

Zeitschrift: Collage : Zeitschrift für Raumentwicklung = périodique du développement territorial = periodico di sviluppo territoriale

Herausgeber: Fédération suisse des urbanistes = Fachverband Schweizer Raumplaner

Band: - (2021)

Heft: 2

Artikel: Mobilità del tempo libero = Mobilité de loisirs = Freizeitmobilität : quo vadis?

Autor: Vigani, Aurelio / Egeler, Christian

DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-957140>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. [Siehe Rechtliche Hinweise.](#)

Conditions d'utilisation

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. [Voir Informations légales.](#)

Terms of use

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. [See Legal notice.](#)

Download PDF: 06.02.2025

ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, <https://www.e-periodica.ch>

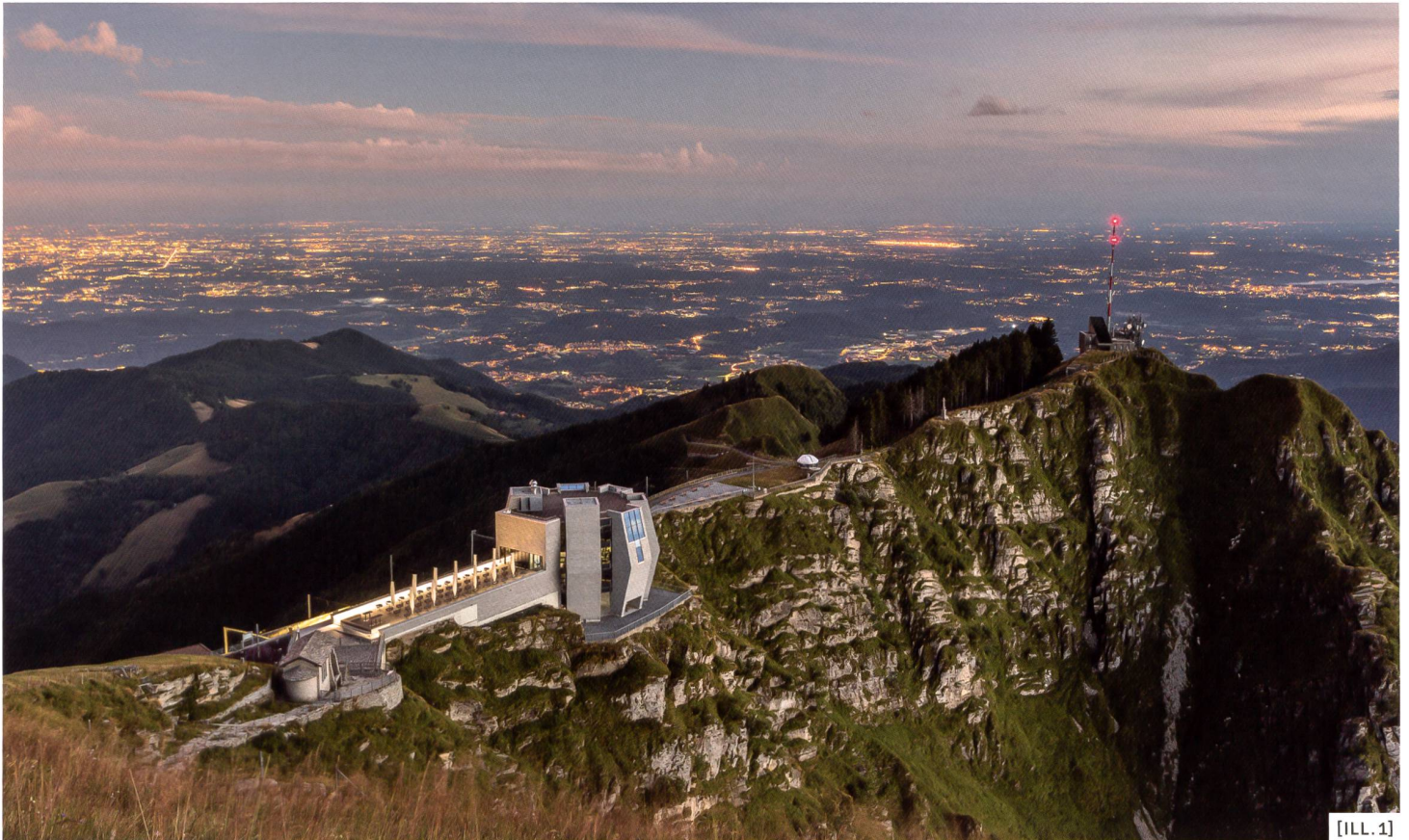
Mobilità del tempo libero / mobilité de loisirs / Freizeitmobilität: quo vadis?

