



# Scheda informativa

## Strategia della Confederazione Traffico del tempo libero

In Svizzera, il traffico del tempo libero è predominante su strada e su rotaia e il 40 per cento ca. di tutti gli spostamenti avviene durante il tempo libero.

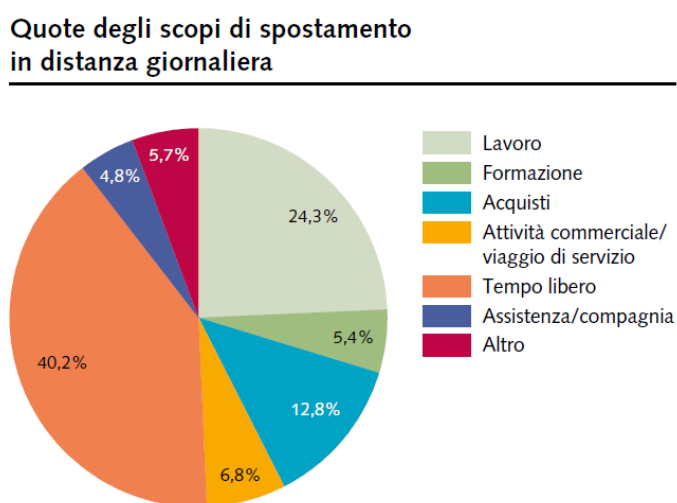
Il traffico del tempo libero si svolge soprattutto nelle città nucleo e negli agglomerati e, in misura minore, anche nello spazio rurale. Il mezzo di trasporto maggiormente diffuso è l'automobile. Affinché in futuro sia possibile passare a mezzi di trasporto più ecologici, occorre un pacchetto di misure armonizzate tra loro.

### 1. Traffico del tempo libero: fatti e cifre

*Definizione:* 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.

Dal 1974, in Svizzera vengono effettuati a scadenza quinquennale rilevamenti statistici sul comportamento nel traffico della popolazione (microcensimento sul comportamento nel traffico). L'ultimo rilevamento risale al 2010. Qui di seguito, a titolo introduttivo, sono presentati alcuni fatti e cifre che danno un quadro dettagliato del traffico del tempo libero.

Figura 1: Percentuali degli scopi di spostamento sulla distanza giornaliera (Fonte: UST/ARE, 2012)

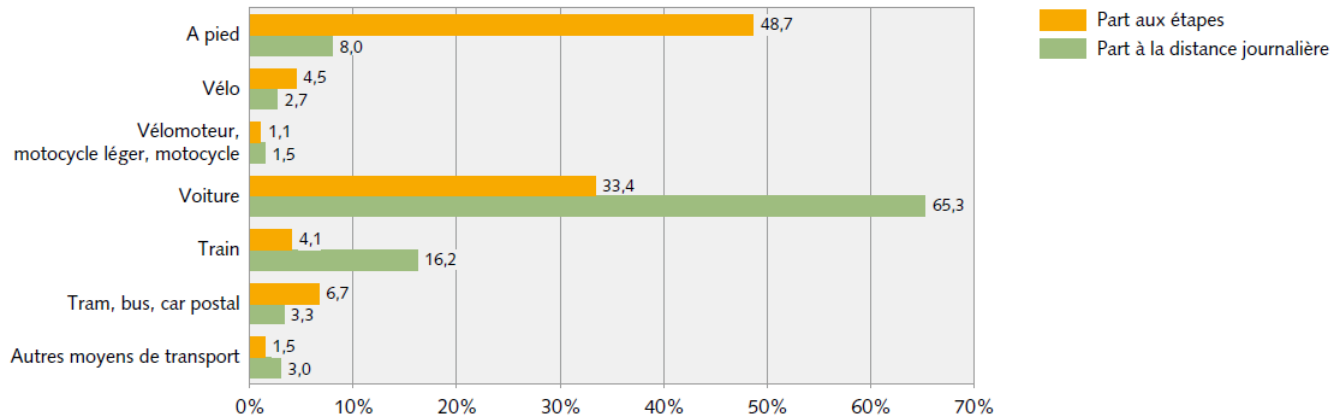


© UST/ARE

Il traffico del tempo libero è lo scopo dominante degli spostamenti nel sistema dei trasporti svizzero (si veda la figura 1). Nella maggior parte dei casi si sceglie di spostarsi in automobile (si veda la figura 2). Il traffico del tempo libero si svolge soprattutto negli agglomerati (si veda la figura 3).

