



Chilometri per divertimento? La mobilità nel tempo libero

Una relazione specifica.

INDICE

Cosa rientra nel traffico per il tempo libero?	2
Chilometri nel confronto internazionale	2
Il motore del traffico per il tempo libero	3
Davanti alla scelta.....	4
Tempo, comfort e denaro.....	4
I viaggiatori della domenica.....	4
Basta con il divertimento – la situazione si fa seria	5
Per potersi di nuovo divertire: sostenibilità nella mobilità ...	7
Impostazioni generali.....	7
Impostazioni nella pianificazione territoriale e dei mezzi pubblici.....	7
La riscoperta delle aree vicine	7
Nuovi orizzonti nel trasporto pubblico... ..	7
...e nel settore turistico	9
Orientamento del traffico automobilistico del tempo libero	9
Progetti per trasporti sostenibili – esempi nelle Alpi	10
Trasporti per il tempo libero – con lungimiranza.....	11
Bibliografia.....	12

Chilometri per divertimento? La mobilità nel tempo libero

Elke Haubner, CIPRA-International

Cosa rientra nel traffico per il tempo libero?

Il traffico per il tempo libero è un segmento del traffico viaggiatori. Gli spostamenti per motivi di lavoro o scolastici e i movimenti dei pendolari non sono qui compresi. Più difficile risulta distinguerlo dal traffico per fare acquisti, che viene talvolta considerato un segmento autonomo oppure annoverato tra il "traffico per il disbrigo di commissioni". Dal momento tuttavia che il fattore "esperienza gratificante" del fare acquisti è sempre più rilevante, il traffico che ne deriva deve sicuramente essere compreso tra le attività del tempo libero. Il traffico per il tempo libero si sviluppa in diverse località: nelle città/agglomerati urbani, nelle aree ricreative, marginali o montane. Produce diversi tipi di conseguenze e per ciascuna di esse devono essere adottati provvedimenti adeguati.

Il traffico per il tempo libero è anche un fenomeno transfrontaliero. I dati rilevanti per il traffico per il tempo libero consistono perciò anche nel numero di chilometri-persone (cioè il prodotto del numero di persone per i chilometri percorsi) dei cittadini di un paese all'estero e rispettivamente degli stranieri all'interno del paese. In Svizzera, ad esempio, vengono percorsi 60 miliardi di chilometri-persone per il tempo libero all'interno del paese, sono invece 40 miliardi i chilometri-persone percorsi dagli svizzeri all'estero.

In stati come la Svizzera, l'Austria o la Germania il traffico per il tempo libero raggiunge già una percentuale del 50-60% del traffico complessivo. La percentuale del traffico motorizzato individuale rispetto al traffico per il tempo libero è molto alta in questi paesi, con valori che raggiungono il 60-80%.

In Svizzera il tema "traffico per il tempo libero" è stato studiato nell'ambito del Programma nazionale di ricerca, il NRP 41 "Traffico e ambiente – effetti reciproci Svizzera-Europa".

Chilometri nel confronto internazionale

Il traffico per il tempo libero rappresenta all'interno dei diversi stati una percentuale del traffico complessivo di entità paragonabile, che si attesta attorno al 60% (Tabella 1).

Stato	Chilometri-persone	Chilometri-persone	Percentuale del traffico per il tempo libero
	Traffico complessivo annuale	Traffico complessivo per abitante all'anno	
Svizzera	106 miliardi (Meier, 2000)	13.881	60%
Germania	939 miliardi (ifo-Institut, 1995)	11.477	50%
Austria	109 miliardi (www.bmu.gv.at , 1995)	13.457	60%

Il motore del traffico per il tempo libero

Ogni persona che si dedica ad attività del tempo libero che non si svolgono all'interno della propria abitazione produce traffico per il tempo libero. I bisogni psicosociali di libertà, sicurezza, potere, contatti sociali, sfera privata, divertimento determinano il comportamento relativo alla mobilità nel quotidiano e nel tempo libero.