AURELIO VIGANI

Capo progetto, Sezione trasporti ARE

CHRISTIAN EGELER

Capo sezione trasporti ARE



[ILL. 1]

Il tempo libero è il primo motivo di spostamento in Svizzera ma è spesso poco considerato dalle politiche di pianificazione del traffico a causa della difficoltà di intervento in un ambito così variegato. La Confederazione ha elaborato nel 2009, in risposta ad un atto parlamentare^[1], una «Strategia per il traffico del tempo libero». Questo articolo ne presenta alcuni punti tuttora attuali, illustra i principali cambiamenti nei comportamenti di mobilità della popolazione Svizzera e le conseguenti riflessioni dell'ARE per una sua migliore attuazione.

Il traffico del tempo libero è molto variegato. Di cosa parliamo esattamente?

Per definire il traffico del tempo libero bisogna innanzitutto chiarire cosa si intende con il termine di «tempo libero». A lungo il tempo libero è stato concepito come un «tempo residuo», al di fuori del «tempo produttivo» legato alle attività professionali. Il passaggio dal «tempo libero» come tempo residuale e improduttivo al «tempo libero» come tempo autonomo e ca-

pace di generare a sua volta altri tempi sociali, è avvenuto gradualmente durante gli anni '60 e '70 del XX secolo. Sarebbe tuttavia sbagliato credere ad una sorta di «democratizzazione» del tempo libero in quanto anche in questo ambito rimangono delle grandi differenze. Reddito, statuto sociale, età, mezzi di trasporto a disposizione e luogo di residenza condizionano pratiche e attività del tempo libero riflettendosi nei dati sui comportamenti di mobilità. Anche il genere della persona costituisce un fattore di disuguaglianza. Se il tempo libero delle donne appare spesso dalle statistiche maggiore rispetto a quello degli uomini, per un numero significativo di donne questo «tempo libero» rimane ancora probabilmente gravato dal lavoro domestico non retribuito, mentre la casa è principalmente uno spazio di svago per molti uomini.

[ILL. 1] Ein Blick ins Nachbarland Italien: benachbarte ausländische Regionen sind zunehmend beliebt für Freizeitaktivitäten / Un regard sur l'Italie voisine: les régions étrangères voisines sont de plus en plus prisées pour les activités de loisirs / Uno sguardo sulla vicina Italia: le regioni estere vicine sono sempre più popolari per le attività di svago (Foto: Ferrovia Monte Generoso, Andrea Balest)

[1] Postulato del Consigliere agli Stati Bieri «02.3733 Trafic de Loisirs. Rapport»



[ABB. 2] Mittlere Tagesdistanz pro Person und pro Tag nach Verkehrszweck, im Inland / Distance journalière moyenne par personne et par jour selon le motif de déplacement en Suisse / Distanza giornaliera media pro capite secondo lo scopo degli spostamenti, entro i confini nazionali (Quelle: BFS-ARE, Mikrozensus 2015 zum Verkehrsverhalten)

