

<b>Zeitschrift:</b>	Macolin : mensile della Scuola federale dello sport di Macolin e di Gioventù + Sport
<b>Herausgeber:</b>	Scuola federale dello sport di Macolin
<b>Band:</b>	55 (1998)
<b>Heft:</b>	7
<b>Artikel:</b>	Come rimediare? : Lo sport causa un quarto del traffico del tempo libero
<b>Autor:</b>	Stettler, Jürg
<b>DOI:</b>	<a href="https://doi.org/10.5169/seals-999381">https://doi.org/10.5169/seals-999381</a>

### **Nutzungsbedingungen**

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. 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. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. [Mehr erfahren](#)

### **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. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. [En savoir plus](#)

### **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. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. [Find out more](#)

**Download PDF:** 09.12.2025

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

Come rimediare?

## Lo sport causa un quarto del traffico del tempo libero

di Jürg Stettler

**Al giorno d'oggi lo sport è una delle cause principali del traffico durante il tempo libero. Il volume annuo di traffico causato dallo sport, pari a 12 Mia di chilometri/persona, corrisponde ad una quota del 24%. Oltre quattro quinti del traffico legato allo sport vengono causati dagli sportivi attivi.**

Il tempo libero attualmente è un settore della vita autonomo e importante, in cui lo sport rappresenta l'attività più esercitata al di fuori delle pareti domestiche. Dato che lo svolgimento di attività sportive avviene sempre meno nelle immediate vicinanze dell'abitazione, attualmente lo sport è divenuto una delle maggiori cause di traffico e dei conseguenti danni ambientali.

Nell'ambito di un progetto di ricerca triennale dell'Istituto di ricerca per il tempo libero ed il turismo dell'Università di Berna (FIF), si sono studiati volume e composizione del traffico causato dalla pratica sportiva in Svizzera e i carichi ambientali che ne conseguono. Sono state analizzate 60 discipline sportive, distinguendo fra sportivi attivi, spettatori, accompagnatori e funzionari. I dati rilevati

**Jürg Stettler, Dr. rer. pol.,** sportivo appassionato, lavora dal termine degli studi in economia come assistente presso l'Università di Berna. Ha già partecipato a diversi progetti nel campo di sport, turismo e ambiente. Fra l'altro è stato il responsabile per le questioni ambientali in seno al comitato economico della Festa federale di ginnastica Berna 96.

sono il risultato di diverse ricerche empiriche. In totale sono stati intervistati circa 5'000 sportivi e 50 esperti nei settori dello sport e del traffico.

### Il percorso di sola andata

In Svizzera, ogni persona attiva dal punto di vista dello sport pratica in media due o tre sport, svolgendo l'attività una volta alla settimana.