Figura 2: Scelta dei mezzi di trasporto nel traffico del tempo libero (Fonte: UFST/ARE, 2012)

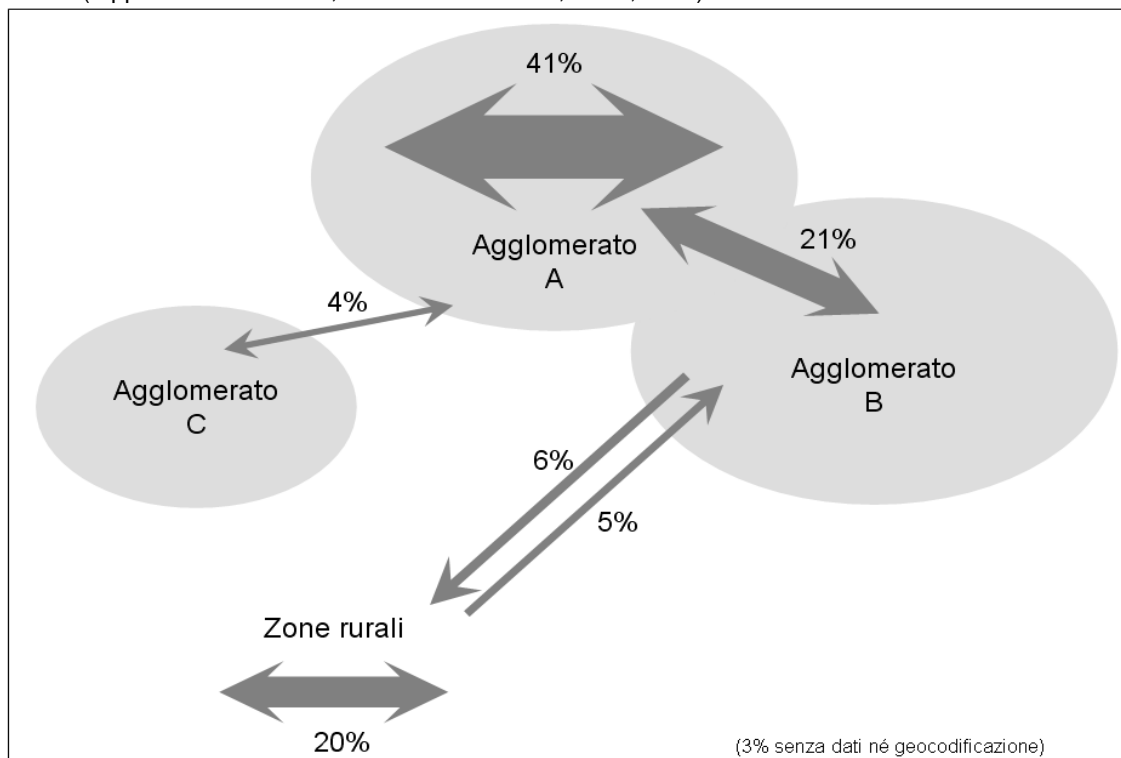
**Choix du moyen de transport pour les loisirs (en %)**



Base: 114 932 étapes en Suisse pour les loisirs

© OFS/ARE

Figura 3: Distribuzione territoriale del traffico del tempo libero all'interno e tra agglomerati (contigui) e all'interno di zone rurali (rappresentazione ARE; Fonte: Ohnmacht T., et. al., 2008)



Affinché possano essere soddisfatte le esigenze di una società orientata allo sviluppo sostenibile, occorrono interventi e misure per rendere il traffico del tempo libero più compatibile con l'ambiente.

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 libe-

ro. Si fa ora sentire con chiarezza la necessità di agire in questo settore per sfruttare le grandi potenzialità che in esso risiedono.

Le specificità e la complessità del traffico del tempo libero, fin qui solo brevemente abbozzate, indicano 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. La strategia della Confederazione per il traffico del tempo libero

### *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 in materia di traffico del tempo libero:*

1. Puntare a una mobilità in generale più sostenibile:
  - ridurre l'inquinamento ambientale causato dalla 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.
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.

### *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 comparativi<sup>1</sup>. 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.