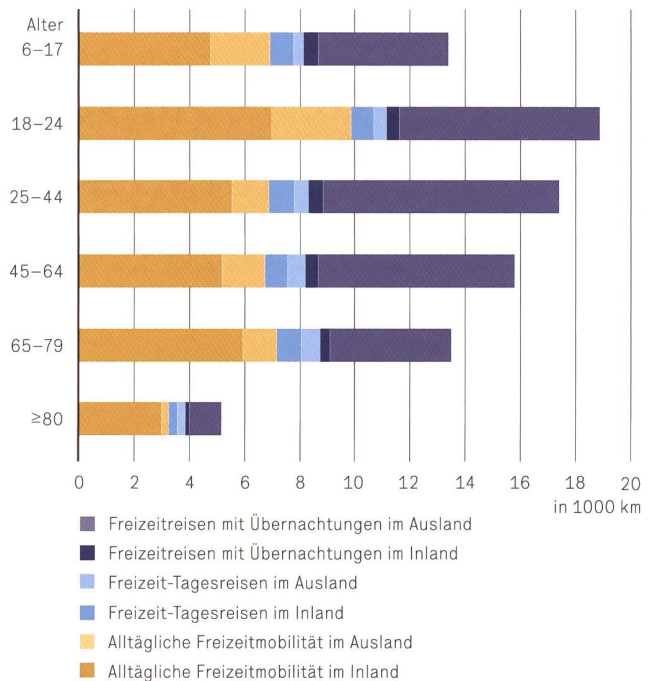
À la lumière de ces considérations, nous pouvons définir le trafic de loisirs comme «le trafic généré par des activités de loisirs (activités humaines de détente et de divertissement) – indépendamment du moyen de transport utilisé. Ne font donc pas partie du trafic de loisirs les déplacements en rapport avec les activités domestiques, avec la surveillance et l'éducation des enfants, avec la surveillance des personnes âgées, avec le travail non rémunéré au sein des associations et des organisations politiques. Faire des achats n'est en principe pas inclus dans les activités de loisirs» (Stratégie pour le trafic de loisirs 2009, pp.7–8) [2].

Lorsque nous parlons de mobilité de loisirs, nous entendons à la fois les déplacements liés aux activités de loisirs quotidiennes et les voyages occasionnels. Au quotidien, diverses catégories d'activités sont comprises, telles que les visites à des proches, les sorties au restaurant, les activités en plein air, les manifestations culturelles, etc.

Bilan de dix ans de stratégie en matière de trafic de loisirs

L'objectif de la Stratégie fédérale de 2009 demeure très actuel: rendre le trafic de loisirs en Suisse plus durable! À ce propos, la vision suivante avait été formulée: «En 2020, la population suisse et les visiteurs étrangers couvrent leurs besoins en matière de mobilité de loisirs de manière plus durable qu'à l'heure actuelle. Par rapport à l'année 2005, la répartition modale du trafic de loisirs a enregistré un glissement au profit des transports publics et de la mobilité douce. [...] Les incidences négatives du trafic de loisirs sur l'environnement et le territoire diminuent sans restriction majeure sur le plan individuel» (CF, 2009: p.35). Afin de réaliser cette vision, une série de mesures ont été proposées dans différents domaines pour promouvoir ce report modal, améliorer les données de base pour la planification des transports, soutenir des projets innovants, etc. Où en sommes-nous? Quel bilan dresser?

[2] Conseil fédéral suisse (2009). *Stratégie pour le trafic de loisirs: Rapport du Conseil fédéral sur la stratégie pour un trafic de loisirs durable donnant suite au postulat 02.3733*, Peter Bieri, du 12 décembre 2002



[ABB. 3] Mittlere Jahresmobilität im Freizeitverkehr pro Person nach Mobilitätsart – Detail Wege im In- und Ausland 2015 / Mobilité annuelle moyenne pour les loisirs par personne selon le genre de mobilité en Suisse et à l'étranger, 2015 / Mobilità media annua pro capite nel tempo libero secondo il tipo di spostamenti. Spostamenti in Svizzera e all'estero nel 2015 (Quelle: BFS-ARE, Mikrozensus 2015 zum Verkehrsverhalten)

Freizeitmobilität ist der Hauptverkehrszweck in der Schweiz: Was hat sich in den letzten 15 Jahren verändert?

Zwischen 2005 und 2015 ist die jährliche Freizeitmobilität, d.h. die Summe der im Alltag oder bei Reisen im In- und Ausland zurückgelegten Distanzen stark gestiegen: von weniger als 12'000 km im Jahr 2005 auf nahezu 15'300 km im Jahr 2015 (ca. 3300 km mehr pro Person und pro Jahr).