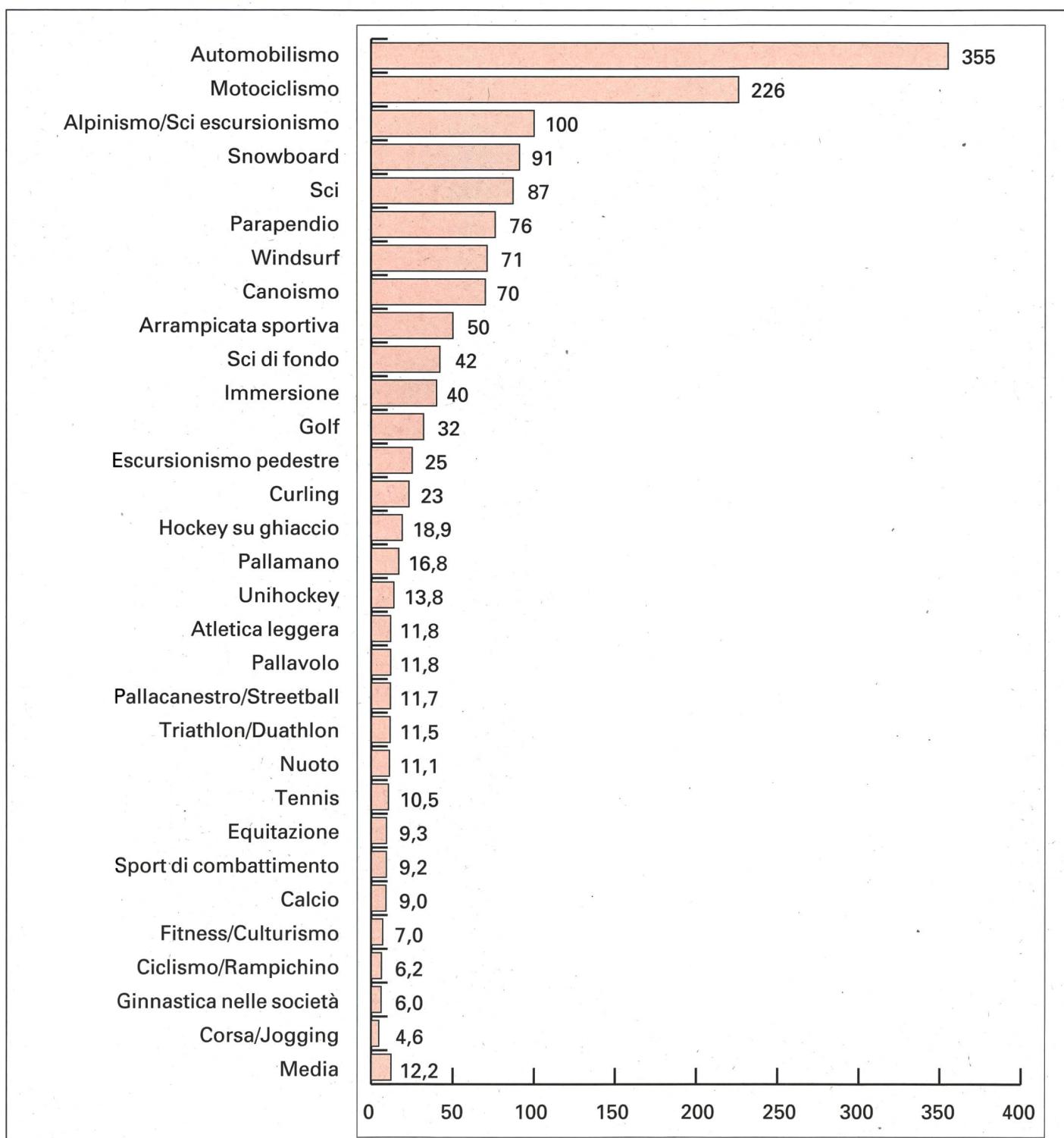


Figura 1: percorsi medi per allenamenti e gare (senza vacanze, solo andata, in km).

Per l'esercizio di queste attività gli sportivi percorrono in media 15,5 chilometri, pari a 31 chilometri per andare a tornare.

Il percorso fatto per andare ad allenarsi in media è di 11 chilometri. Per le gare siamo già a 36 chilometri in media e per le vacanze attive e i cam-

pi di allenamento si arriva a considerare distanze fino a 500 km.

Se si considerano le distanze percorse per gli allenamenti e le gare – ovvero senza le vacanze sportive – la media è di 12,2 km per percorso, pari a 24,4 km per ogni volta che si pratica sport.

Fra i diversi sport ci sono notevoli differenze (cfr. figura 1). Le distanze più lunghe (fra 230 e 360 km) sono percorse da chi pratica gli sport motoristici. Gli alpinisti, sciatori e praticanti lo snowboard percorrono circa 100 km per praticare il loro sport. Per i giocatori di hockey su ghiaccio si

tratta di 20 km scarsi e per il calcio, lo sport di squadra più popolare, di circa 9 km. Le distanze più brevi sono quelle di chi fa corsa a piedi, con circa 5 km, e di ciclisti e membri di società di ginnastica, con circa 6 km ciascuno.

