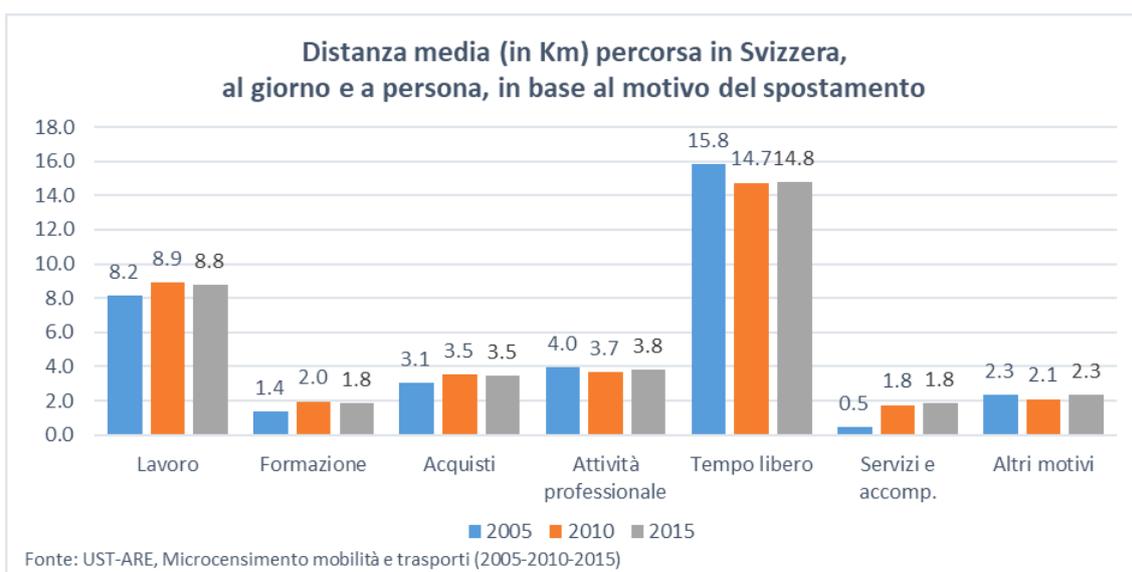
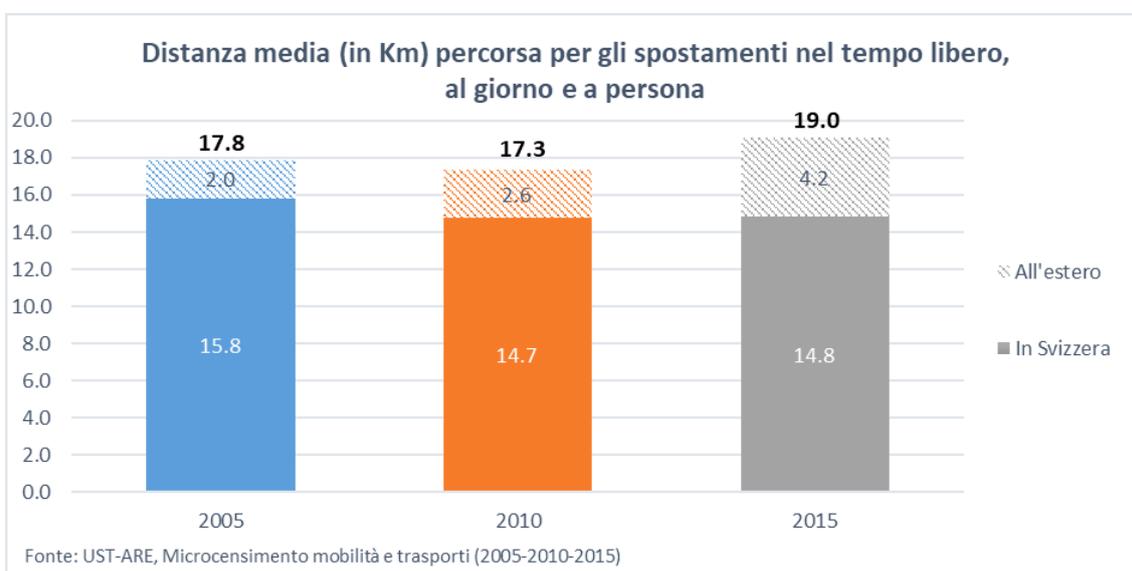


Factsheet 1 – «Calo del traffico nel tempo libero in Svizzera, raddoppio all'estero»

Nel 2015 la popolazione residente svizzera ha percorso un po' meno chilometri per le attività quotidiane del tempo libero in Svizzera, mentre rispetto al 2005 i chilometri all'estero sono raddoppiati. Complessivamente, le distanze medie quotidiane percorse a persona per le attività del tempo libero sono aumentate da 17,8 a 19,0 chilometri.

Nel 2015, le attività del tempo libero restano la principale ragione di spostamento in Svizzera in termini di distanze percorse (in media 14,8 Km a persona al giorno, a cui si aggiungono 4,2 Km percorsi all'estero), tempo di viaggio (43 minuti al giorno, a cui si aggiungono 3,3 minuti all'estero) e numero di spostamenti (1,3 al giorno). Rispetto agli altri motivi di spostamento, per le attività nel tempo libero si percorrono le distanze più lunghe.



Tra il 2005 e il 2015 in Svizzera si è registrata una tendenza al ribasso degli spostamenti giornalieri per il tempo libero (diminuzione media di 1 Km al giorno a persona, con un risparmio di tempo di 8

minuti), a fronte di un aumento degli spostamenti all'estero, sia giornalieri che occasionali (cfr. **Factsheet 2**).

Il calo registrato in Svizzera si manifesta principalmente tra il 2005 e il 2010; le distanze percorse sono poi rimaste relativamente stabili tra il 2010 e il 2015. Per quanto riguarda le distanze e i tempi di percorrenza degli spostamenti all'estero si osserva invece una tendenza opposta in questo decennio: i chilometri raddoppiano (da 2,0 a 4,2 Km in media al giorno e a persona) e i tempi di percorrenza aumentano da 2,6 a 3,3 minuti.

Nonostante l'aumento complessivo delle distanze medie giornaliere percorse per il tempo libero in Svizzera e all'estero (da 17,8 Km nel 2005 a 19,0 Km nel 2015), le attività ricreative sono l'unico motivo di spostamento che ha registrato una diminuzione della lunghezza media per spostamento in Svizzera. Questo calo può essere riconducibile a:

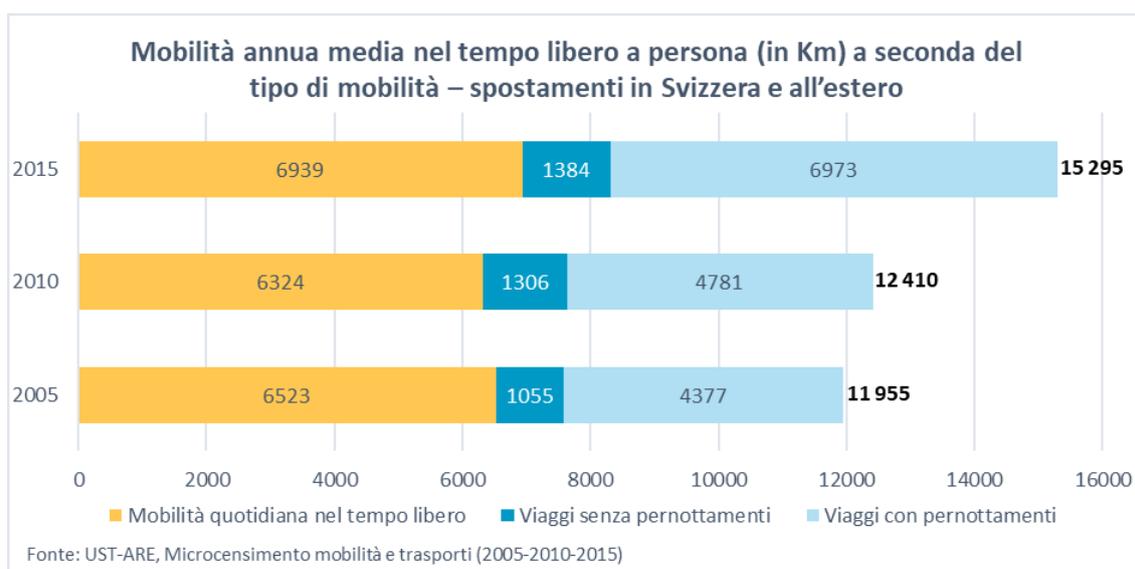
- un **aumento delle «attività vincolanti»**, per esempio i servizi di accompagnamento (dall'1,1 al 5,0% delle distanze complessive), la formazione (dal 3,9% al 5,0%) e il lavoro (dall'11,3% al 12,9%);
- un aumento del numero di spostamenti per il tempo libero a piedi o in bicicletta (dal 39,5% al 41,7% degli spostamenti complessivi);
- una **diminuzione degli spostamenti con il trasporto individuale motorizzato** (dal 50,2% al 46,0% degli spostamenti complessivi);
- una **sostituzione delle attività ricreative quotidiane (vicine) con dei viaggi**;
- un aumento degli spostamenti **quotidiani all'estero**.

Osservando i tipi di attività ricreative svolte si nota, per ordine d'importanza, che le attività non sportive esterne (p.es., passeggiate), le uscite gastronomiche, le visite a parenti o amici e le attività sportive rappresentano i tre quarti degli spostamenti per il tempo libero effettuati quotidianamente. Tuttavia, la loro importanza relativa varia a seconda che si tratti di spostamenti all'interno della Svizzera o all'estero. In Svizzera il 22,6% degli spostamenti per il tempo libero avviene per attività esterne non sportive, mentre all'estero, su base giornaliera, è la gastronomia a essere in testa alla classifica con il 32,7% dei tragitti. La percentuale di spostamenti per motivi gastronomici all'estero è particolarmente elevata tra gli abitanti delle zone intermedie e rurali e più bassa tra quelli dei Comuni urbani (che probabilmente dispongono di un'offerta già sufficientemente vasta di ristoranti).

Factsheet 2 – «Sempre più viaggi in aereo all'estero»

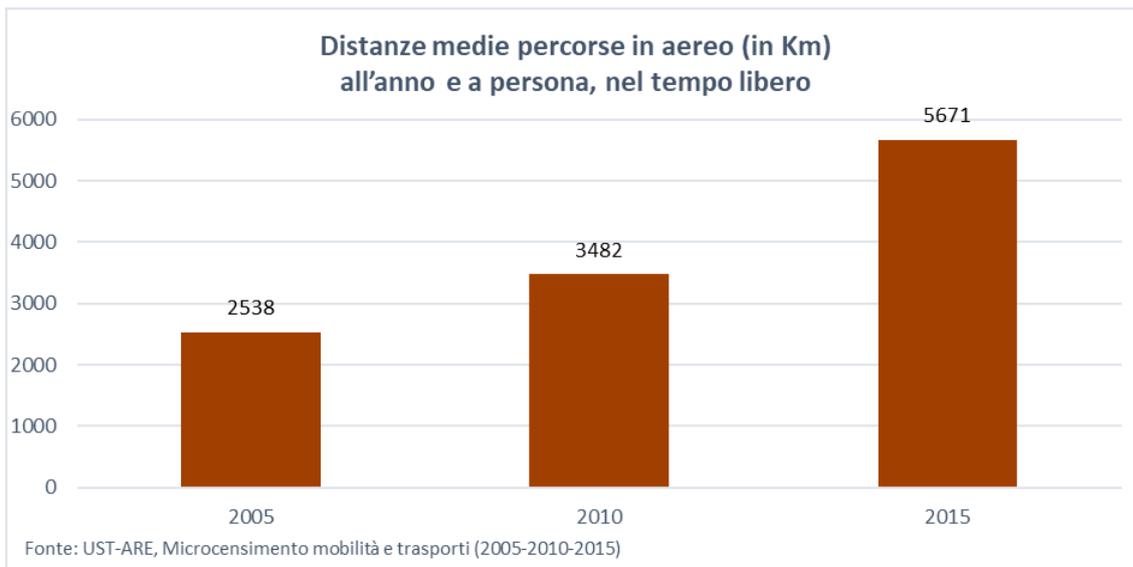
La quota di viaggi¹ nella mobilità legata al tempo libero è in aumento. Per i viaggi con pernottamenti l'auto è in parte sostituita dall'aereo (con un aumento del numero di passeggeri negli aeroporti che offrono molti voli *low cost*).