---

<sup>1</sup> Nella valutazione dei vantaggi comparativi si devono considerare anche i costi esterni e l'impatto sull'ambiente.

Nel settore del traffico del tempo libero 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.

### 3. Orientamento generale e misure

Se si analizzano le diverse attività del tempo libero in termini di distanza media, quota di TMP e percentuale del traffico del tempo libero nel suo complesso si ottiene lo schema seguente:

Figura 4: Quota delle attività del tempo libero (in % rispetto a tutti i tragitti percorsi in Svizzera) Fonte: UST/ARE, 2012

#### **Contribution des activités de loisirs au total des déplacements pour les loisirs en Suisse (en %)**

| Activités de loisirs                                 | Lu-ve | Sa   | Di   | Total       |
|--|-------|------|------|-------------|
| Visites  | 17,7  | 21,5 | 22,4 | <b>19,2</b> |
| Restaurant   | 24,8  | 20,7 | 13,5 | <b>22,2</b> |
| Activité sportive                                    | 13,0  | 8,6  | 8,8  | <b>11,5</b> |
| Randonnée  | 2,7   | 3,1  | 4,6  | <b>3,1</b>  |
| Tour en vélo   | 0,6   | 0,7  | 1,1  | <b>0,7</b>  |
| Sport passif   | 1,0   | 2,2  | 1,8  | <b>1,3</b>  |
| Activités extérieures non sportives                  | 19,2  | 17,2 | 26,0 | <b>20,0</b> |
| Médecine/wellness/fitness                            | 1,2   | 0,6  | 0,4  | <b>1,0</b>  |
| Manifestations culturelles, installations de loisirs | 4,1   | 8,0  | 5,8  | <b>5,1</b>  |
| Travail non rémunéré                                 | 2,0   | 2,0  | 1,0  | <b>1,8</b>  |
| Activité associative                                 | 1,8   | 1,3  | 0,7  | <b>1,6</b>  |
| Excursion, vacances                                  | 0,4   | 1,0  | 1,0  | <b>0,6</b>  |
| Religion (église, cimetière, pèlerinage)             | 1,1   | 1,8  | 4,6  | <b>1,8</b>  |
| Activités de loisirs à l’intérieur, hors domicile    | 1,1   | 1,1  | 1,0  | <b>1,1</b>  |
| Repas hors restaurant                                | 0,6   | 0,6  | 0,6  | <b>0,6</b>  |
| Shopping   | 1,8   | 2,1  | 0,3  | <b>1,6</b>  |
| Circuit touristique                                  | 0,2   | 0,4  | 0,3  | <b>0,3</b>  |
| Autres   | 3,6   | 3,8  | 2,2  | <b>3,4</b>  |
| Plusieurs activités                                  | 3,0   | 3,4  | 3,9  | <b>3,2</b>  |

Base: 52 430 déplacements en Suisse pour les loisirs (aller et déplacement aller-retour du domicile)

Figura 5: Ripartizione delle distanze percorse nell'ambito del traffico del tempo libero secondo le attività (in %)  
 Fonte: UST/ARE, 2012