Bei dieser Entwicklung spielen die Flugreisen eine grosse Rolle. So haben die für Freizeitzwecke im Flugzeug zurückgelegten Distanzen innerhalb von 10 Jahren: von jährlich 2538 km pro Person im Jahr 2005 auf jährlich 5671 km pro Person im Jahr 2015 massiv zugenommen (+123%). 37% dieser Zunahme erfolgte im Zeitraum 2005–2010, 63% im Zeitraum 2010–2015.

2015 legten die Einwohnerinnen und Einwohner der Schweiz für die alltägliche Freizeit im Inland etwas weniger, im Ausland aber doppelt so viele Kilometer zurück als im Jahr 2005. Insgesamt stieg die für Freizeitzwecke zurückgelegte mittlere Tagesdistanz pro Person von 17.8 auf 19.0 Kilometer.

Obwohl die im In- und Ausland für Freizeitzwecke zurückgelegten mittleren Tagesdistanzen insgesamt gestiegen sind, so stellt die Freizeit in der Schweiz dennoch der einzige Verkehrszweck dar, bei dem die mittlere Wegdistanz rückläufig ist. Dieser Rückgang lässt sich auf verschiedene Ursachen zurückführen [ABB. 2]:

- Zunahme der für «Verpflichtungen» zurückgelegten Distanzen, beispielsweise für Service und Begleitwege, Ausbildung / Schule und Arbeit;
- Zunahme der Anzahl Freizeitwege im Langsamverkehr, welche aber kürzer sind;
- Abnahme der MIV-Wege;
- Substitution der Alltagsfreizeit (im Nahbereich) durch Reisen;
- Zunahme der alltäglichen Wege im Ausland.

Zwar betrifft die Zunahme der für Freizeitreisen zurückgelegten Distanzen die gesamte Schweizer Bevölkerung, doch war der Zuwachs bei den Jungen im Alter von 18 bis 24 Jahren besonders ausgeprägt (durchschnittlicher Zuwachs über 10 Jahre: 1200 km pro Reise). 2015 gehörte diese Bevölkerungsgruppe zu denjenigen Personen, welche die längsten Jahresdistanzen für Freizeitzwecke zurücklegten (im Mittel beinahe 19'000 km), und dies bei fast allen Arten der Freizeitmobilität ausser bei den Tagesreisen. [ABB.3]

Untersucht man die Freizeitwege nach Freizeitaktivität, stellt man fest, dass drei Viertel der alltäglichen Freizeitwege auf nicht-sportliche Aussenaktivitäten (z.B. Spaziergänge), Gastronomiebesuche, Verwandtschafts- oder Freundesbesuche und Sportaktivitäten entfallen (Reihenfolge nach abnehmender Bedeutung). Die relative Bedeutung der verschiedenen Freizeitaktivitäten ist jedoch bei den Freizeitwegen im In- und Ausland nicht gleich. Im Inland liegt der grösste Anteil mit 22.6% der Freizeitwege bei nicht-sportlichen Aussenaktivitäten, während im Ausland die Gastronomiebesuche mit 32.7% den Hauptanteil an den alltäglichen Freizeitwegen stellen.

Unter dem Gesichtspunkt der Verkehrsmittelwahl wurde festgestellt, dass im Freizeitverkehr bei praktisch allen Aktivitäten der motorisierte Individualverkehr dominiert. Dies trifft trotz eines Rückgangs der zwischen 2005 und 2015 im Auto zurückgelegten Distanzen zu Gunsten des öffentlichen Verkehrs und des Langsamverkehrs immer noch zu. Ein positives Zeichen sind die Shared-Mobility-Angebote, die durch die Digitalisierung stets zugänglicher werden. So hat sich gezeigt, dass, wer nur nach Absprache über ein Auto verfügt, im Durchschnitt zwar die gleichen Distanzen für Freizeitzwecke zurücklegt wie eine Person, die stets über ein Auto verfügt, jedoch einen viel ÖV-freundlicheren Modalsplit vorweist.