La mobilità annua per il tempo libero, ovvero la somma delle distanze percorse per le attività ricreative quotidiane e per i viaggi (senza e con pernottamenti) in Svizzera e all'estero, è aumentata notevolmente tra il 2005 e il 2015: da meno di 12 000 chilometri nel 2005 a quasi **15 300 chilometri** nel 2015 (circa **3300 Km in più a persona all'anno in un decennio**).

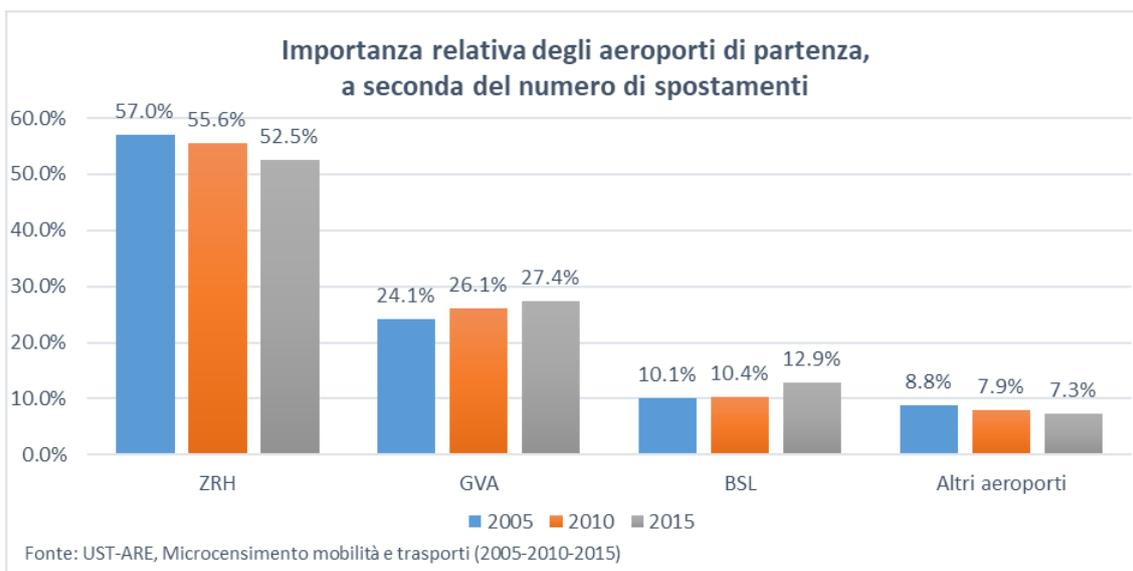


L'impatto del trasporto aereo è notevole in questa evoluzione: in un decennio l'aumento del numero di chilometri percorsi in aereo nel tempo libero è infatti molto marcato (da 2538 Km all'anno a persona nel 2005 a 5671 Km nel 2015, di cui quasi il 90% percorsi come viaggi occasionali per gli svaghi con pernottamenti). L'aumento è stato di circa il 37% tra il 2005 e il 2010 e del 63% tra il 2010 e il 2015. **In un decennio, il numero di chilometri percorsi in aereo per il tempo libero è più che raddoppiato, con una crescita totale in questo periodo che ha raggiunto il 123%**. Anche il numero medio di viaggi aerei a persona all'anno è aumentato dallo 0,4 allo 0,7 tra il 2005 e il 2015.

¹ Il viaggio è qui definito come un cambiamento di luogo al di fuori dalla vita quotidiana, in contrapposizione alla mobilità quotidiana.

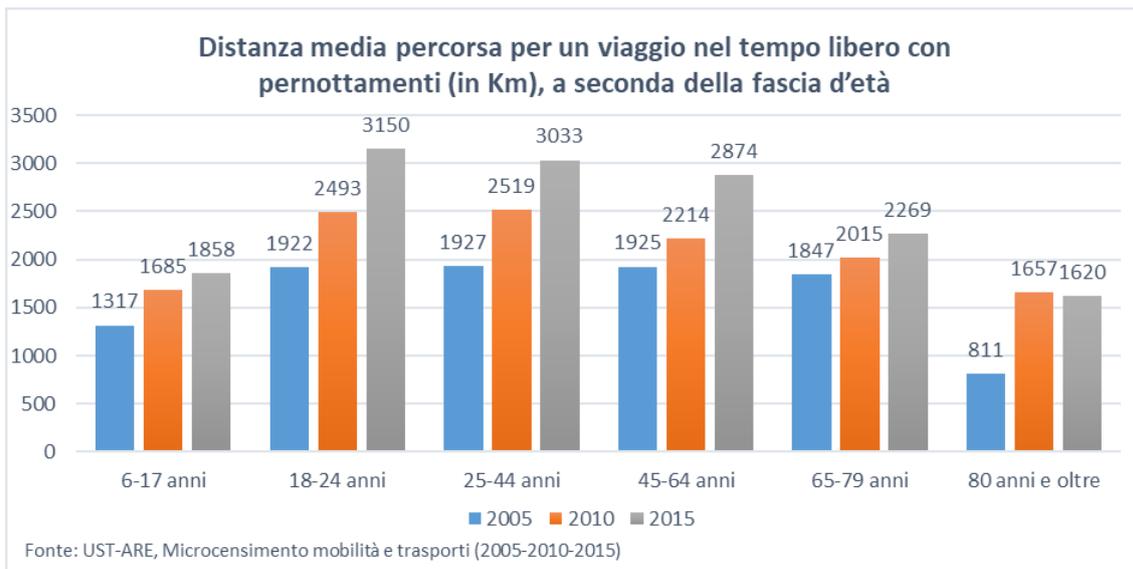


Dal punto di vista degli aeroporti, mentre **Zurigo (ZRH)** rimane di gran lunga l'aeroporto di partenza principale per i viaggi del tempo libero (oltre la metà dei casi), la sua importanza relativa diminuisce a favore di **Ginevra (GVA)** e **Basilea (BSL)**, che hanno un mercato di **voli low cost in forte espansione**.

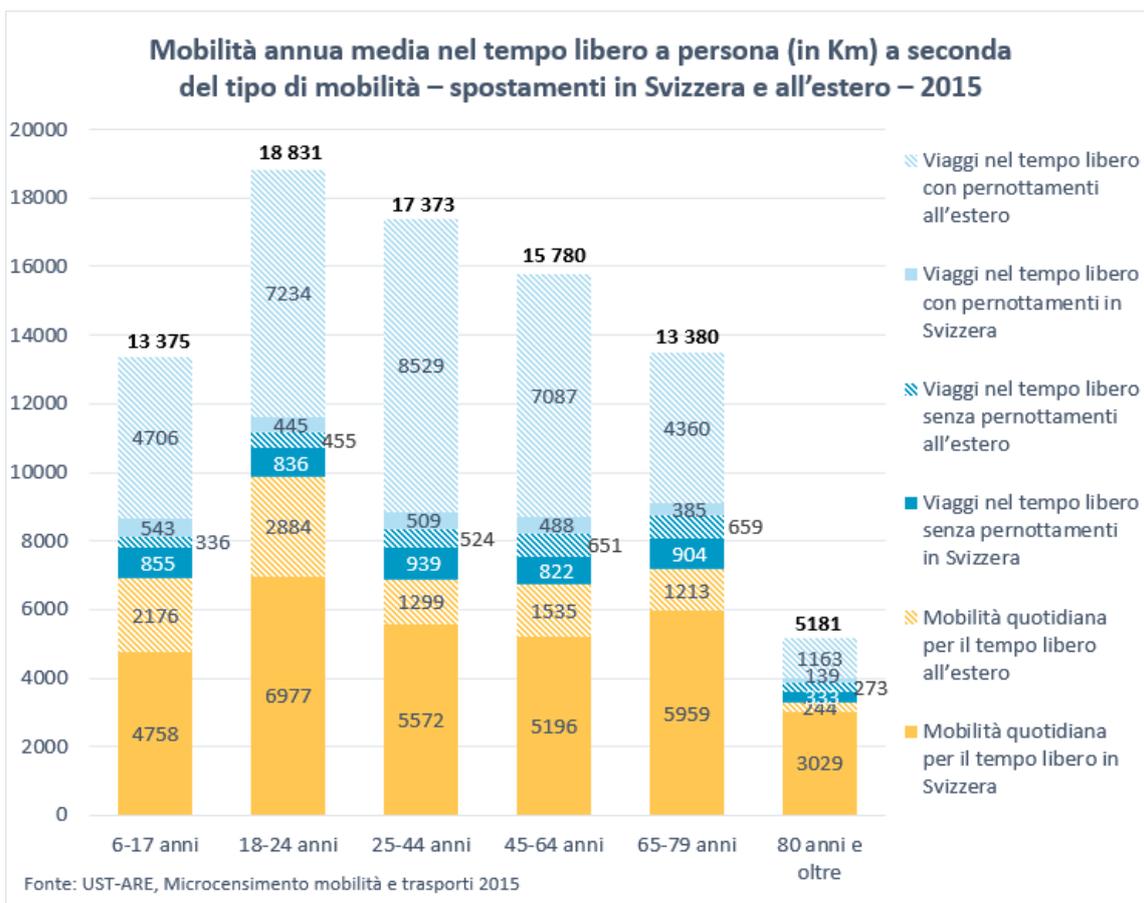


L'aeroporto di Basilea attira in media passeggeri da più lontano rispetto a Ginevra e Zurigo (la distanza media – andata e ritorno - percorsa dai viaggiatori che si recano a Basilea è di 245 Km contro i 116 Km di Ginevra e i 210 Km di Zurigo). Oltre la metà degli spostamenti effettuati per raggiungere l'aeroporto di Basilea (52%) sono realizzati con mezzi individuali motorizzati, mentre questa percentuale è molto più bassa a Ginevra (43,6%) e Zurigo (35,9%), dove la maggior parte dei passeggeri raggiunge l'aeroporto con i mezzi pubblici o in altro modo.

L'aumento delle distanze percorse per i viaggi nel tempo libero riguarda l'intera popolazione, ma è stato particolarmente significativo per i **giovani tra i 19 e i 24 anni (+1200 Km per viaggio in media in un decennio)**.