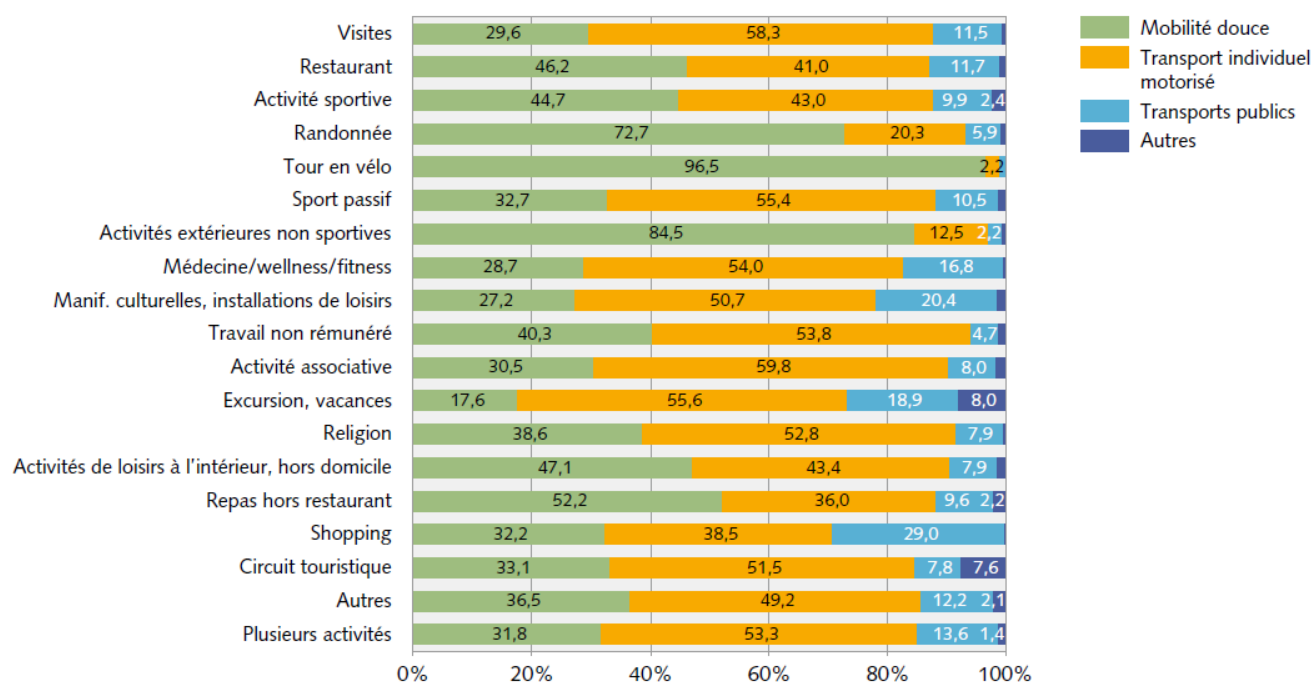
### Distribution des distances des déplacements pour les loisirs par type d'activité (en %)

| Activités de loisirs                                 | Distance du déplacement |               |                |             |
|--|-------------------------|---------------|----------------|-------------|
|  | < 2,0 km                | 2,1 à 10,0 km | 10.1 à 20,0 km | > 20,0 km   |
| Visites  | 36,7                    | 32,5          | 12,8           | 17,9        |
| Restaurant   | 53,1                    | 27,6          | 8,1            | 11,2        |
| Activité sportive                                    | 34,2                    | 42,5          | 12,1           | 11,2        |
| Randonnée  | 33,0                    | 46,5          | 9,7            | 10,7        |
| Tour à vélo  | 19,6                    | 34,1          | 17,5           | 28,8        |
| Sport passif   | 29,6                    | 35,6          | 13,0           | 21,9        |
| Activités extérieures non sportives                  | 49,9                    | 42,8          | 4,1            | 3,2         |
| Médecine/wellness/fitness                            | 36,1                    | 38,5          | 12,5           | 12,9        |
| Manifestations culturelles, installations de loisirs | 30,7                    | 35,0          | 12,9           | 21,4        |
| Travail non rémunéré                                 | 52,1                    | 34,1          | 6,2            | 7,5         |
| Activité associative                                 | 42,0                    | 38,3          | 8,5            | 11,2        |
| Excursion, vacances                                  | 11,9                    | 32,5          | 16,1           | 39,5        |
| Religion (église, cimetière, pèlerinage)             | 51,6                    | 31,5          | 7,1            | 9,9         |
| Activités de loisirs à l'intérieur, hors domicile    | 51,8                    | 34,2          | 7,1            | 6,9         |
| Repas hors restaurant                                | 56,5                    | 22,9          | 9,3            | 11,3        |
| Shopping   | 34,6                    | 34,4          | 12,8           | 18,1        |
| Circuit touristique                                  | 22,3                    | 27,0          | 11,5           | 39,2        |
| Autres   | 42,5                    | 33,4          | 9,5            | 14,7        |
| Plusieurs activités                                  | 18,5                    | 39,5          | 15,5           | 26,4        |
| <b>Total</b>   | <b>42,4</b>             | <b>35,6</b>   | <b>9,5</b>     | <b>12,5</b> |

Base: 52 430 déplacements en Suisse pour les loisirs (aller et déplacement aller-retour du domicile)

Figura 6: Scelta del mezzo di trasporto secondo l'attività del tempo libero (in % dei percorsi) Fonte: UST/ARE, 2012

### Choix du moyen de transport pour les activités de loisirs (en % des déplacements pour les loisirs)



Base: 52 430 déplacements pour les loisirs (déplacements aller et boucles depuis et jusqu'à la maison)

© OFS/ARE

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 (cfr. fig. 5 e 6). 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. attività connesse ad un'associazione; medicina, wellness e fitness; religione): in questi segmenti non vi è pertanto una specifica necessità di agire.