Il tempo libero è un segmento importante dell'ammontare complessivo del traffico, che deve essere considerato con attenzione. Le condizioni economiche e sociali inoltre fanno costantemente crescere la sua rilevanza.

C'è sempre più tempo libero a disposizione – in Francia ad esempio la settimana lavorativa è scesa a 35 ore – e il rapporto tra tempo di lavoro e tempo libero condiziona direttamente la quantità di traffico per il tempo libero prodotta. Grazie a posta elettronica, cellulari e Internet i tempi di lavoro si sono modificati, la suddivisione del lavoro in generale è diventata più flessibile e si può quindi meglio conciliare con le attività del tempo libero. Anche la crescita economica e dei redditi giocano qui una parte.

È in corso una tendenza all'aumento delle attività esterne al proprio domicilio, anche per l'esplosione delle offerte per il tempo libero.

Le aree ricreative prossime alle città e i centri per il tempo libero, come gli impianti sportivi, si trovano perlopiù al di fuori dei centri urbani, diventando così poli di attrazione per il traffico. I centri commerciali sono anch'essi grandi attrattori di traffico.

I periodi di vacanza sono sempre più brevi. Se negli anni settanta la durata media di una vacanza era ancora di 8-9 giorni, oggi è scesa a 5. È quindi rimasto inalterato il numero dei pernottamenti, ma il traffico è aumentato, poiché i viaggi di andata e ritorno si succedono con maggior frequenza.

Tabella 2: I segmenti del traffico per il tempo libero e le rispettive percentuali sul traffico per il tempo libero nel suo complesso, in Svizzera

	In miliardi di chilometri-persone	Percentuale
Visite a conoscenti/parenti	13	33%
Sport	10	30%
di cui: viaggi giornalieri per località sciistiche		5%
Manifestazioni (escluso sport/arte/cultura), fiere per il tempo libero, politica, religione ecc.	3-4	9%
Arte/cultura	2	5%
Turismo enogastronomico	2	5%
Giardini zoologici e parchi ricreativi	1,3	3%
Turismo sessuale	1	3%
Parchi di divertimenti	0,5	1%
Andare al cinema	0,5	1%
Impianti sportivi e di gioco	0,2	0,2%
Altro	6	15%

Fonte: Ruedi Meier, Nachhaltiger Freizeitverkehr, 2000

Davanti alla scelta...

Quanto e che tipo di traffico per il tempo libero viene prodotto dipende molto da fattori personali e da aspetti socioeconomici: età, reddito, sesso, residenza, strutture residenziali e simili infrastrutture, disponibilità e costi dei mezzi di trasporto influenzano il comportamento nel tempo libero così come la scelta del mezzo di trasporto. Per cui gli abitanti delle aree urbane scelgono i mezzi pubblici (MP) molto più spesso rispetto alle persone residenti in aree rurali o piccole città. In base alle diverse situazioni di vita, sono presenti diverse modalità di mobilità del tempo libero.

Nel confronto per dati disaggregati tra traffico complessivo e traffico per il tempo libero non ci sono differenze sostanziali. Il traffico motorizzato individuale (TMI) detiene la quota principale del traffico complessivo. Nella tabella 3 è rappresentata la ripartizione per dati disaggregati.

Tabella 3: confronto per dati disaggregati (percentuale)

Stato	TMI	MP	Aereo	TL	Fonte
Svizzera traffico per il tempo libero	66	17		10	Ruedi Meier, Nachhaltiger Freizeitverkehr, 2000
Svizzera traffico complessivo	71	17		7	Ruedi Meier, Nachhaltiger Freizeitverkehr, 2000
Germania traffico per il tempo libero	77	15	2		www.freizeitverkehr.de
Germania traffico complessivo	82	15	3		ifo-institut, 1995
Austria traffico per il tempo libero	64	8		28	VCÖ, 1998
Austria traffico complessivo	55	16		29	VCÖ, 1998
TL = trasporti lenti (a piedi, in bicicletta)					

Secondo una ricerca condotta sui chilometri percorsi in treno, in Svizzera si ha il maggior numero di chilometri percorsi annualmente per abitante (1.850): Segue la Francia (1.130), l'Austria (1.104), la Germania (891) e l'Italia (711) (LITRA, 1999). Anche se questi chilometri non sono riconducibili esclusivamente al traffico per il tempo libero, tali dati rispecchiano tuttavia l'atteggiamento della popolazione verso il trasporto pubblico.