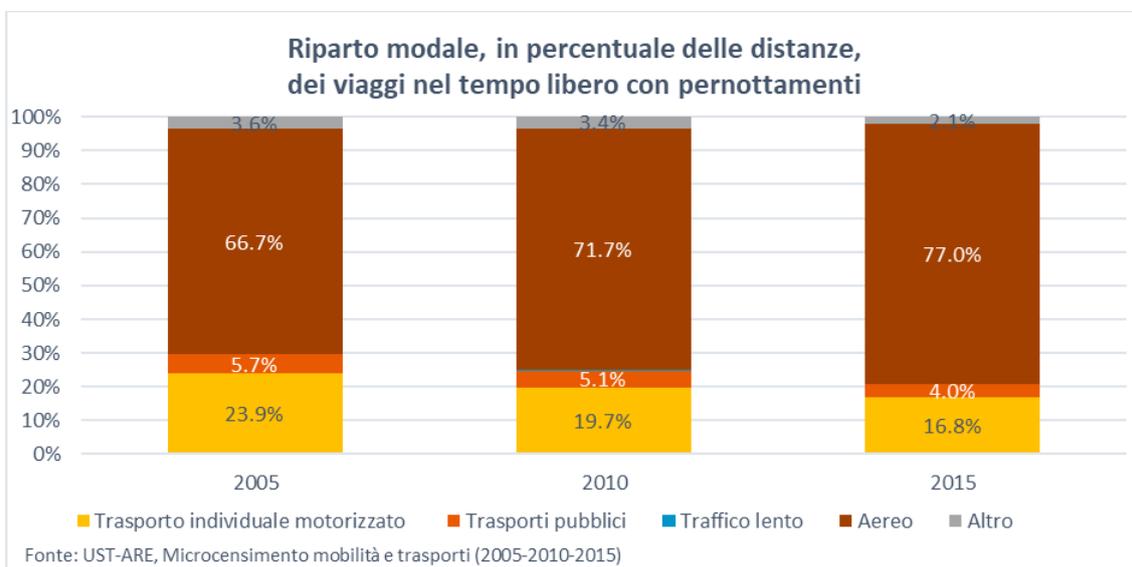
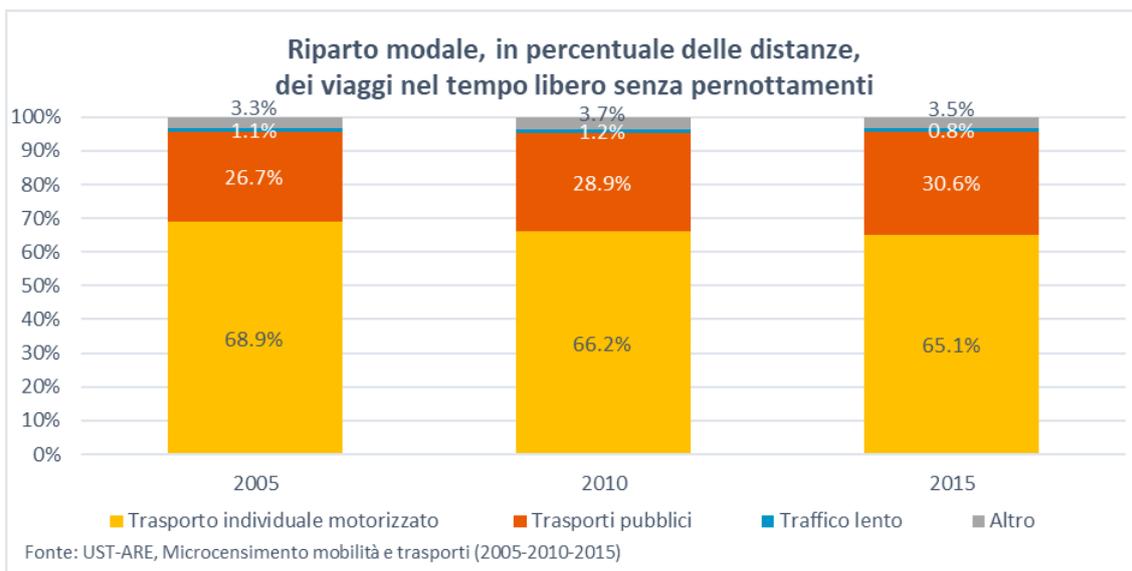


Nel 2015, i giovani tra i 18 e i 24 anni sono tra le persone che percorrono le distanze annue maggiori nel tempo libero (quasi 19 000 Km in media) per quasi tutti i tipi di mobilità nel tempo libero, ad eccezione dei viaggi senza pernottamenti.



Mentre per i viaggi per il tempo libero con pernottamenti, il 77% delle distanze è percorso in aereo, tre quarti delle distanze per i viaggi per il tempo libero senza pernottamenti avviene invece con mezzi di trasporto individuali motorizzati.

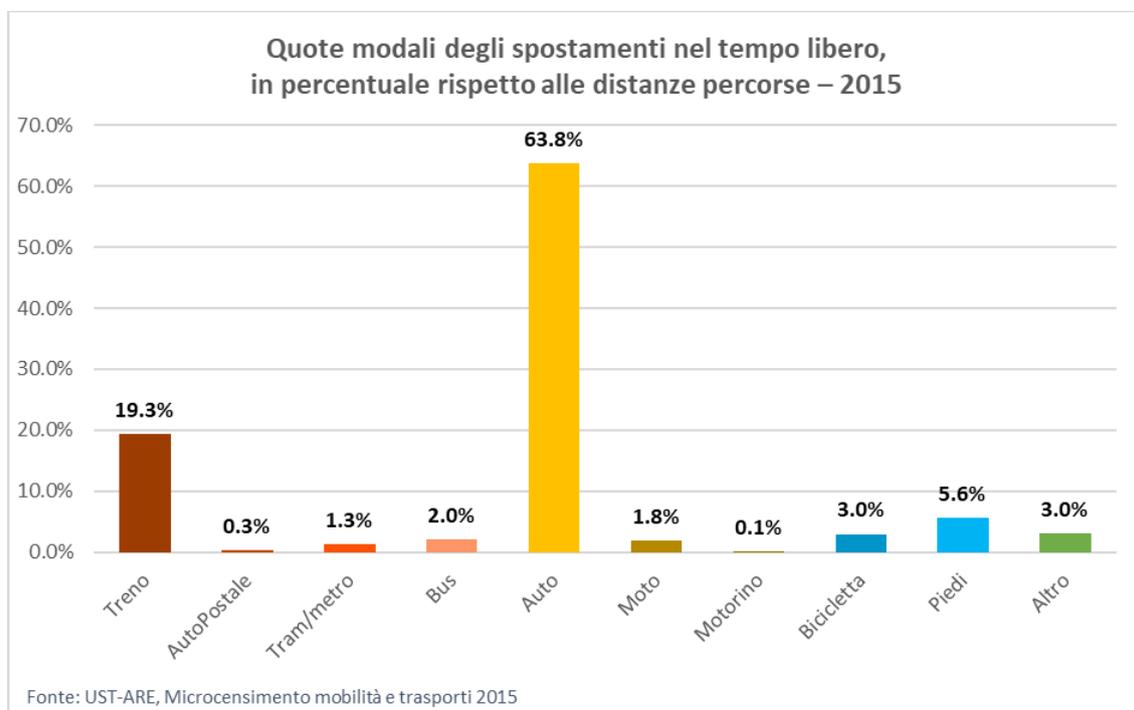
Tra il 2005 e il 2015, il treno e l'aereo sono stati utilizzati in misura crescente per i viaggi nel tempo libero. La distanza media percorsa con il treno per ogni viaggio per il tempo libero con pernottamenti è aumentata di 110 chilometri (da 542 Km nel 2005 a 656 Km nel 2015), mentre è rimasta stabile per i viaggi senza pernottamenti (da 150 a 160 Km in media a viaggio). Sono invece aumentate in modo più significativo le distanze percorse in aereo per i viaggi nel tempo libero con pernottamenti (+908 Km, passando da 6434 nel 2005 a 7343 nel 2015 a viaggio). Le distanze percorse in auto rimangono pressoché invariate per i viaggi senza pernottamenti (118 Km in media a viaggio), mentre aumentano di molto per i viaggi con pernottamenti (+140 chilometri, passando da 738 Km a 880 Km a viaggio tra il 2005 e il 2015).



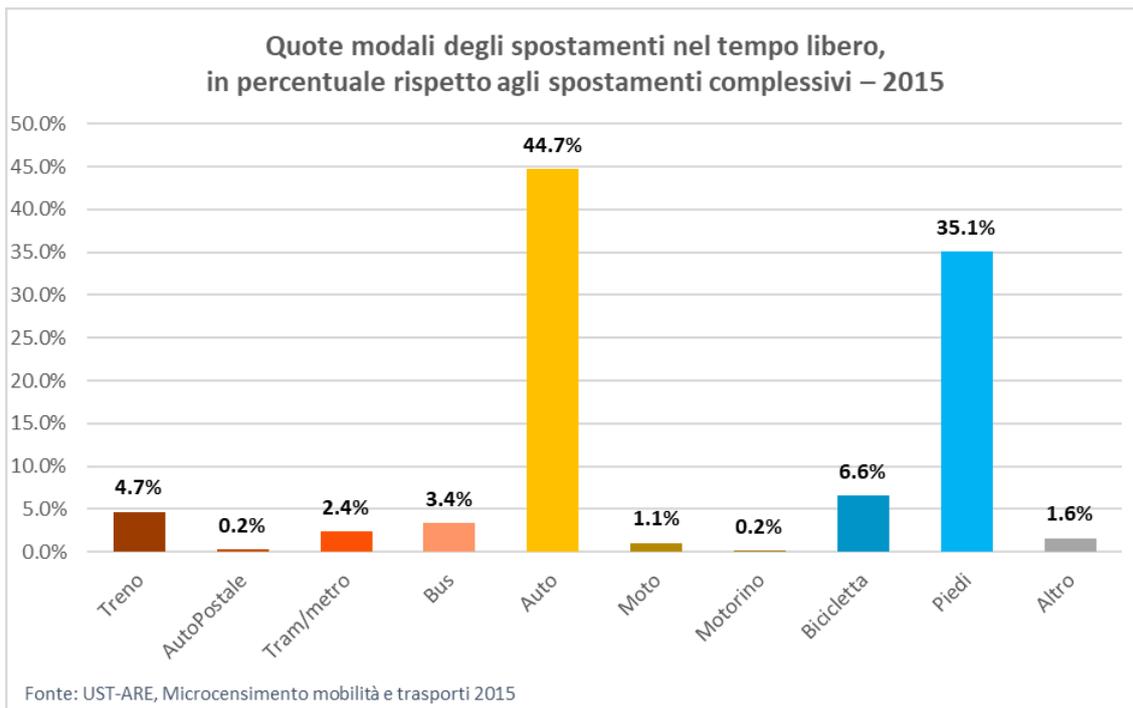
Factsheet 3 – «L'auto nella mobilità per il tempo libero»

Il trasporto individuale motorizzato domina nel traffico per il tempo libero in quasi tutte le attività, nonostante una riduzione delle distanze percorse in auto tra il 2005 e il 2015. Avere accesso all'auto su richiesta «basta» per poter percorrere le stesse distanze per il tempo libero rispetto a coloro che possiedono un'auto, ma con una ripartizione modale molto più favorevole ai trasporti pubblici.