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.

Si giunge alla definizione delle tre seguenti *finalità*, che possono essere perseguite con le diverse misure:

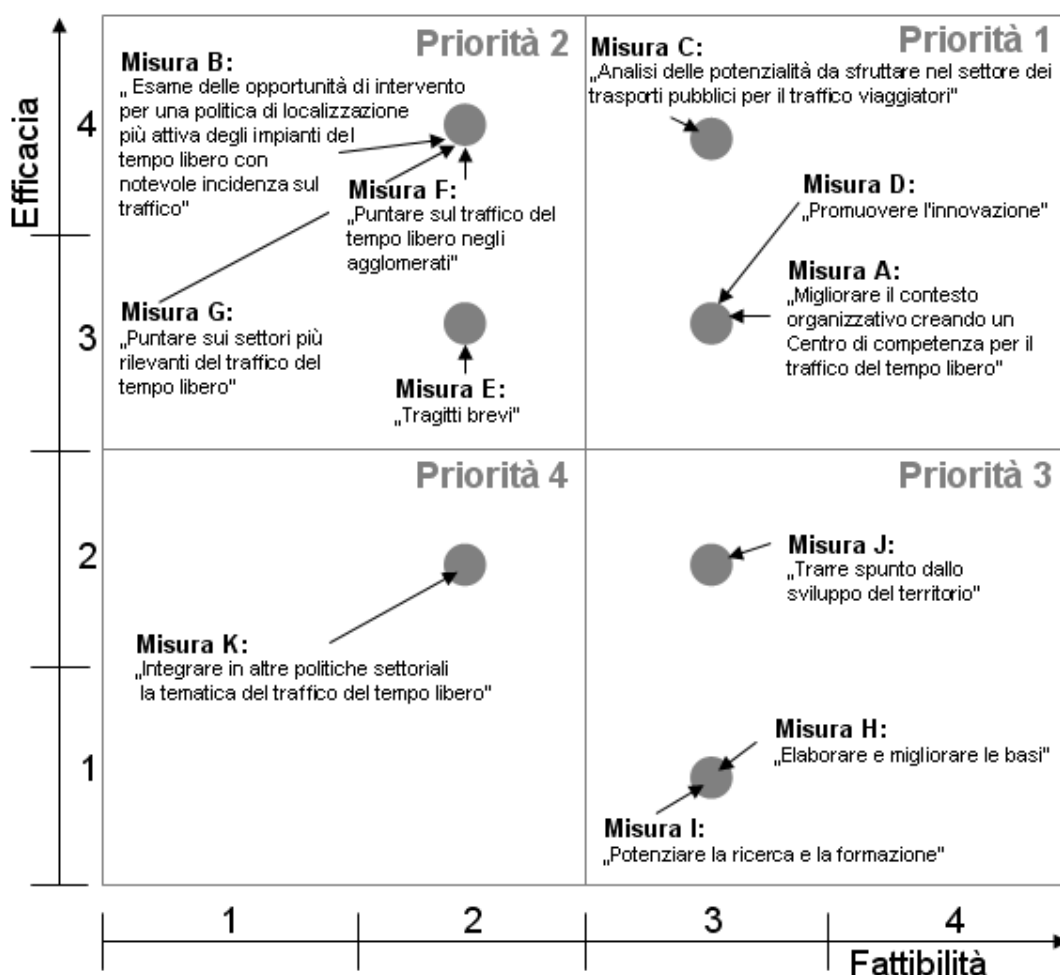
1. Migliorare la capacità d'intervento creando partenariati e perfezionando l'organizzazione.
2. Sfruttare le possibilità d'intervento applicando in maniera coerente gli strumenti disponibili e portando avanti le misure adottate nell'ottica di un'ottimizzazione delle stesse.
3. Riunire gli interventi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

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.