### Notevoli differenze

La quota di traffico per persona in media è di circa 850 km per sportivo e sport. Le divergenze fra le diverse discipline sportive sono molto grandi: mentre gli appassionati di automobilismo percorrono in media oltre 8'000 km e i subacquei e i golfisti fra i 5'000 e i 6'000 km, per i corridori e i ciclisti si tratta rispettivamente di 440 e 350 km.

Gli sportivi causano in totale 10 Mia di chilometri persona (Pkm) ovvero oltre quattro quinti del traffico legato allo sport. Oltre due terzi di questi spostamenti sono dovuti agli allenamenti, il 22% avvengono nell'ambito di vacanze attive o di campi di allenamento e solo il 10% per le gare. La parte del traffico causata dagli spettatori è del 14% scarso, con un quarto circa legato al calcio e un po' meno di un quinto all'hockey su

ghiaccio. Il traffico causato da accompagnatori e funzionari, con un totale di circa 500 mio Pkm, costituisce il 4% del totale in Svizzera.

In totale lo sport – con oltre 12 Mia Pkm – causa circa il 12% del traffico passeggeri in Svizzera, il che vuol dire che un chilometro su otto viene percorso in relazione allo sport. Dato che attualmente già la metà del traffico passeggeri è collegata al tempo libero, la parte del traffico per lo sport rispetto al totale del traffico nel tempo libero è del 24%. Sciatori ed escursionisti pedestri causano oltre un quarto del totale del traffico per lo sport (cfr. figura 2). Al terzo posto troviamo il calcio con il 7% circa, seguito da tennis e nuoto con un 5% scarso ciascuno. Quasi il 75% del totale del traffico per lo sport viene causato da 15 sport, il restante quarto restante avviene in relazione alle rimanenti 50 discipline sportive.

Un quarto del traffico legato allo sport (3 Mia Pkm) è causato dalle circa 380'000 manifestazioni sportive; oltre la metà dagli spettatori e un terzo circa dagli sportivi attivi. Il traffico legato allo sport è caratterizzato da una massiccia dipendenza dall'automobile: il 78% del traffico

globale in questo ambito avviene in auto. La quota parte dei mezzi di trasporto pubblici è del 18%. A piedi o in bicicletta si percorrono soltanto il 4% delle distanze. Il grado di occupazione delle automobili è in media di 1,9 persone.

### Fabbisogno energetico

Al centro dell'analisi relativa ai carichi ambientali del traffico legato allo sport troviamo il fabbisogno primario di energia, in rappresentanza di altri aspetti nocivi all'ambiente. Il traffico legato allo sport causa ogni anno, con circa 30 Mia Megajoule (MJ), oltre il 10% del fabbisogno primario globale del traffico passeggeri in Svizzera. Il 90% di esse vengono consumate dal traffico motorizzato individuale (soprattutto auto). Di importanza decisiva per determinare il livello del fabbisogno energetico, sono la scelta del mezzo di trasporto e il grado di occupazione delle automobili. Un fabbisogno superiore alla media viene riscontrato fra l'altro per golf, allenamento di fitness/muscolazione o tennis, che mostrano una quota elevata di traffico motorizzato individuale con scarso grado di occupazione delle auto.