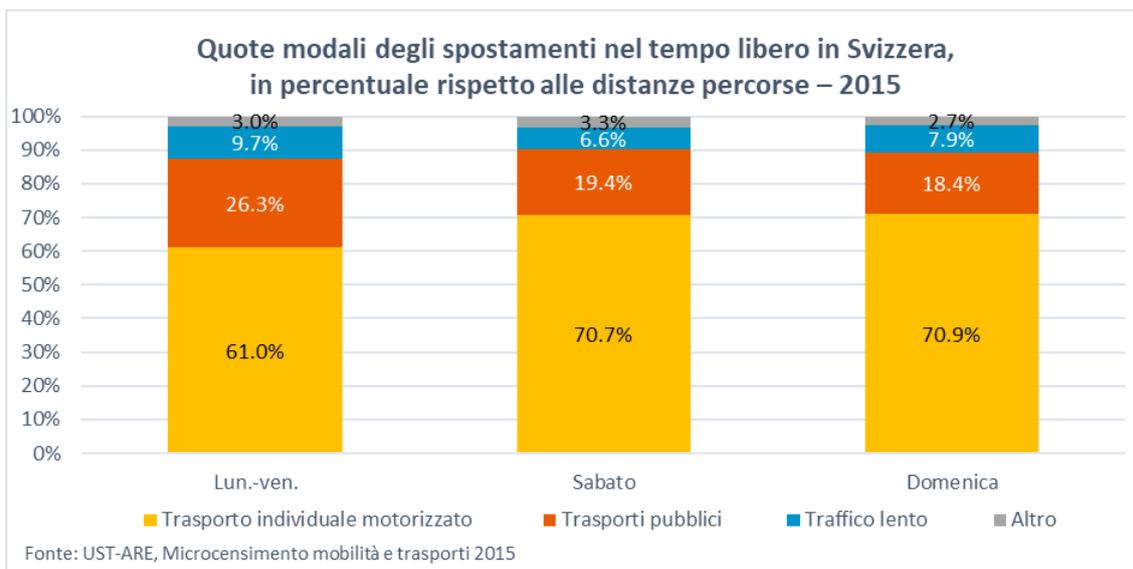
In Svizzera, nel 2015 una persona percorreva in media 14,8 chilometri al giorno per il tempo libero, di cui 9,7 con i mezzi di trasporto individuali motorizzati; 3,4 con i trasporti pubblici; 1,3 a piedi o in bicicletta e 0,4 in altro modo. Osservando nel dettaglio la ripartizione dei mezzi di trasporto, si può notare che la **stragrande maggioranza degli spostamenti con mezzi individuali motorizzati avvengono con auto privata (63,8%)**; le distanze percorse con i mezzi pubblici sono principalmente in treno (19,3%) mentre quelle con traffico lento a piedi (5,6%) o in bicicletta (3,0%).



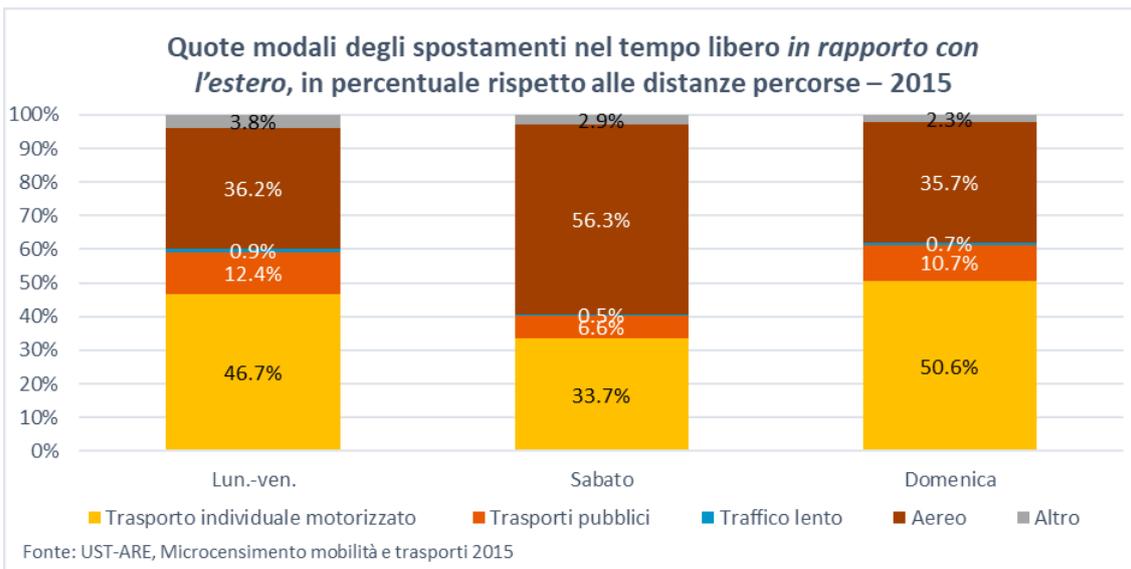
Dal punto di vista del numero o del tempo dedicato agli spostamenti per gli svaghi, anche i percorsi a piedi sono importanti (35,1% degli spostamenti).



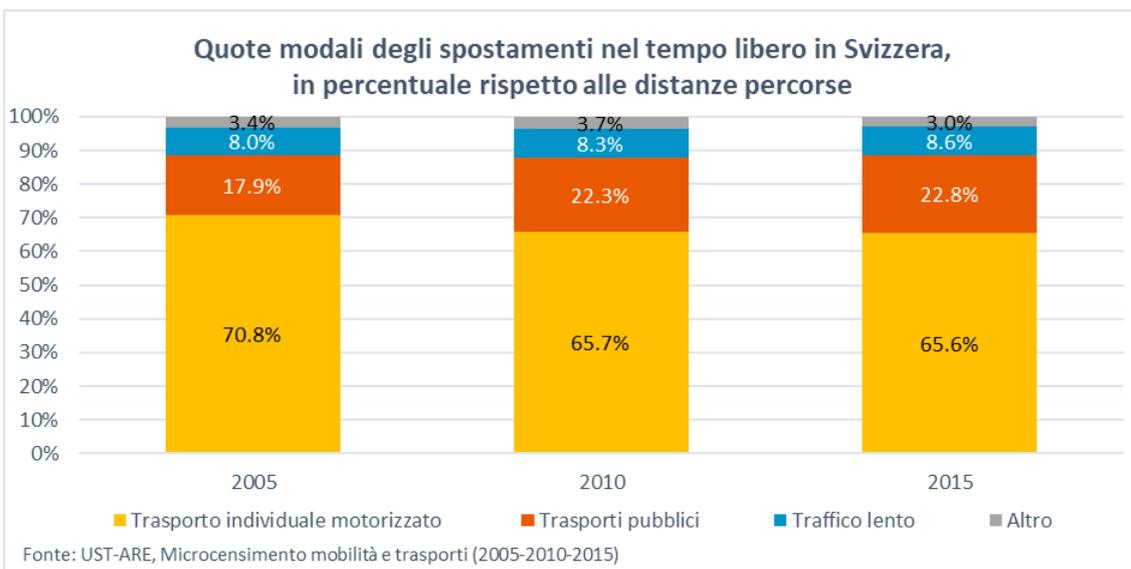
La stragrande maggioranza delle distanze percorse durante il tempo libero avviene con mezzi individuali motorizzati. Se si considerano i fine settimana, raggiungono addirittura il 70% delle distanze percorse nel tempo libero, soprattutto a discapito dei trasporti pubblici.

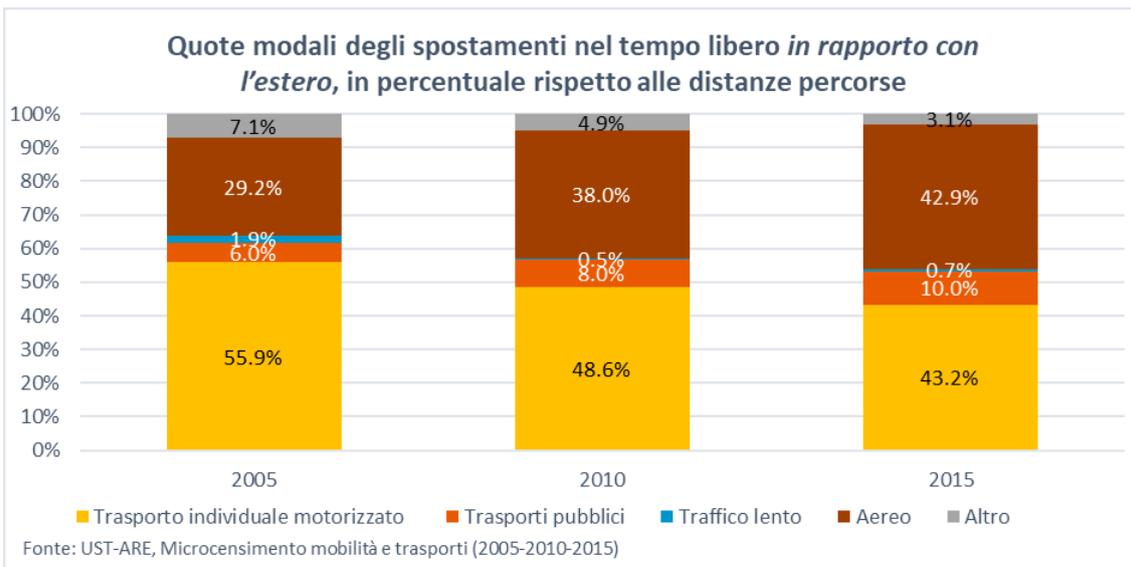


Considerando gli spostamenti della popolazione residente svizzera da e verso l'estero, e all'estero, la percentuale delle distanze percorse con mezzi di trasporto individuali motorizzati diminuisce a favore dell'aereo, con un picco del 56,3% per le distanze percorse di sabato nel tempo libero.



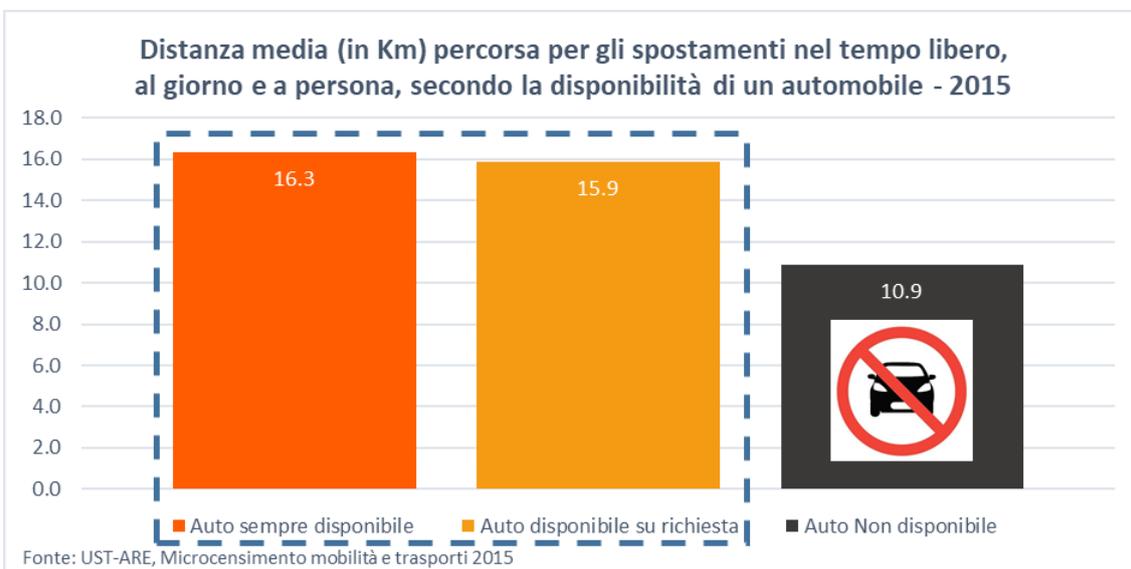
Nonostante il loro ruolo centrale nella mobilità del tempo libero, **la quota delle distanze percorse con i mezzi di trasporto individuali motorizzati tende a diminuire complessivamente tra il 2005 e il 2015** (dal 70,8% al 65,5%, ovvero -5,3 punti percentuali in un decennio), principalmente a favore dei trasporti pubblici (dal 17,9% delle distanze nel 2005 al 22,8% nel 2015). Tale riduzione riguarda anche gli spostamenti all'estero, anche se in questo caso la diminuzione del trasporto individuale motorizzato è stata compensata dall'aumento delle distanze percorse in aereo.