Tempo, comfort e denaro

Quale motivo immediato fa scegliere determinati mezzi di trasporto? Questa domanda è stata oggetto di un'indagine svolta nell'estate 1997 e nell'inverno 1998 da TopSwiss (Tourismus Profil Schweiz) mediante rilevamenti scritti. Ne è emerso che gli utilizzatori di veicoli privati a motore citavano il fattore tempo e il comfort quale motivo principale della loro scelta. Al secondo posto si colloca il prezzo e al terzo l'abitudine. Sono simili i motivi delle persone che decidono per il pullman o l'aereo.

Per gli utenti dei trasporti pubblici l'"abitudine" rappresenta il motivo principale, seguito a breve da "comfort" e "prezzo". Nella scelta del mezzo di trasporto il fattore tempo non è in primo piano.

I viaggiatori della domenica

Non costituisce certo una sorpresa il fatto che la maggior parte del volume di traffico dei fine settimana sia costituito da traffico per il tempo libero, di domenica addirittura il 90% del traffico complessivo (Tabella 4). In Svizzera nei giorni lavorativi la percentuale è del 36%, il sabato del 70%. Anche la durata degli spostamenti per il tempo libero è superiore di domenica, sempre in Svizzera, mentre cala durante la settimana. In Austria la situazione è simile, a prescindere dai sabati: la percentuale del traffico per il tempo libero ri-

spetto al totale è del 35% durante la settimana, del 46% al sabato e di oltre il 90% di domenica (VCÖ, 1998).

Tabella 4: La percentuale del traffico per il tempo libero e la durata degli spostamenti per il tempo libero nei giorni feriali in Svizzera

Periodo	Percentuale del traffico per il tempo libero sul totale	Durata degli spostamenti per il tempo libero
Durante la settimana	36%	33 min.
Sabato	70%	55 min.
Domenica	> 90%	80 min.

Fonte: Ruedi Meier, Nachhaltiger Freizeitverkehr, 2000

Basta con il divertimento – la situazione si fa seria

L'elevato tasso di crescita del traffico per il tempo libero provoca gravi problemi per l'ambiente. Gli effetti negativi del traffico individuale motorizzato sono, come quelli del traffico in generale, inquinamento acustico, consumo di spazio, peggioramento della qualità dell'aria, consumo di carburanti fossili. Il traffico per il tempo libero rappresenta anche un problema di sicurezza: poiché nei giorni lavorativi il traffico per il tempo libero si svolge soprattutto di sera e di notte, la frequenza degli incidenti è piuttosto elevata. Gli incolonnamenti provocati dal traffico per il tempo libero – ad esempio all'inizio e alla fine delle ferie, così come per il "cambio di turno" dei vacanzieri – comportano ragguardevoli perdite di tempo, nonché l'inquinamento dell'ambiente.

E naturalmente la crescita costante del traffico per il tempo libero contribuisce in misura essenziale al riscaldamento del clima: il traffico nel suo complesso è responsabile del 30% delle emissioni di CO₂, di cui circa il 50-60% è a carico del traffico per il tempo libero. Ciò significa che proprio nel segmento del traffico per il tempo libero si colloca un grande potenziale per ridurre sia i rischi che le emissioni di CO₂.

