico del tempo libero;
- avviare l'attuazione delle misure prioritarie conformemente alla Strategia Traffico del tempo libero (priorità 1 e 2, cap. 7.1- 7.7).

Avviare le misure

- Sostenere i progetti di ricerca: l'ARE partecipa allo studio della SVI³⁵ «Verkehrsanbindung von Freizeitanlagen». Ha inoltre finanziato il rapporto della SVI «Freizeitverkehr innerhalb von Agglomerationen» e lo studio condotto dall'Istituto di economia del turismo della scuola universitaria di Lucerna intitolato «Anbindung der Tourismusorte an den öffentlichen Verkehr».
- In futuro si dovranno finanziare altri mandati di ricerca sulla tematica.
- Argomenti prioritari: messa a concorso di mandati di progetto per il lancio e la realizzazione mirata di progetti e lavori di ricerca sui temi prioritari definiti nella presente Strategia Traffico del tempo libero. Ad esempio: per gli impianti generatori di traffico intenso, elaborare standard per la scelta del luogo d'ubicazione e definire obiettivi della ripartizione modale. Per il traffico turistico e del tempo libero, sviluppare e mettere in piedi un sistema di trasporto bagagli porta a porta, allestire e sviluppare soluzioni di trasporto per garantire i collegamenti dell'«ultimo miglio» o ancora po-

³⁵ SVI = Associazione svizzera degli ingegneri e degli esperti del traffico.

tenziare i servizi di locazione di attrezzature per gli sport invernali, biciclette elettriche e mountain bike. Nel settore delle scelte abitative e della mobilità: elaborare standard per la creazione di centri/quartieri con poche auto o mettere a punto misure per rendere più attrattive le zone vicine alle aree abitate, e ridurre così i tragitti nell'ambito del tempo libero. Nel settore dei grandi eventi: definire obiettivi della ripartizione modale in occasione delle grandi manifestazioni, sviluppare e attuare misure d'accompagnamento per raggiungere anche gli obiettivi nascosti.

- Messa a concorso di progetti mirati incentrati sui temi prioritari che verranno definiti nel quadro delle future attività del Centro di servizi per una mobilità innovativa e sostenibile del DATEC.

9 Bibliografia

- Ufficio federale dello sviluppo territoriale (2006): Prospettive del traffico viaggiatori in Svizzera fino al 2030, Berna, marzo 2006.
- Ufficio federale di statistica, Ufficio federale dello sviluppo territoriale (2007): Mobilità in der Schweiz, Ergebnisse des Mikrozensus 2005 zum Verkehrsverhalten, Neuchâtel, Berna, 2007.
- Ufficio federale dell'ambiente, Ufficio federale dello sviluppo territoriale (2006): Grandi generatori di traffico nel piano direttore cantonale, Pratica ambientale n. 0605, Berna, 2006.
- Honegger, J., Vettiger, H. (2003): Ganzheitliches Management in der Praxis, Zurigo; 2003.
- Lamprecht, M. und H. Stamm (1994): Die soziale Ordnung der Freizeit, Seismo, Zurigo, 1994.
- Ohnmacht T., et. al. (2008): Freizeitverkehr innerhalb von Agglomerationen, SVI-Forschungsauftrag 74/2004, Lucerna, marzo 2008.