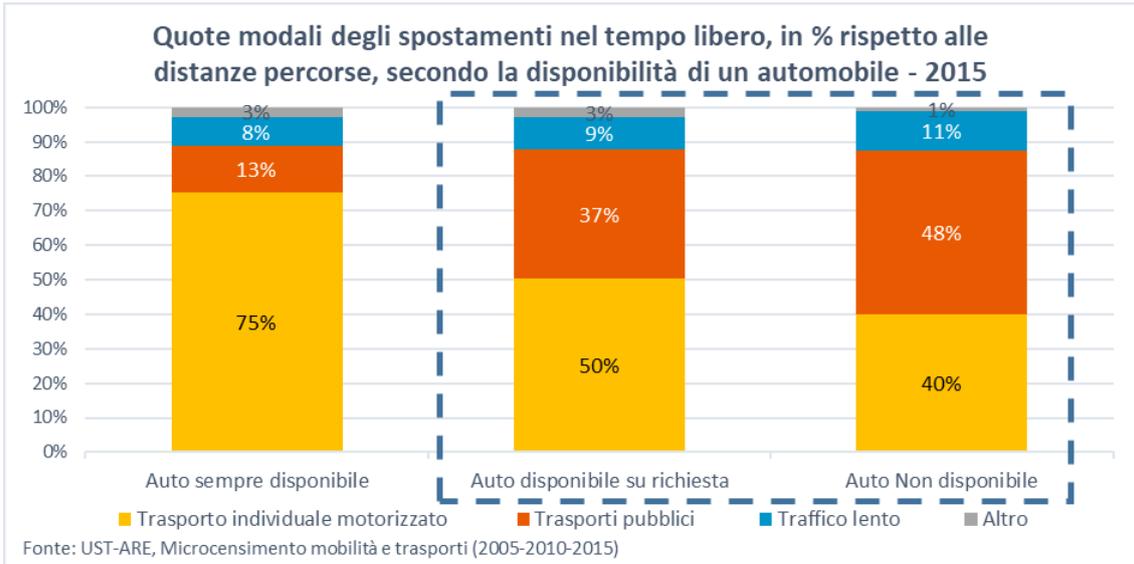




L'analisi degli spostamenti per gli svaghi in base alla disponibilità di un'auto (auto sempre disponibile, disponibile su richiesta o non disponibile) dimostra come **le persone che hanno un veicolo sempre disponibile, o su richiesta, tendono a percorrere le stesse distanze nel tempo libero (circa 16 Km in media)** e molto di più rispetto a coloro che non hanno accesso a un'auto (10,9 Km). **In termini di distribuzione modale delle distanze, le persone che hanno un'auto su richiesta denotano però una distribuzione modale molto più simile a quella di coloro che non hanno un'auto**, con una quota decisamente maggiore delle distanze percorse con i mezzi pubblici e il traffico lento rispetto a quella delle persone con auto sempre disponibile.

Ciò potrebbe significare che un'**offerta di trasporto condiviso per il trasporto individuale motorizzato sarebbe una soluzione efficiente per la mobilità nel tempo libero.**

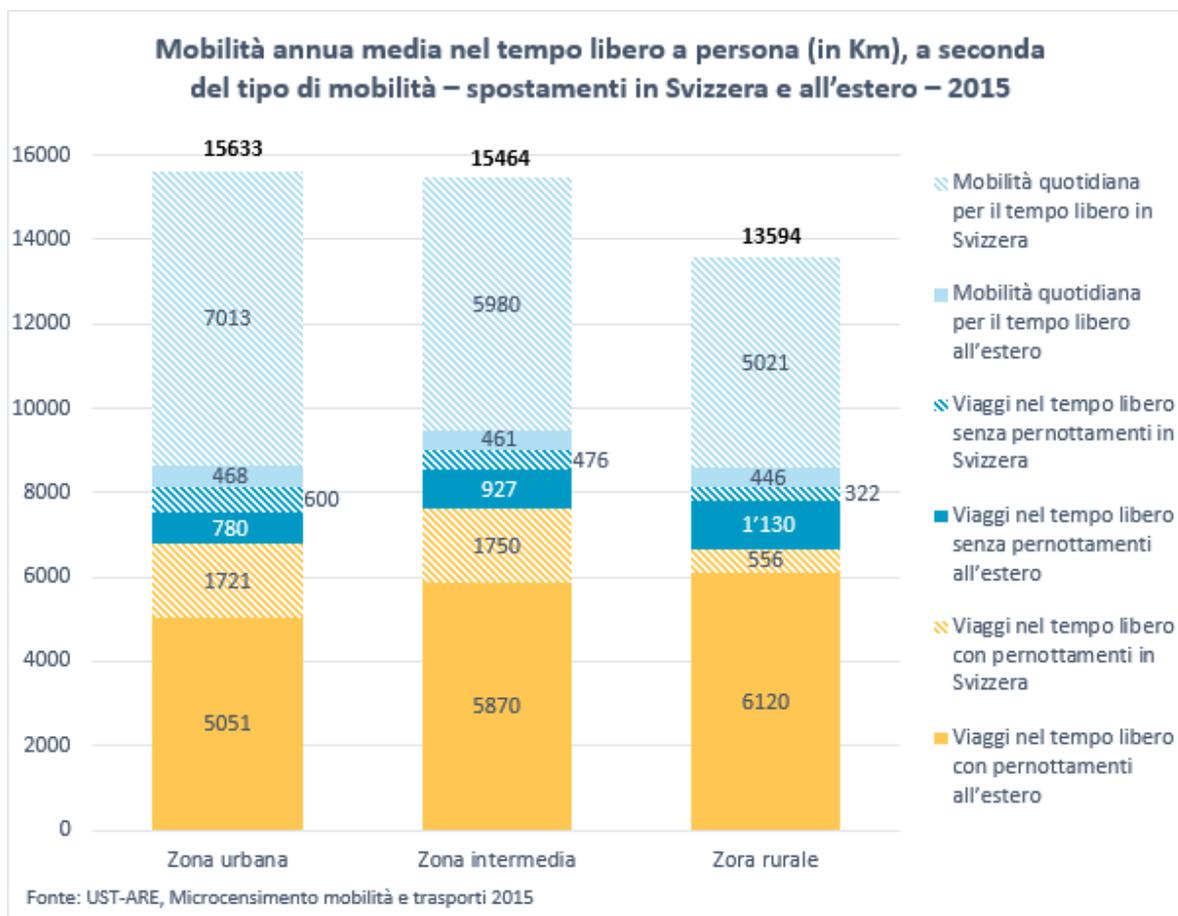




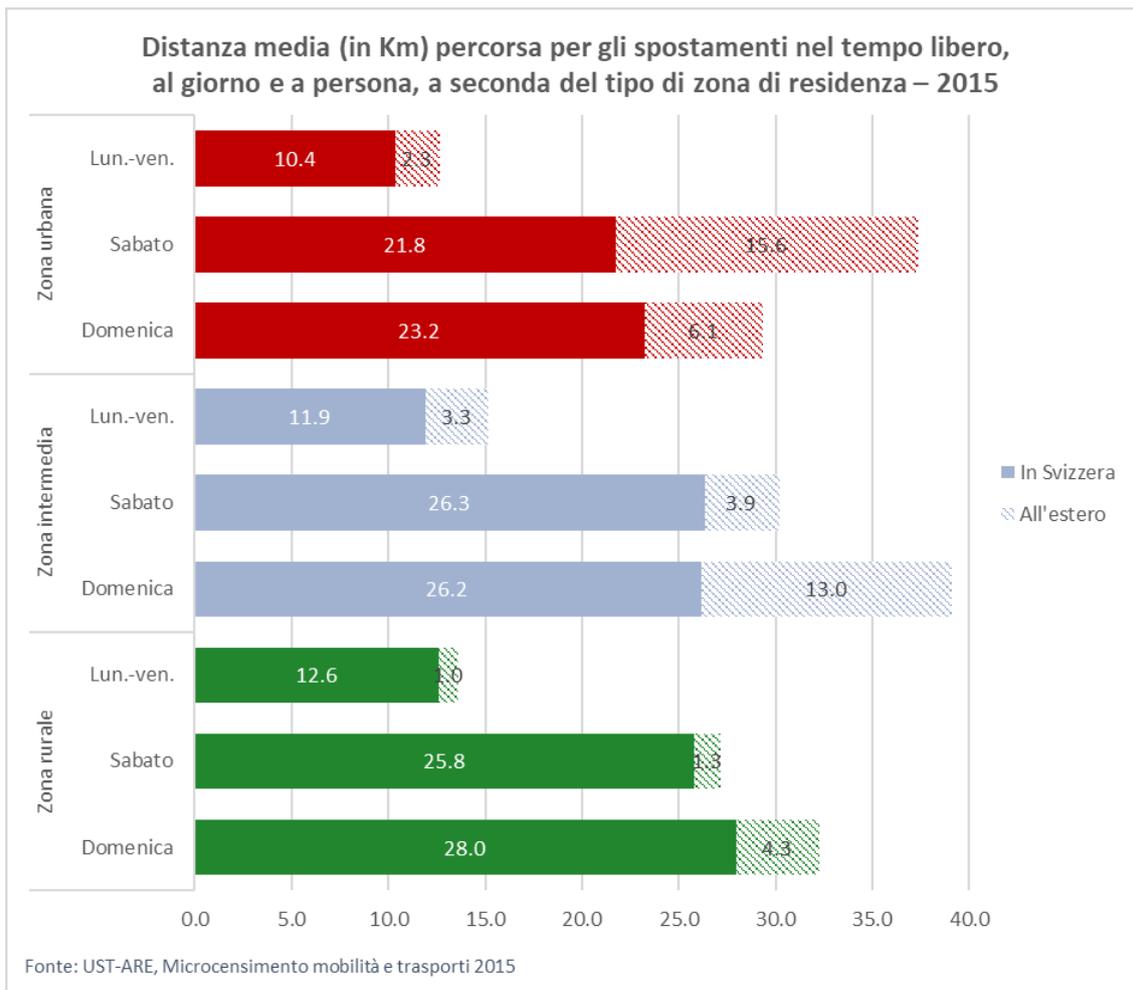
Factsheet 4 – «Differenze territoriali»

In Svizzera coloro che abitano nelle zone urbane percorrono distanze più brevi nel tempo libero rispetto al resto della popolazione. Se invece si tiene conto degli spostamenti all'estero, in particolare per i viaggi, gli abitanti delle zone urbane percorrono in media 2000 chilometri all'anno in più rispetto agli abitanti delle zone rurali.