Nell'ambito del NRP 41 (Programma nazionale di ricerca della Svizzera) sono stati elaborati criteri e indicatori di sostenibilità per il traffico (Tabella 5)

Tabella 5

Settore	Criteri	Indicatori
Ambiente/Risorse	Clima	Emissioni di CO2
	Igiene dell'aria	Emissioni di NOx, di polveri fini accessibili ai polmoni
	Rumore	Inquinamento acustico
	Habitat, paesaggio	fabbisogno di superfici/aree non tagliate da vie di comunicazione
	Risorse/Energia	Consumo di combustibili fossili
Economia	Verità dei costi	Costi per danni esterni
	Prezzo	Richiedere un prezzo per specifiche prestazioni di trasporto, Imporre tasse in modo neutrale tra i diversi vettori rispetto alla verità dei costi
	Crescita	PIL annuale
	Abitazioni/Superfici	Superfici per i trasporti per km ² , percentuale delle superfici per i trasporti rispetto alle superfici per abitazioni
Società	Solidarietà	Prestazione economico-collettiva dei trasporti pro capite all'anno, Accessibilità dei centri regionali con i mezzi di trasporto pubblici
	Sicurezza	Vittime del traffico, reati (Infrazioni del codice della strada commesse nello spazio pubblico)
	Partecipazione	Soddisfazione soggettiva con possibilità partecipative
	Individualità	Non si è trovato alcun indicatore adeguato

Fonte: Ruedi Meier, Nachhaltiger Freizeitverkehr, 2000

Per ciascuno di questi indicatori misurabili e rappresentabili possono essere definiti obiettivi (rispetto di valori limite ecc.) e si può stimare nello specifico la necessità di intervenire nel traffico per il tempo libero. Un altro vantaggio degli indicatori è che le strategie e gli sviluppi di diverse città, regioni ecc. diventano così confrontabili – un processo denominato “benchmarking”.

Per potersi di nuovo divertire: sostenibilità nella mobilità

Impostazioni generali

Gli obiettivi sono qui la promozione di veicoli ad alta efficienza energetica, l'introduzione della verità dei costi, la regolamentazione dei parcheggi e l'incentivazione alla rinuncia dell'automobile.

Impostazioni nella pianificazione territoriale e dei mezzi pubblici

Il traffico per il tempo libero deve essere inserito nelle pianificazioni strategiche e specifiche. La pianificazione territoriale deve incentivare l'ubicazione delle abitazioni in zone centrali ed impedire uno sviluppo urbanistico a tappeto. L'ubicazione delle infrastrutture per il tempo libero deve essere coordinata con l'accessibilità con i mezzi pubblici. Le infrastrutture per i trasporti svolgono una funzione determinante: la rete di vie pedonali e piste ciclabili deve essere migliorata e completata, segnalata e mantenuta in buono stato. Nuove circonvallazioni e tangenziali per l'alleggerimento delle aree residenziali e ricreative devono essere realizzate solo contestualmente a misure per il decongestionamento del traffico.

Il trasporto pubblico deve essere potenziato e migliorato. In tal senso sono importanti collegamenti diretti e veloci tra i centri e tra i centri e le aree ricreative.

Per quanto riguarda la gestione del traffico nelle località turistiche, l'attività di ricerca del NRP evidenzia che l'integrazione dei quattro pacchetti di misure "circonvallazioni", "limitazione del traffico diffusa", "aumento dell'attrattività e potenziamento del mezzo pubblico" e "dislocamento mirato e gestione dei parcheggi" consente la massima efficienza per migliorare la situazione ambientale e costituiscono l'unica possibilità di contrastare l'aumento del traffico stradale e i punti di forte concentrazione dell'inquinamento.

La riscoperta delle aree vicine

L'area attorno alla località di residenza dovrebbe essere abbastanza attraente affinché vi si trascorra almeno una parte del tempo libero. Questo obiettivo può essere raggiunto con la creazione di una rete di aree verdi ricreative all'interno dei centri residenziali e nelle zone di nuova urbanizzazione. La percentuale di aree verdi esercita una grande influenza sui comportamenti di mobilità. Nelle aree verdi o ricreative prossime ai centri abitati l'utilizzo di veicoli privati deve essere limitato. Ciò rende possibile collegamenti adeguati ai bisogni con i mezzi pubblici e le biciclette.