Die vom ARE realisierte Studie im Jahr 2018[3] über die Entwicklung der Freizeitmobilität der Schweizer Bevölkerung zwischen 2005 und 2010 hat gezeigt, dass sich der Freizeitverkehr immer mehr vom Inland ins Ausland verlagert. Dies verursacht zwar statistisch einen begrüssenswerten Rückgang des Freizeitverkehrs in der Schweiz, führt aber insgesamt zu einem weniger nachhaltigen Mobilitätsverhalten, was den Zielen der Strategie Freizeitverkehr genauso wie der inländischen Tourismusförderung deutlich widerspricht. Für die Alpenregion zeigt sich jedoch ein anhaltendes Wachstum des Freizeitverkehrs, was unter anderem auf den gesellschaftlichen «Outdoor-Trend» zurückzuführen ist. Dies bringt spezifische transportbezogene Herausforderungen für den Alpenraum mit sich.

Alla luce dei cambiamenti in corso, quali insegnamenti per una migliore attuazione della Strategia traffico del tempo libero?

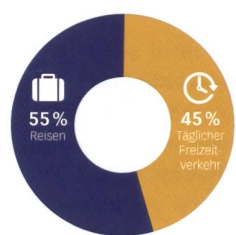
Riflettere oggi, in questa situazione straordinaria ed estremamente incerta legata alla pandemia di coronavirus, su nuovi approcci per migliorare la sostenibilità della mobilità del tempo libero può sembrare difficile. Tuttavia i cambiamenti strutturali osservati negli ultimi anni (maggiori distanze per i viaggi all'estero ma allo stesso tempo un'accresciuta sensibilità ai problemi legati ai cambiamenti climatici da parte delle nuove generazioni) ci inducono a concentrarci sugli ambiti di intervento seguenti:

— *Sfruttare meglio le sinergie offerte dalle varie politiche settoriali di competenza della Confederazione.* Il coordinamento globale dei trasporti (in particolare l'attuazione della nuova parte programmatica del Piano settoriale dei trasporti),

[3] <https://www.are.admin.ch/are/de/home/verkehr-und-infrastruktur/strategie-und-planung/freizeitmobilitaet.html>

Freizeitverkehr macht 40% der Tagesdistanz aus. Zwischen 2005 und 2015 gingen die Distanzen für den Freizeitverkehr, die im Inland zurückgelegt wurden, zurück, jene im Ausland nahmen zu.

15'295 km im Jahr 2015 pro Person



3300 km mehr als 2005

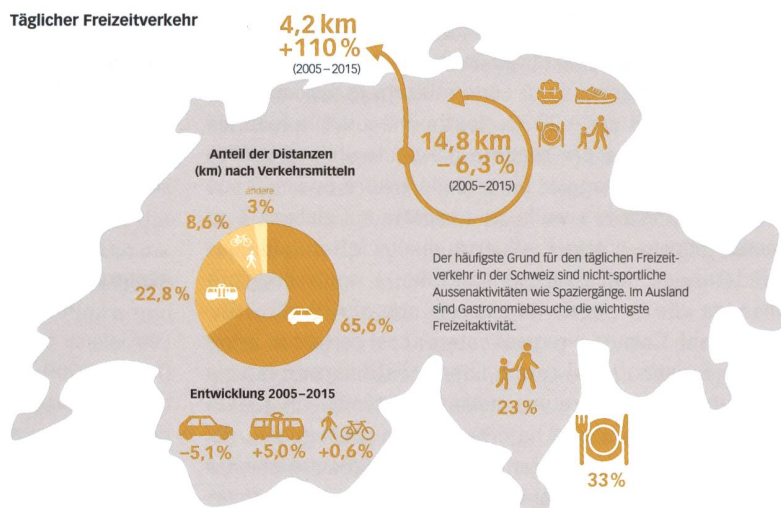
Flugreisen für die Freizeit

5671 km des Freizeitverkehrs pro Person wurden 2015 im Flugzeug zurückgelegt.



Das sind 123% mehr Kilometer als 2005.

Täglicher Freizeitverkehr



Billige Flüge

Das grosse Angebot an Billigflügen ist ein wichtiger Faktor für die Zunahme des Freizeitverkehrs. Dies ist auch an der wachsenden Bedeutung der Flughäfen Basel und Genf abzulesen.