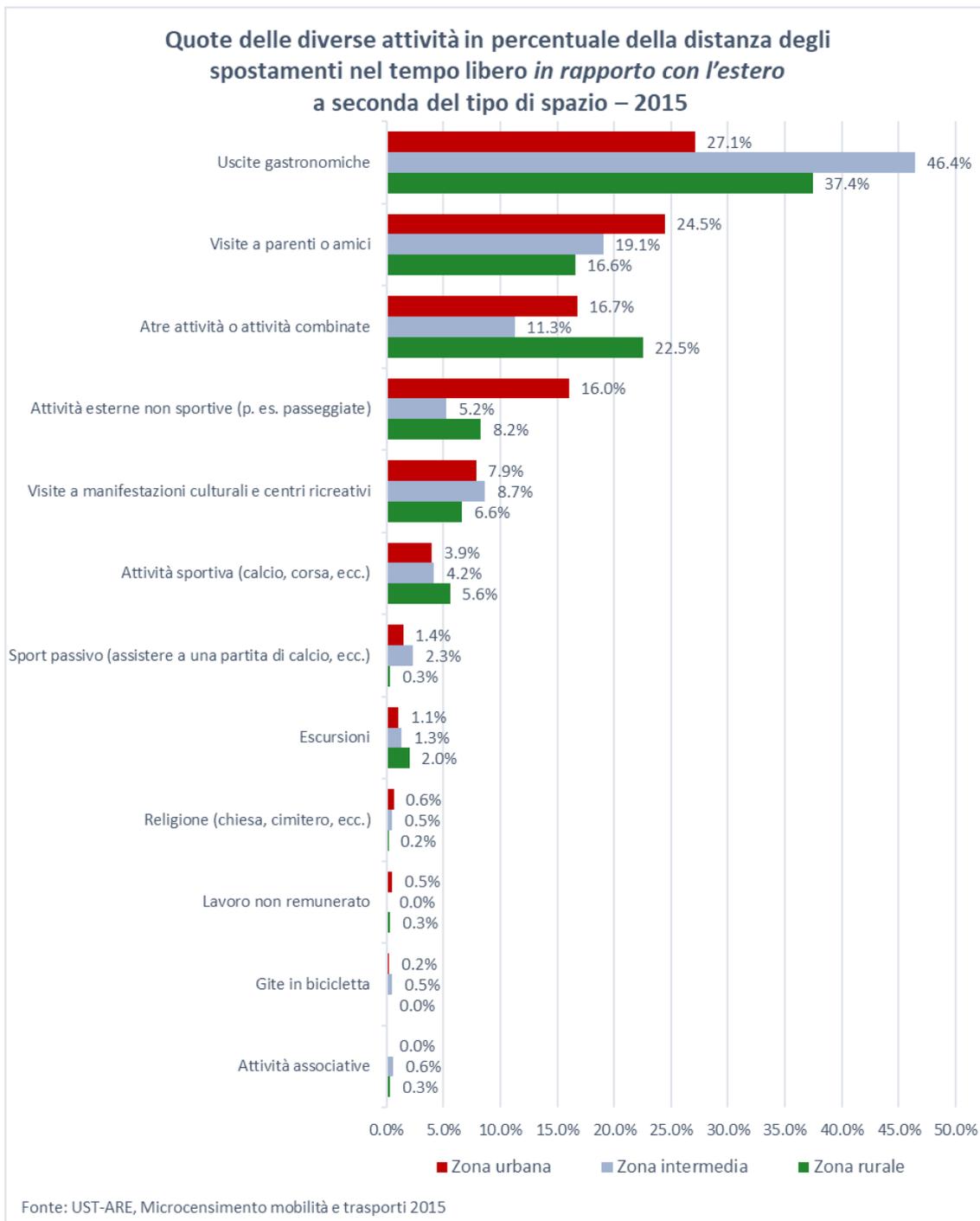
La mobilità nel tempo libero è influenzata da una combinazione di vari fattori quali il luogo di domicilio, lo statuto socioprofessionale, l'età, il sesso e la disponibilità o l'accesso a determinati mezzi di trasporto. Si possono osservare divergenze anche a seconda del luogo di residenza, probabilmente a causa dei diversi stili di vita tipici dei diversi abitanti. In media, per le attività ricreative le persone che vivono nei comuni svizzeri urbani percorrono molti meno chilometri a testa al giorno rispetto alle altre (14 contro 16 Km nel 2015). Tuttavia, se si considerano gli spostamenti all'estero (mobilità quotidiana e viaggi), il divario diventa significativo (2000 Km in più all'anno rispetto agli abitanti delle zone rurali).



Il divario è particolarmente marcato di sabato, quando i residenti dei comuni urbani percorrono quasi 12 volte più chilometri all'estero rispetto ai residenti dei comuni rurali (15,5 contro 1,3 Km). Mentre gli abitanti delle città percorrono distanze più lunghe nel tempo libero di sabato, gli abitanti delle zone «intermedie» e «rurali» percorrono distanze più lunghe di domenica.



Le attività ricreative che generano le maggiori distanze all'estero sono le uscite gastronomiche, soprattutto per gli abitanti dei comuni intermedi (46,4%) e rurali (37,4%), probabilmente a causa di una minore offerta di ristoranti rispetto a quelli dei centri urbani.



Dal punto di vista dell'evoluzione della distribuzione modale, si osserva che il calo più significativo della quota dei trasporti individuali motorizzati (TIM) si è verificato nelle zone rurali: la quota delle distanze percorse con i trasporti pubblici (TP) per il tempo libero nelle zone rurali è così aumentata dal 9,1% nel 2005 al 20,1% nel 2015, mentre la quota del traffico lento (TL) rimane abbastanza stabile.

ZONA URBANA	2005	2010	2015	Diff. 2005-2015
% delle distanze percorse con i TIM	67.4%	61.1%	60.5%	-6.9
% delle distanze percorse con i TP	21.4%	26.1%	27.3%	5.8
% delle distanze percorse con il TL	8.4%	8.7%	8.2%	-0.1
% delle distanze percorse in altro modo	2.8%	4.1%	4.0%	1.2

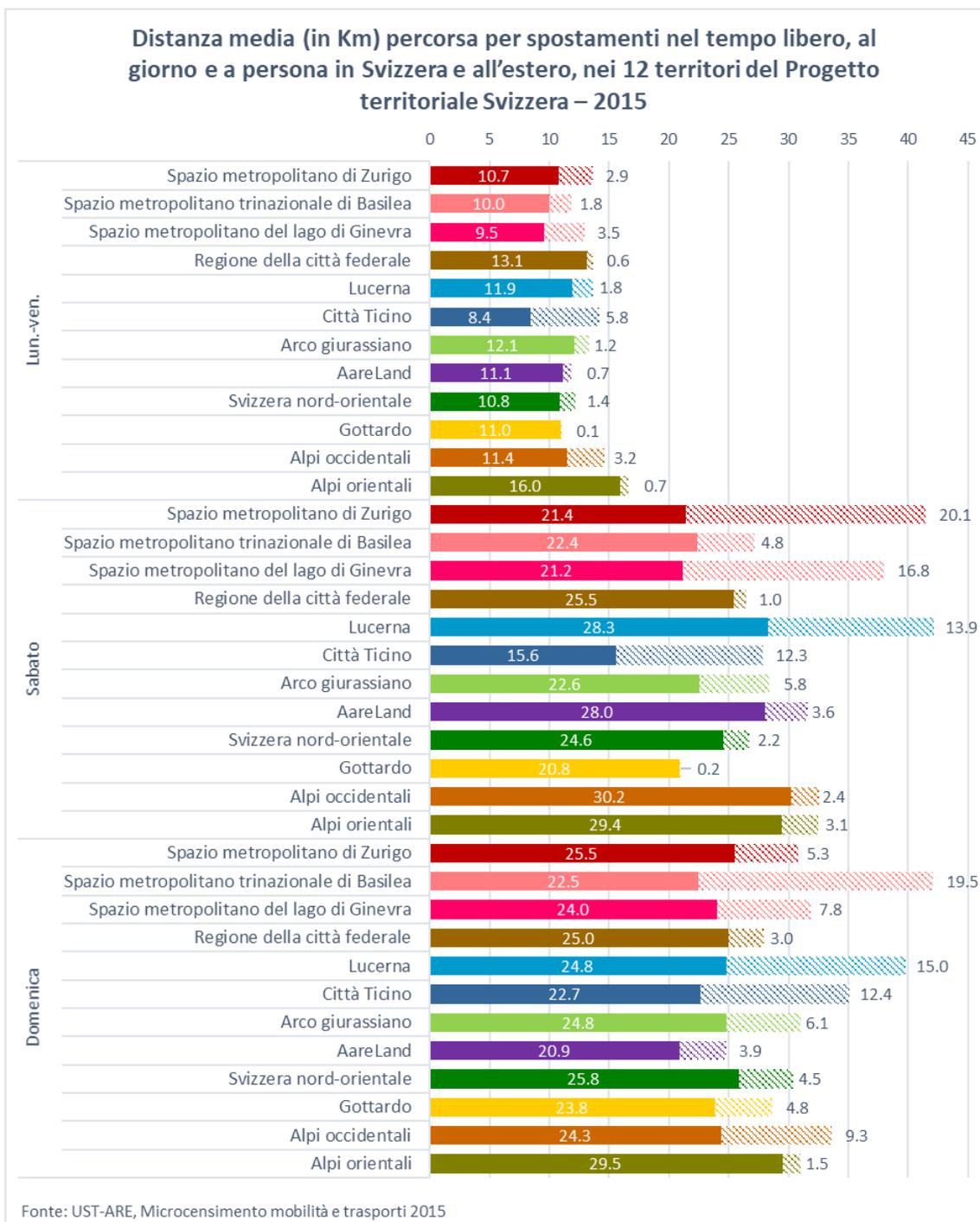
ZONA INTERMEDIA	2005	2010	2015	Diff. 2005-2015
% delle distanze percorse con i TIM	72.6%	71.3%	69.5%	-3.2
% delle distanze percorse con i TP	15.0%	17.9%	18.3%	3.3
% delle distanze percorse con il TL	7.6%	7.8%	7.4%	-0.2
% delle distanze percorse in altro modo	4.8%	2.9%	4.9%	0.1

ZONA RURALE	2005	2010	2015	Diff. 2005-2015
% delle distanze percorse con i TIM	80.1%	74.5%	70.3%	-9.8
% delle distanze percorse con i TP	9.1%	14.5%	20.1%	11
% delle distanze percorse con il TL	7.0%	7.8%	6.9%	-0.2
% delle distanze percorse in altro modo	3.7%	3.2%	2.7%	-0.9

In termini assoluti, nelle zone rurali, queste variazioni corrispondono a una **diminuzione media giornaliera di 2,2 chilometri a persona di TIM e a un aumento di 1,8 chilometri di TP.**

In relazione alle 12 regioni del Progetto territoriale Svizzera, si osserva che **oltre il 90% degli spostamenti per il tempo libero nel giorno di riferimento ha un luogo di partenza e di arrivo ubicato nella stessa regione.** Sono quindi essenzialmente «locali», il che è coerente con le brevi distanze medie percorse per ogni spostamento per il tempo libero: poco meno di 12 chilometri in media in Svizzera nel 2015. Tuttavia, se si osservano le distanze medie quotidiane a persona, le differenze sono significative. Nella Città Ticino, per esempio, si percorrono solo 11,2 chilometri contro i 19,6 chilometri nelle Alpi orientali. Tuttavia, queste distanze cambiano radicalmente se consideriamo anche i chilometri all'estero. Durante la settimana, è nella Città Ticino che si percorrono le maggiori distanze all'estero (5,8 Km), rispetto agli 0,7 chilometri per gli abitanti delle Alpi orientali o agli 1,8 chilometri in un'altra zona di confine come Basilea.