Nuovi orizzonti nel trasporto pubblico...

I servizi offerti dai trasporti pubblici devono essere migliorati e potenziati orientandosi ai bisogni dell'"uomo del tempo libero": rientrano qui il servizio bagagli, le prenotazioni, il noleggio attrezzature ecc. La politica tariffaria del trasporto pubblico dovrebbe prevedere offerte speciali per attività del tempo libero. I mezzi di trasporto compatibili con l'ambiente dovrebbero essere promossi in occasione di manifestazioni, ad esempio mediante la combinazione biglietto di viaggio + ingresso.

Si possono qui citare alcuni esempi già operativi di offerte speciali che abbinano il mezzo pubblico a determinate attività del tempo libero:

- La società di trasporti Verkehrsverbund Vorarlberg (VVV) prevede il biglietto SchülerPlus (StudentePlus), che consente agli studenti di essere autonomi nella mobilità anche durante le vacanze e nel tempo libero. Questo biglietto molto vantaggioso è stato accolto con grande favore: è disponibile come tessera semestrale o annuale e si rivolge agli studenti e agli apprendisti, che lo possono utilizzare durante il tempo libero su tutto il territorio del Vorarlberg.
- Sempre nel Vorarlberg (Austria), acquistando un biglietto ferroviario o di autobus, si ottiene un buono per una riduzione del 10% sull'acquisto dell'abbonamento per lo ski-lift.

- Le Ferrovie austriache (ÖBB) offrono agli sportivi il cosiddetto Wedelweiss-Ticket, una combinazione che comprende il viaggio per una località sciistica più lo skipass.
- “Alpen retour” è un’iniziativa del Club alpino svizzero (CAS). Le Ferrovie svizzere (FFS) e il CAS hanno elaborato insieme il biglietto speciale “Rail&Sleep”, che comprende, esclusivamente per i soci del CAS, un biglietto di andata e ritorno da tutta la Svizzera e un buono per un pernottamento in un rifugio gestito dal CAS.
- Le sezioni di Monaco di Baviera e dell’Oberland del Club alpino tedesco (DAV) e la società di trasporti regionali dell’Alta Baviera RVO hanno istituito un autobus per alpinisti per Eng nel Karwendel. Il bus degli alpinisti fa servizio nei periodi favorevoli alle uscite alpinistiche con una riduzione del 15% per i soci del DAV.
- Il Club alpino sloveno ha concluso un accordo con le Ferrovie della Slovenia per agevolazioni tariffarie: i soci del Club alpino ottengono una riduzione del 40-50% in 1^a e 2^a classe su tutti i treni, eccetto l’InterCity Slovenija, al venerdì, sabato e domenica, più tutti i giorni festivi e nei mesi di luglio e agosto.

I trasporti pubblici devono diventare più attraenti anche di sera e durante i fine settimana. Con “NightLines” si può conseguire un notevole miglioramento del traffico serale per il tempo libero. Nel Vorarlberg (Austria) è stato avviato il progetto “Taxi collettivo a chiamata Alta Valle del Reno”, una nuova iniziativa per il traffico per il tempo libero serale.

Il traffico per le gite di fine settimana offre però un potenziale ancora maggiore. Le principali mete del turismo domenicale dovrebbero perciò essere facilmente e velocemente raggiungibili con i mezzi pubblici. Secondo un’indagine, la riduzione dei tempi di percorrenza e il miglioramento del comfort sarebbe in grado di convincere chi viaggia utilizzando veicoli a motore privati a passare ai mezzi pubblici.