*Misure:* Per poter conseguire gli obiettivi prefissati occorre attuare misure il più possibile realistiche e concrete, puntando esclusivamente sugli interventi più efficaci e promettenti.

Figura 7: Determinazione delle priorità (rappresentazione propria)



Come già detto sopra, l'attenzione sarà incentrata sugli interventi più efficaci e promettenti (priorità 1 e 2).

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

Il Centro di competenza per il traffico del tempo libero è stato creato all'ARE alla fine del 2009. Il Centro è affiancato da un Gruppo di coordinamento della Confederazione Traffico del tempo libero diretto dall'ARE, al quale partecipano, ciascuno con un rappresentante, l'Ufficio federale dell'energia (UFE), l'Ufficio federale dei trasporti (UFT), l'Ufficio federale dell'ambiente (UFAM), l'Ufficio federale delle strade (USTRA), l'Ufficio federale dell'aviazione civile (UFAC), l'Ufficio federale della sanità pubblica (UFSP), l'Ufficio federale dello sport (UFSPPO) e la Segreteria di Stato dell'economia (SECO). L'organo ha il compito di coordinare i diversi lavori degli Uffici federali e di commissionare, di norma una volta all'anno, un mandato per la trattazione di un tema chiave scelto (si vedano le misure relative alle priorità 1 e 2). Il primo mandato riguarda i settori più rilevanti del traffico del tempo libero (cfr. misura G).

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

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.

*Misura C: "Analisi del potenziale da sfruttare nel settore dei trasporti pubblici per il traffico viaggiatori"*

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; 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.

*Misura D: "Promuovere l'innovazione"*

Dal 2006 l'ARE dirige il Centro di servizi per una mobilità innovativa e sostenibile del DATEC. Al Centro partecipano, oltre all'ARE, anche l'UFAM, l'UFE, l'UFT, l'USTRA e l'UFSP.

Il Centro 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.

*Misura E: "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. Ad inizio 2012 il Centro di competenza per il traffico del tempo libero ha conferito un secondo mandato che affronterà proprio questa tematica.

*Misura F: "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.



#### *Misura G: "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 (si veda la figura 4). 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.

Come già menzionato alla misura A, nel 2010 il Centro di competenza per il traffico del tempo libero dell'ARE commissionerà un primo mandato riguardante questa tematica. Il rapporto finale è disponibile sul sito Internet (cfr. cap. 4 Documentazione essenziale).

#### 4. Prossime fasi e ulteriori informazioni

Il Centro di competenza per il traffico del tempo libero è stato istituito alla fine del 2009. Inoltre è stato creato un Gruppo di coordinamento della Confederazione Traffico del tempo libero. A seconda delle disponibilità di personale e di risorse, saranno preparati, messi a concorso, aggiudicati e seguiti dal gruppo di coordinamento i mandati esterni per la trattazione delle misure prioritarie descritte (metà 2010 – fine 2011: misura G; inizio 2012 - fine 2012: misura E; 2013: ancora da stabilire).

Gli Uffici partecipanti hanno inoltre la possibilità di presentare le proprie idee e fissare importanti elementi chiave da approfondire.

#### *Documentazione essenziale:*

- Strategia della Confederazione per il traffico del tempo libero:  
<http://www.aren.admin.ch/themen/verkehr/00250/00462/index.html?lang=it>
- Centro di servizi per una mobilità innovativa e sostenibile del DATEC:  
<http://www.aren.admin.ch/dienstleistungen/00908/index.html?lang=it>
- Microcensimento sul comportamento nel traffico:  
<http://www.aren.admin.ch/themen/verkehr/00256/00499/index.html?lang=it>

#### *Informazioni:*

Ufficio federale dello sviluppo territoriale ARE, Sezione Politica dei trasporti, 3003 Berna

- Reto Lorenzi, Capo Sezione Politica dei trasporti / autore principale della Strategia Traffico del tempo libero  
Tel. 031 322 55 57, e-mail: [reto.lorenzi@aren.admin.ch](mailto:reto.lorenzi@aren.admin.ch)
- Peter Schild, Direttore di programma Centro di servizi per una mobilità innovativa e sostenibile DATEC / coautore della Strategia Traffico del tempo libero  
Tel. 031 322 55 55, e-mail: [peter.schild@aren.admin.ch](mailto:peter.schild@aren.admin.ch)