Di sabato, tuttavia, le maggiori distanze all'estero sono percorse a partire dalle aree metropolitane di Zurigo, del Lemano e di Lucerna (20,1, 16,8 e 13,9 Km rispettivamente), probabilmente a causa dell'uso più frequente del trasporto aereo e/o della vicinanza al confine.

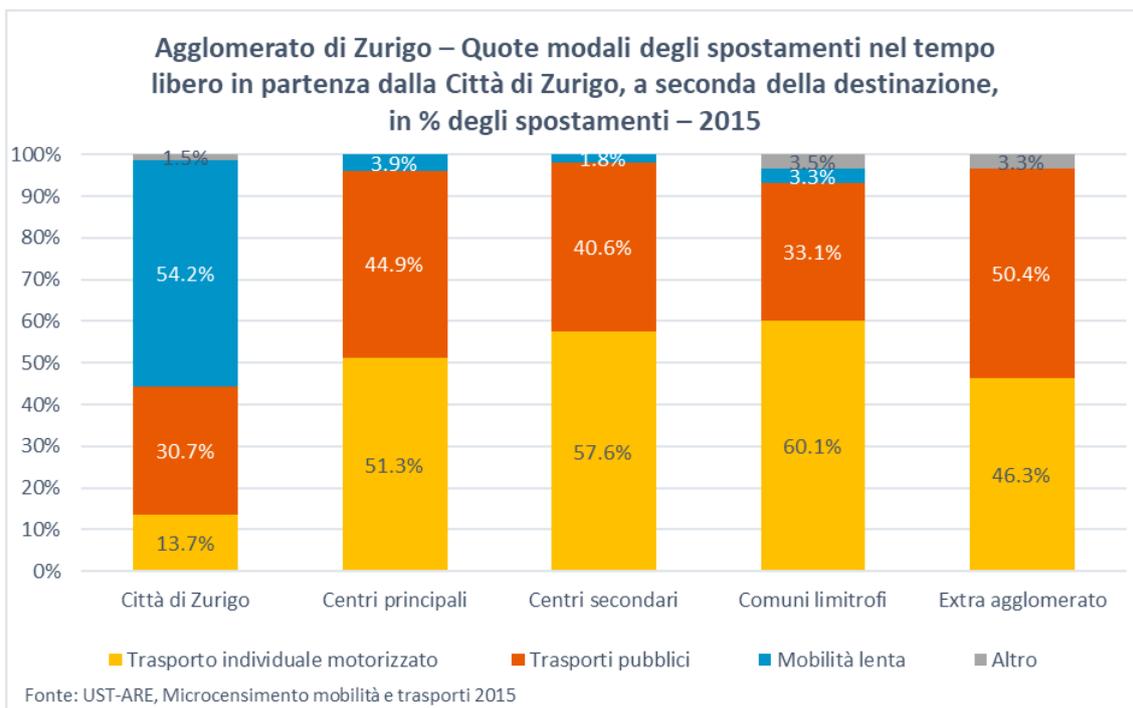


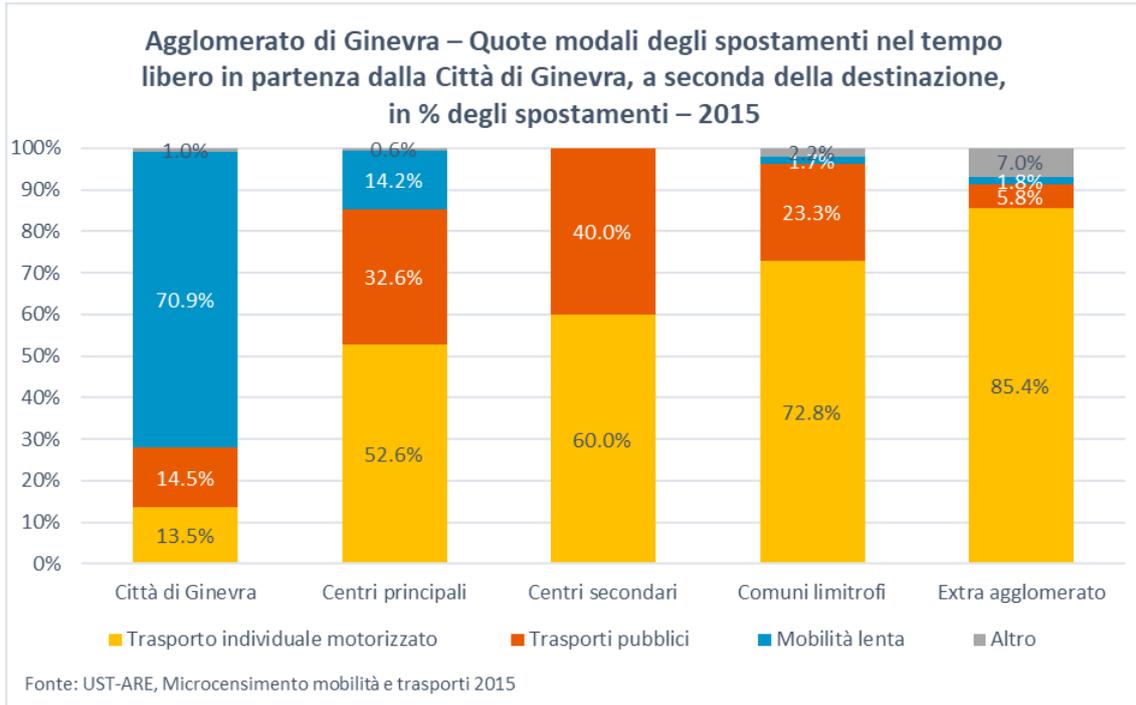
Factsheet 5 – «La concorrenza dei trasporti pubblici per il traffico lento»

Le prestazioni del sistema dei trasporti pubblici (TP) negli agglomerati influiscono significativamente sulla scelta modale per gli spostamenti nel tempo libero: un'efficiente rete di TP nel centro città è in competizione soprattutto con il traffico lento.

In Svizzera, nel 2015, quasi il **70% di tutti i spostamenti giornalieri per il tempo libero avveniva all'interno o tra agglomerati** (come punto di partenza o di arrivo).

Le prestazioni della rete di TP in un agglomerato sono fondamentali nella scelta modale per gli spostamenti nel tempo libero. Mentre a Zurigo la quota modale degli spostamenti con i TP all'interno dell'agglomerato è quasi il doppio rispetto a quella di Ginevra (30,7% a Zurigo contro il 14,5% a Ginevra), questo divario sale al 50,4% contro il 5,8% per gli spostamenti nel tempo libero dal centro città ai comuni esterni all'agglomerato. Questa differenza in termini di scelta modale (espressa in percentuale degli spostamenti) è probabilmente dovuta a un'offerta di treni regionali (S-Bahn) meno sviluppata a Ginevra rispetto all'agglomerato di Zurigo, che dagli anni Novanta vanta una rete celere regionale molto efficiente. La quota di spostamenti per il tempo libero a piedi o in bicicletta all'interno del centro dell'agglomerato è quindi più alta a Ginevra (70,9%) che a Zurigo (54,2%), dato che è meno «in competizione» con i TP del centro città. Anche nel confronto tra gli agglomerati di Berna, Basilea e Lugano si sono osservate divergenze che seguono la stessa logica. In generale, **le prestazioni del sistema dei trasporti pubblici sono in competizione diretta con la propensione a spostarsi a piedi o in bicicletta nel tempo libero.**

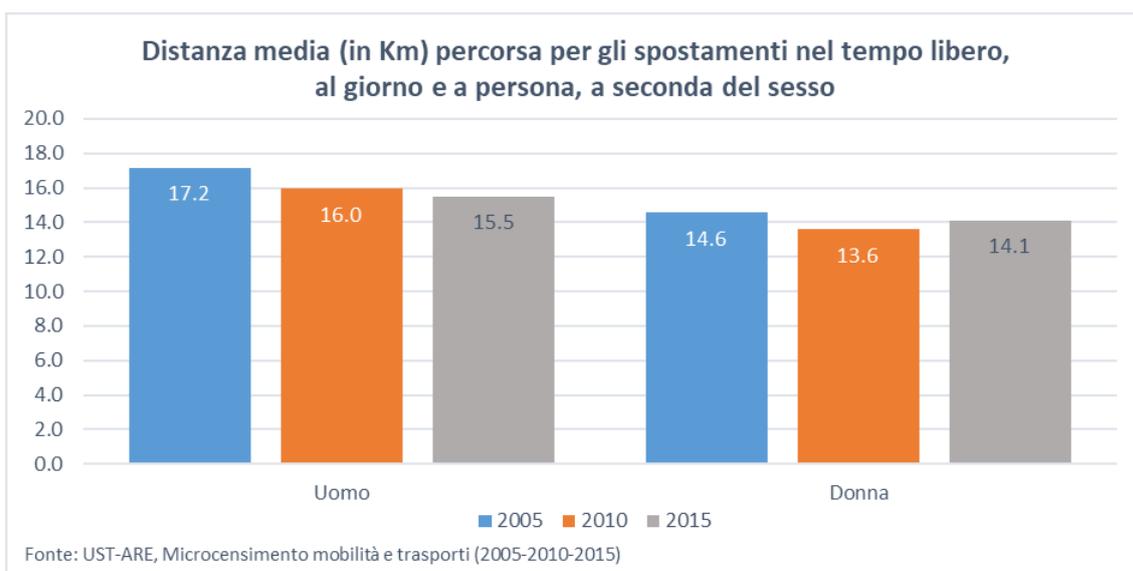




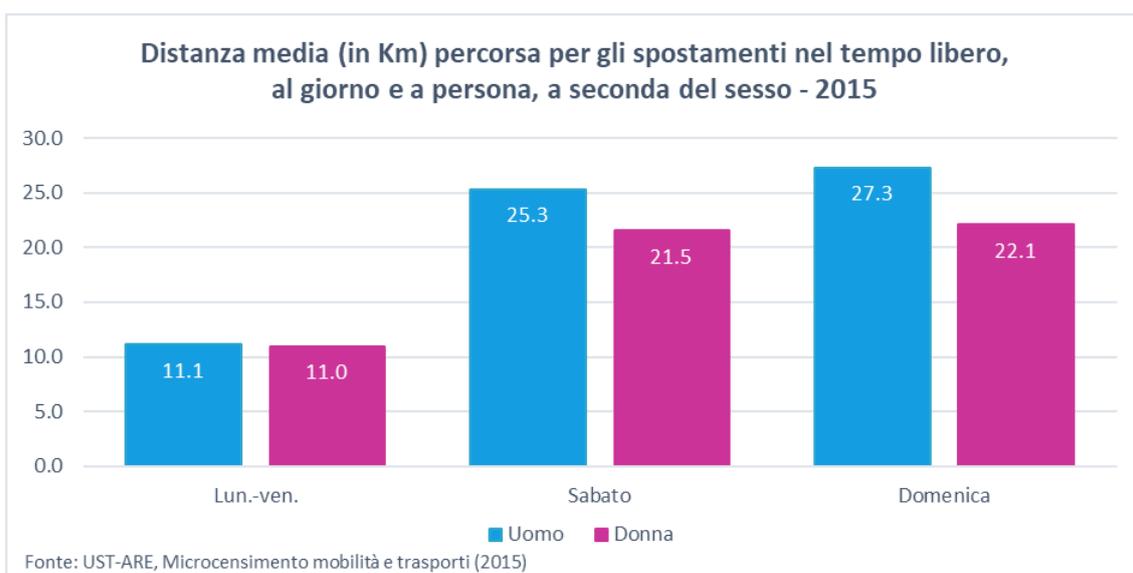
Factsheet 6 – «La mobilità nel tempo libero di uomini e donne»

Il divario tra uomini e donne in termini di distanze percorse per le attività del tempo libero tende a diminuire tra il 2005 e il 2015. Nonostante ciò, permangono alcune differenze: gli uomini coprono maggiori distanze nel tempo libero quotidiano rispetto alle donne, che tuttavia percorrono più chilometri per i viaggi.