Il solo miglioramento dell’offerta non è tuttavia sufficiente a modificare i comportamenti legati alla mobilità. Si dovrebbe perseguire anche un’adeguata presa di coscienza e ripensare il rapporto con il tempo e la velocità, con l’autonomia e la comodità. Ma anche la miglior offerta nel settore dei trasporti per il tempo libero sarà presa in considerazione solo se le persone saranno sufficientemente informate. Informazione di qualità, pubblicità e marketing rappresentano il primo passo. E qui devono collaborare in modo ottimale tutte le società coinvolte, ciò che presuppone un’intensa cooperazione tra imprese di trasporti e società di trasporto municipalizzate, imprese attive nel settore del tempo libero, società di gestione di mezzi di trasporto legati al tempo libero come funivie, linee di navigazione, e aziende per il turismo.

Nell'ambito del NRP 41 sono stati analizzati più approfonditamente tre segmenti del traffico per il tempo libero in Svizzera:

- lo svolgimento del traffico durante le grandi manifestazioni;
- il traffico giornaliero per la pratica di sci e snowboard;
- il traffico di andata e ritorno per le ferie.

Con il 15-20% del volume di traffico, le grandi manifestazioni con più di 500 visitatori costituiscono una percentuale determinante del traffico per il tempo libero.

Dallo studio di due casi è emersa una percentuale di utilizzo dei mezzi pubblici in tali occasioni molto superiore alla media, dovuta principalmente ad una regolamentazione restrittiva dei parcheggi unita all'offerta di collegamenti rapidi e diretti con i mezzi pubblici. Il prezzo di tali collegamenti sembra svolgere un ruolo secondario. I ricercatori individuano ulteriori potenzialità di trasferimento di quote di traffico ai mezzi pubblici. Le soluzioni collaudate valgono quali "Examples of good practice", che possono essere ripetute.

Il traffico giornaliero per lo sci e lo snowboard rappresenta con il 7% un altro segmento del traffico per il tempo libero. L'elevata percentuale di traffico motorizzato individuale è quasi dell'80%. Anche qui secondo i ricercatori è presente un notevole potenziale di trasferimento al mezzo pubblico, in particolare attraverso il miglioramento degli orari e del comfort dei mezzi pubblici, unito alla regolamentazione dei parcheggi.

I viaggi per andare e tornare dalle ferie ammontano a circa il 7% dei volumi di traffico per il tempo libero, con una percentuale relativamente alta di trasporto pubblico. Nei prossimi 20-30 anni per questa categoria di traffico è prevista una crescita fino al 30%. Anche in questo settore c'è un considerevole potenziale di crescita e di trasferimento ai mezzi pubblici, se, come provvedimento prioritario, si riesce ad aumentare l'attrattiva dei mezzi pubblici, ad esempio migliorando la qualità dei servizi nel settore dei bagagli.

...e nel settore turistico

Per alleviare la problematica delle vacanze brevi, e dei frequenti spostamenti ad esse connessi, si dovrebbe rafforzare un turismo basato su un rapporto di "solidarietà" con la regione prescelta, in modo che i visitatori rimangano più a lungo nell'area, e si riduca quindi il numero dei viaggi di andata e ritorno.

Orientamento del traffico automobilistico del tempo libero

Una possibilità di orientare il traffico consiste nell'imposizione di pedaggi. Tuttavia, l'esperienza dimostra che la soglia di accettazione per i pedaggi è molto elevata e l'importo da pagare non trattiene quasi nessuno dall'arrivare fino alla meta con il proprio mezzo. Nel 1997 ad esempio, la strada alpina del Grossglockner in Austria, nonostante un pedaggio piuttosto elevato, è stata percorsa da quasi 43.000 moto. Da questo punto di vista, i pedaggi servono "solo" a coprire i costi interni delle strade d'alta quota o di valico – comunque un contributo verso la verità dei costi.