**Figura 2: Quota totale di traffico attribuibile a sportivi, accompagnatori e spettatori.**

Discipline sportive	Mobilità totale in Pkm	Quota in %
Sci	1 670 018 077	13,6%
Escursionismo	1 472 528 571	12,0%
Calcio	911 135 275	7,4%
Tennis	673 671 429	5,5%
Nuoto	655 282 005	5,3%
Fitness/Culturismo/Aerobica	638 616 231	5,2%
Corsa/Jogging/Percorsi Vita	494 203 187	4,0%
Ciclismo/Rampichino	473 843 407	3,9%
Hockey su ghiaccio	389 691 747	3,2%
Immersioni	363 492 264	3,0%
Alpinismo/Sci escursionismo	353 804 808	2,9%
Pallavolo/Beachvolley	342 490 646	2,8%
Ginnastica in società	327 560 852	2,7%
Snowboard	297 934 478	2,4%
Pallacanestro/Streetball	288 972 940	2,4%
Altri sport	2 941 768 480	23,9%
<b>Totale</b>	<b>12 295 014 393</b>	<b>100%</b>



Se si osserva il fabbisogno energetico individuale legato allo sport per volta che si pratica l'attività vediamo l'immagine seguente: gli sportivi attivi consumano ogni volta che fanno sport 75 MJ di energia per lo spostamento di andata e ritorno. Per l'allenamento sono 60 MJ, per le gare si sale a 150 MJ e per le vacanze attive addirittura 1'640 MJ di energia. Sull'arco di un intero anno il consumo energetico per persona arriva a circa 2'000 MJ.

### **Serie di misure**

Per una riduzione del carico ambientale causato dallo sport sono necessarie modifiche di comportamento da parte degli attori principali dello sport. Di importanza decisiva sono le condizioni quadro esistenti. Attualmente, però, esse rendono difficolto o impediscono addirittura un comportamento favorevole all'ambiente, in quanto esso viene «premiato» in negativo con costi elevati o con una notevole perdita di tempo, o comunque non viene sostenuto abbastanza. Ciò ha come conseguenza che l'auto nello sport

attualmente è di gran lunga il mezzo di trasporto più utilizzato.

I motivi principali di tale comportamento vanno ricercati nella attuale politica del traffico, che ha perso l'occasione opportuna per calcolare in modo appropriato i costi cosiddetti esterni del traffico. Inoltre, nella costruzione delle infrastrutture viarie si è privilegiato troppo il trasporto motorizzato privato. In questi due ambiti troviamo punti importanti per modifiche nel lungo periodo delle condizioni quadro nella politica dei trasporti. A breve termine inoltre si potrebbero sfruttare per guidare dall'alto la crescente richiesta i mezzi della politica e della gestione dei parcheggi.

Anche per quel che riguarda le misure specifiche nel campo dello sport, si deve mirare tramite misure a lungo termine, come ad esempio la costruzione di impianti, a migliorare le condizioni quadro in modo da favorire la pratica sportiva nelle vicinanze della propria abitazione. A breve e medio termine si tratta invece di sensibilizzare gli sportivi sulla problematica del carico ambientale collegato allo sport e contemporaneamente di mostrare loro delle alternative per un comportamento

più rispettoso dell'ambiente. Allo scopo si dovrebbero prendere in tutti i settori ove ciò sia possibile delle misure adatte alla situazione, da combinare in una rete «intelligente». È particolarmente facile raggiungere quanti praticano lo sport nell'ambito di organizzazioni; l'iniziativa in questo campo dovrebbe essere presa dalle federazioni sportive e dalle istituzioni a livello nazionale (AOS e SFSM) e dalle società delle diverse associazioni sportive locali. Si tratta soprattutto di mostrare agli interessati lo spazio d'azione disponibile, ricorrendo ad esempi ben riusciti. In ciò rientrano in particolare anche singole manifestazioni sportive, come ad esempio la Festa federale di ginnastica tenuta a Berna nel 1996 o la Frauenlauf, che si tiene ogni anno nella stessa capitale federale. ■

### **Bibliografia**

Stettler, J.: Sport und Verkehr. Sportmotiviertes Verkehrsverhalten der Schweizer Bevölkerung. Umweltbelastungen und Lösungsmöglichkeiten. Berner Studien zu Freizeit und Tourismus 36, Berna, 997, 387 pagine, Fr. 35.- (Sport e traffico. Comportamento della popolazione svizzera. Carichi ambientali e spunti di soluzione).