Auto «on demand»

Personen, die nach Bedarf über ein Auto verfügen, legen dieselben Distanzen zurück wie jene, denen jederzeit ein Auto zur Verfügung steht, jedoch deutlich öfter mit öffentlichen Verkehrsmitteln.



Mobile Jugend

Junge Erwachsene zwischen 18 und 24 Jahren reisen in ihrer Freizeit häufiger und legen pro Reise im Durchschnitt 1200 km mehr zurück als 2005. Diese Altersgruppe legte 2015 die meisten Kilometer zurück – pro Person durchschnittlich 19000 km.

[ABB.4] Freizeitmobilität der Schweizer Bevölkerung zwischen 2005 und 2015 / Mobilità de loisirs de la population suisse entre 2005 et 2015 / Mobilità del tempo libero della popolazione svizzera tra il 2005 e il 2015 (Quelle: BFS/ARE, Mikrozensus Mobilità und Verkehr 2005-2015)

la politica del turismo, le politiche degli agglomerati e per le aree rurali e le regioni montane, la politica climatica, senza dimenticare l'attuazione della Strategia per uno sviluppo sostenibile 2030, sono importanti ambiti in cui la Confederazione gioca un ruolo di primo piano. Diverse di queste politiche sono o verranno presto attualizzate. In questo ambito l'ARE dovrà svolgere un ruolo più incisivo per garantire un buon coordinamento e la necessaria considerazione del traffico del tempo libero.

— *Promuovere gli spostamenti brevi e la possibilità di svolgere attività di svago e di vacanza nella propria regione.* L'allungamento delle distanze percorse per il tempo libero, soprattutto a causa dei viaggi, aggrava il bilancio di sostenibilità in questo settore. Nell'ambito dell'Ufficio di coordinamento per la mobilità sostenibile (COMO) e del programma «Progetti modello per uno sviluppo sostenibile del territorio» (MoVo) sono stati già realizzati o sono in corso attualmente diversi progetti pilota per esempio nell'ambito degli spostamenti brevi e degli svaghi di prossimità. Due di questi progetti (Parco del Laveggio, concluso nel 2018 nell'ambito di MoVo) e BleibHier (attualmente in corso nell'ambito del COMO) sono presentati in questo numero di Collage. In futuro verranno sostenuti ulteriori iniziative grazie a questi programmi federali di incentivazione. Si darà inoltre maggiore visibilità alla comunicazione dei risultati per una migliore capitalizzazione degli insegnamenti.

— *Rafforzare la rete di contatti e la possibilità di discussione.* Per trovare soluzioni innovative e condivise che migliorino l'efficacia delle misure a favore della mobilità sostenibile, anche nell'ambito del tempo libero, da un paio di anni l'ARE ha intensificato il dialogo e lo scambio tra i professionisti del settore della mobilità e della pianificazione del territorio istituendo una Conferenza nazionale della mobilità [4] e una Rete «Mobilità e territorio CH» [5]. Queste occasioni come altre future nuove iniziative permetteranno di coordinare maggiormente delle misure a favore della mobilità del tempo libero nei diversi ambiti d'azioni che sono spesso al di fuori delle competenze federali.

La Strategia traffico del tempo libero del 2009, nonostante non abbia ancora permesso di concretizzare la visione di sostenibilità auspicata per il 2020, mostra che a livello federale è possibile intervenire per rendere più sostenibile il traffico del tempo libero. La maggior parte delle misure possibili può essere adottata solo in aree in cui l'impatto sul sistema è relativamente piccolo, o dove l'influenza di altri fattori, sui quali la Confederazione non ha alcun controllo, è molto maggiore. Ne consegue che la ricerca di sinergie con altri livelli istituzionali (Cantoni, Comuni o regioni estere) così come con attori del settore turistico e del tempo libero costituiscono la sola e unica via per promuovere una mobilità sostenibile in questo settore. L'attuale pandemia ha creato nuovi presupposti, del tutto inattesi, ma che, nonostante le enormi difficoltà che sta generando, potrebbe rivelarsi anche un'opportunità per ripensare le pratiche del tempo libero e la conseguente mobilità.