Un'altra possibilità è di chiudere al traffico automobilistico, temporaneamente o continuativamente, le strade di montagna, offrendo un mezzo di trasporto pubblico o alternativo. Un esempio in tal senso è la strada nella Gschlössstal, nell'area del Parco nazionale degli Alti Tauri nel Tirolo orientale, che può essere percorsa solo con carrozze trainate da cavalli messe a disposizione del pubblico. Favorevoli alle restrizioni sono

perlopiù i proprietari di fondi, i cacciatori, i pescatori e gli ambientalisti, mentre si mostra piuttosto critico il settore dell'ospitalità e della ristorazione.

Decisiva è sempre l'armonizzazione e l'integrazione dei diversi provvedimenti, che si devono fondere in un'unica strategia complessiva.

Progetti per trasporti sostenibili – esempi nelle Alpi

- Il programma di “Bus di valle” collega le linee di mezzi pubblici con funivie, bus di valle, “treni” trainati da trattori e altre forme particolari di trasporto pubblico per località fuorimano e per i turisti estivi nelle regioni di Lungau, Murau, Nockberge, Schladming e Sölk in Austria. Nel progetto “Emissioni zero” della Lignitztal vengono impiegati anche bus elettrici. Il progetto “Bus di valle” è in corso dal 1989.
- Nella Grosswalsertal in Vorarlberg, Austria, è stato introdotto il “Walserbus” per aumentare la competitività del trasporto pubblico nella valle. Di giorno gli autobus transitano con buona frequenza su tutto il territorio della valle. Anche i prezzi sono attrattivi. Durante la sera e la notte è attivo un sistema di bus a chiamata, il “Walsernachtbus”.
- A Martigny (Vallese) sono a disposizione 30 veicoli elettrici, distribuiti liberamente in 20 stazioni “CityCar” nella città. Si utilizzano le auto con una tessera magnetica postale, con la quale si provvede direttamente al pagamento.
- Anche in altre località si punta con decisione a mezzi di trasporto rispettosi del clima, per esempio a Oberstdorf, con autobus pubblici dotati di una tecnologia propulsiva senza emissioni, che utilizza energie rinnovabili come la luce solare e l'energia idroelettrica, oppure nel Parco nazionale della Logartal (Slovenia), con biciclette, carrozze trainate da cavalli e trecker con carri coperti, in modo da ridurre il traffico per le escursioni locali e quindi l'impatto ambientale causato da rumore ed emissioni.
- Nell'ambito del progetto “Mobilità leggera – turismo senza auto” a Werfenweng e Bad Hofgastein, nel Land di Salisburgo in Austria, vengono adottate misure per introdurre nuovi servizi nel settore della mobilità leggera, per incentivare l'arrivo dei turisti con il treno e favorire così una mobilità senza auto nella regione.
- A Zillergrund nella Zillertal (Austria) le persone che utilizzano gli autobus ricevono come incentivo particolare un “bonus ambientale” del valore di 1,45 euro, che può essere speso in una delle sette trattorie della zona. All'ingresso della valle è stato inoltre allestito un parcheggio e si sono coordinati gli orari dei mezzi pubblici (bus e ferrovia).
- Nell'alta Val Pusteria in Italia, i turisti devono anche fare le “vacanze dall'automobile”. In questa regione turistica il traffico automobilistico viene ridotto con una serie di misure volte a promuovere offerte mirate che consentono di poter fare a meno della propria auto. La fascia di utenti di riferimento è costituita non solo dai turisti, ma anche dai residenti.
- Nel Dipartimento della Savoia in Francia è stato istituito un collegamento permanente dei percorsi escursionistici tra i parchi regionali della Chartreuse e del Massiccio dei Bauges e le città vicine come Chambéry. I parchi naturali possono essere visitati dagli escursionisti con un percorso circolare a tappe partendo dalle città vicine. L'automobile diventa così non necessaria.
- Un'iniziativa non limitata allo spazio alpino: la Giornata europea senza automobili fissata per il 22 settembre di ogni anno. Nel 2001 la data è caduta di sabato. In numerose città e comuni si è cercato di rendere più attraente lo “Shopping senza auto” e si è evidenziata l'importanza del fare acquisti in loco. Ci sono state numerose iniziative sul tema “andare in bicicletta” e dei trasporti pubblici. Nel 2001 hanno partecipato un migliaio di città e comuni. Nel 2002 la giornata senza auto cade di domenica ed è all'insegna dello slogan “In città senza la mia auto”.