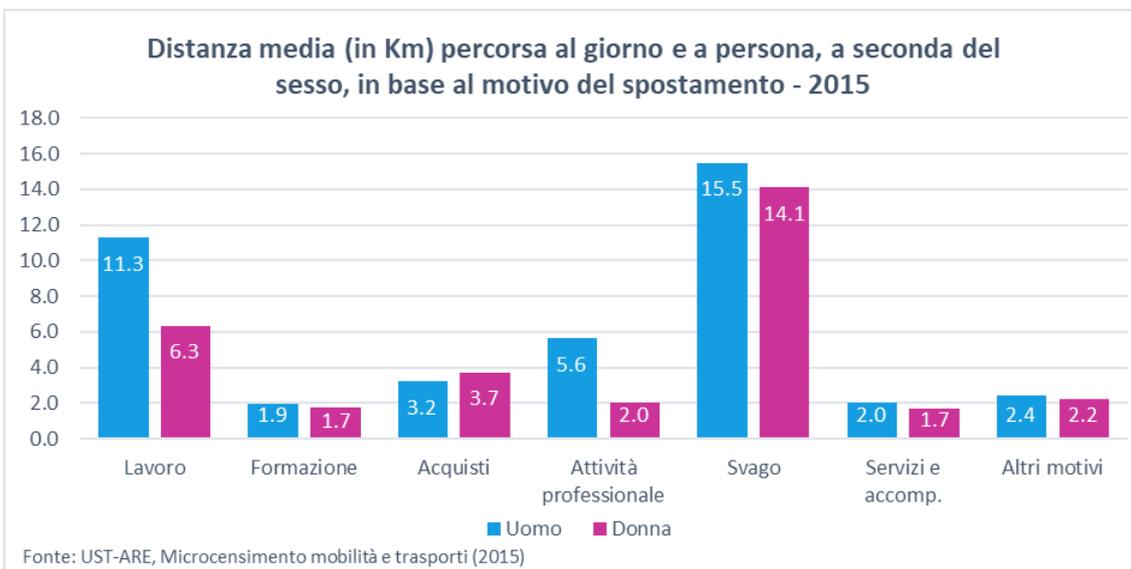
L'evoluzione delle distanze medie quotidiane a seconda del sesso mostra che **gli scarti nella mobilità per il tempo libero tra uomini e donne tendono a diminuire.**



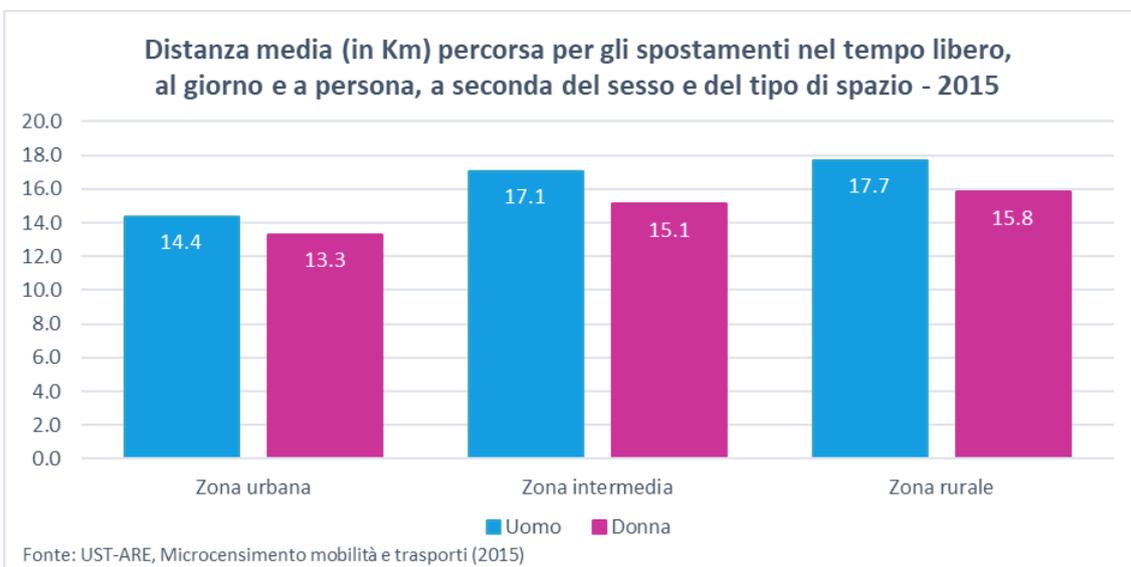
Uomini e donne percorrono in media le stesse distanze per il tempo libero nei giorni feriali (11,1 e 11,0 Km). **Nei fine settimana, invece, le differenze di sesso sono più marcate:** le distanze coperte nel tempo libero dagli uomini superano i 25 chilometri al giorno a persona rispetto a poco più di 21 chilometri per le donne.



In termini di distanze percorse al giorno e a persona, **la differenza osservata per il tempo libero tra uomini e donne esiste anche per gli altri motivi: in media le donne percorrono sistematicamente meno chilometri rispetto agli uomini**, fatta eccezione per gli acquisti. Tuttavia, la differenza tra uomini e donne è meno marcata per il tempo libero rispetto agli altri motivi, in particolare per il lavoro e le attività professionali, per le quali gli uomini percorrono in media il doppio dei chilometri.



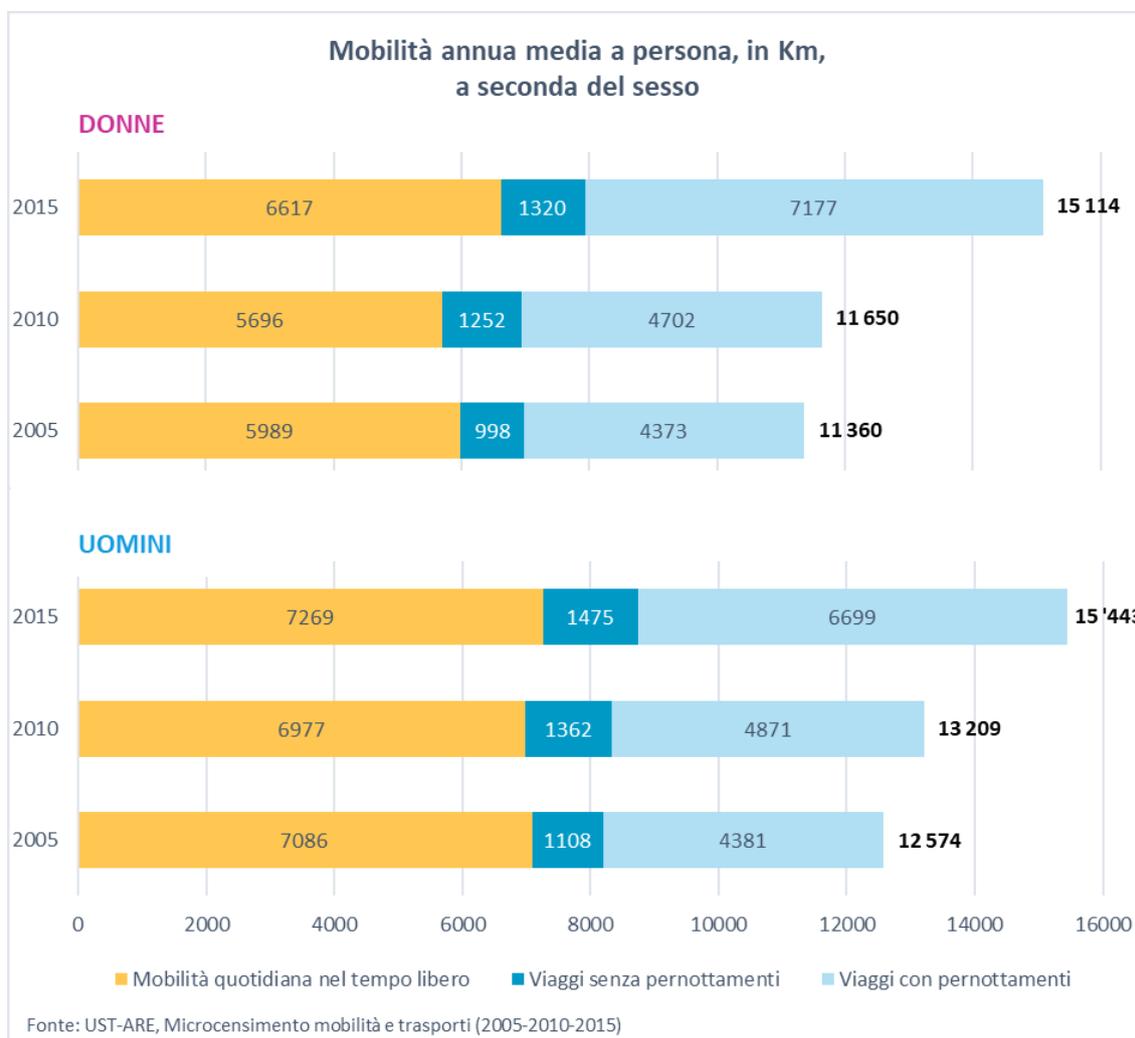
Mentre la distanza media percorsa per il tempo libero è generalmente maggiore per gli uomini che per le donne, **il divario tra uomini e donne è meno marcato nelle zone urbane rispetto a quelle intermedie e rurali**.



L'analisi delle quote modali degli spostamenti nel tempo libero denota anche alcune differenze tra uomini e donne: **le donne tendono a utilizzare maggiormente i trasporti pubblici nel tempo libero rispetto agli uomini**.

Dal punto di vista della mobilità annua, mentre l'aumento delle distanze per gli uomini è stato abbastanza costante tra il 2005 e il 2015, per le donne le distanze annue sono aumentate in misura

esponenziale, principalmente a causa di un aumento dei viaggi con pernottamenti solo tra il 2010 e il 2015 (la mobilità annua nel tempo libero delle donne è passata da una media di circa 11 500 Km nel 2005 e 2010 a oltre 15 000 Km nel 2015).



Anche il tasso di occupazione delle automobili guidate dagli uomini è leggermente superiore rispetto a quello delle donne (1,94 per gli uomini e 1,74 per le donne). Questa differenza nell'occupazione media delle automobili per gli spostamenti nel tempo libero è riconducibile probabilmente a vari fattori, come il mantenimento di una ripartizione «tradizionale» dei ruoli (in genere è l'uomo al volante quando vi sono più persone a bordo); la maggiore tendenza degli uomini a spostarsi in gruppo quotidianamente nel tempo libero rispetto alle donne e la tendenza delle donne a spostarsi di più per i viaggi rispetto agli uomini (per questo tipo di spostamenti, l'uso dell'auto è meno importante rispetto alla mobilità quotidiana).

Informazioni

Ufficio federale dello sviluppo territoriale ARE, Sezione trasporti, 3003 Berna
Dr. Aurelio Vigani, Capo progetto
Tel. +41 58 462 75 20, Mail: aurelio.vigani@are.admin.ch