[4] www.aren.admin.ch/are/it/home/mobilita/strategia-e-pianificazione/mobilita.html

[5] www.aren.admin.ch/are/it/home/mobilita/strategia-e-pianificazione/coordinamento-trasporti-territorio/netzwerk-mobilitaet-raum-ch.html

[6] www.aren.admin.ch/are/it/home/mobilita/strategia-e-pianificazione/mobilitadeltempolibero.html

[7] www.aren.admin.ch/are/de/home/mobilitaet/strategie-und-planung/freizeitmobilitaet.html

[8] www.aren.admin.ch/are/fr/home/mobilite/strategie-et-planification/mobilitedeloisirs.html

RIASSUNTO

Il tempo libero è il principale motivo di mobilità in Svizzera. Dal 2009 la Confederazione dispone di una Strategia con una serie di misure e obiettivi in parte ancora attuali per promuovere la mobilità sostenibile in questo settore. Nonostante una leggera diminuzione delle distanze percorse giornalmente per il tempo libero in Svizzera, i dati mostrano che negli 15 anni i viaggi all'esterno in aereo sono aumentati considerevolmente. Questa evoluzione è presentata in uno studio e in alcuni riassunti sul sito web dell'ARE [6]. Ci sono stati anche importanti cambiamenti rispetto alla Strategia del 2009 che necessitano ora un'attuazione più efficace di (nuove) misure. La digitalizzazione offre più possibilità per promuovere una mobilità del tempo libero multimodale e sostenibile. La Confederazione sostiene dei progetti pilota in questo ambito inoltre assicura il coordinamento globale dei trasporti favorendo il dialogo tra gli attori e integrando il tema della mobilità del tempo libero in altre politiche settoriali.

ZUSAMMENFASSUNG

Freizeit ist der Hauptverkehrszweck in der Schweiz. Seit 2009 verfügt der Bund über eine Freizeitverkehrsstrategie mit einer Reihe von Massnahmen und Zielen, die zum Teil noch aktuell sind, um die nachhaltige Mobilität in diesem Bereich zu fördern. Trotz eines leichten Rückgangs der täglich für die Freizeit zurückgelegten Distanzen in der Schweiz zeigen die Daten, dass Auslandsreisen mit dem Flugzeug in den letzten 15 Jahren deutlich zugenommen haben. Diese Entwicklungen wurden in einer Studie und Zusammenfassungen auf der ARE-Website dargestellt [7]. Seit der Strategie 2009 gab es auch wichtige Änderungen, die nun eine effektivere Umsetzung von (neuen) Massnahmen erfordern. Die Digitalisierung bietet mehr Möglichkeiten, multimodale und nachhaltige Freizeitmobilität zu fördern. Zudem unterstützt dem Bund Pilotprojekte in diesem Bereich und stellt die Gesamtverkehrscoordination sicher, indem es den Dialog zwischen den Verkehrsakteuren fördert um das Thema Freizeitmobilität in verschiedene Sektoralpolitiken zu integrieren.

RÉSUMÉ

Les loisirs sont le principal motif de déplacement en Suisse. Depuis 2009, la Confédération dispose d'une Stratégie pour le trafic de loisirs proposant une série de mesures et d'objectifs, dont certains sont toujours d'actualité, pour promouvoir la mobilité durable dans ce domaine. Malgré une légère diminution des distances quotidiennes parcourues pour les loisirs en Suisse, les données montrent que les voyages en avion ont considérablement augmenté au cours des 15 dernières années. Cette évolution est présentée dans plusieurs documents sur le site de l'ARE [8]. Il y a également eu des changements importants depuis la stratégie de 2009, nécessitant maintenant une mise en œuvre plus efficace des (nouvelles) mesures. La digitalisation offre davantage de possibilités pour promouvoir une mobilité de loisirs multimodale et durable. La Confédération soutient des projets pilotes dans ce domaine et assure la coordination globale des transports en favorisant le dialogue entre les parties prenantes et en intégrant ce thème dans d'autres domaines politiques.