Trasporti per il tempo libero – con lungimiranza

La rapidità con cui aumenterà il traffico per il tempo libero dipende tra l'altro dal tasso di crescita e dallo sviluppo demografico. Per il futuro si prevede tuttavia una rilevanza sempre maggiore del traffico per il tempo libero rispetto al volume di traffico complessivo. La percentuale delle persone attive non è destinata ad aumentare in tempi prevedibili, mentre continuerà ad aumentare il numero dei pensionati.

Misure efficaci per risolvere i problemi prodotti dalla forte crescita del traffico per il tempo libero devono integrare una serie di provvedimenti coordinati. I fattori economici e sociali devono qui essere considerati, così come gli aspetti ecologici, poiché anche le forze trainanti del traffico per il tempo libero sono di natura socioeconomica. Occorre intraprendere iniziative volte alla creazione di consenso tra i "produttori" di traffico per il tempo libero, cioè gli utenti dei mezzi di trasporto, per cercare di ottenere effetti sostenibili.

L'attività di ricerca nell'ambito del NRP 41 lascia spazio alla fondata speranza di poter in tal modo ottenere uno sviluppo sostenibile del traffico per il tempo libero. Si stima che, rispetto all'evoluzione di riferimento, nel trasporto di persone su strada entro il 2020 si potrebbero ridurre le emissioni di CO₂ di circa il 30-50% e nel trasporto aereo fino al 15-50%. I chilometri per il tempo libero possono quindi continuare ad essere divertimento – se percorsi in modo sostenibile.

Bibliografia

1. Ruedi Meier, Nachhaltiger Freizeitverkehr, pubblicazione nell'ambito del NRP 41 "Verkehr und Umwelt", Verlag Rüegger, Coira/Zurigo 2000.
2. Ruedi Meier, Freizeitverkehr: Analysen und Strategien, ricerca nell'ambito del NRP 41 "Verkehr und Umwelt", Bericht D5, Berna 2000.
3. Ruedi Meier, Daten zum Freizeitverkehr, ricerca nell'ambito del NRP 41 "Verkehr und Umwelt", Materialienband M19, Bern 2000.
4. Urs Brodmann, Werner Spillmann, Verkehr – Umwelt – Nachhaltigkeit: Standortbestimmung und Perspektiven, sintesi parziale S3 NRP 41, Berna 2000. (www.factorag.ch/pdf/20files/nfp41_umweltsynthese.pdf)
5. Progetto di ricerca "Freizeitverkehrssysteme für den Event-Tourismus", 1° rapporto sui risultati, 31 marzo 2001. (www.eventverkehr.de/datpdf/events_zwischenbericht_Kurzform.pdf)
6. Programma per la difesa del clima KlIP, Bestandsaufnahme und Handlungsfelder: Mobilität, Working Paper Nr. 5, settembre 1997. (www.eva.ac.at/publ/pdf/klip-wp5.pdf)
7. Rete di comuni "Alleanza nelle Alpi": www.alpenallianz.org
8. Comitato consultivo austriaco sul clima: www.accc.gv.at
9. VCÖ Verkehrsclub Österreich, Freizeitmobilität – Umweltverträgliche Angebote und Initiativen, collana Wissenschaft & Verkehr, Nr. 1/1998.
10. Presentazione Internet dello stato della ricerca sul traffico per il tempo libero del Ministero federale per la formazione e la ricerca BMBF della Germania: www.freizeitverkehr.de.
11. Alleanza per il clima Austria: www.klimabuendnis.at
12. Informazioni su approcci innovativi per un decongestionamento del traffico turistico: www.mobiltour.ch