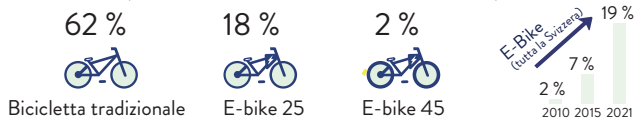


# IL RUOLO DELLA BICICLETTA TRADIZIONALE E DELLA BICICLETTA ELETTRICA NEGLI AGGLOMERATI CON MENO DI 100 000 ABITANTI

## DOTAZIONE DI BICICLETTE NELLE ECONOMIE DOMESTICHE

La bicicletta tradizionale è il tipo di bicicletta più posseduto, seguito dall'e-bike 25. Rispetto agli agglomerati più grandi, l'e-bike 25 è maggiormente posseduta dalle economie domestiche degli agglomerati con <100 000 abitanti. È interessante notare l'incredibile crescita del numero di biciclette elettriche in possesso delle economie domestiche svizzere, che è aumentato di 9 volte dal 2010 e di oltre 2,5 volte dal 2015.



## DURATA E DISTANZA MEDIA DEGLI SPOSTAMENTI

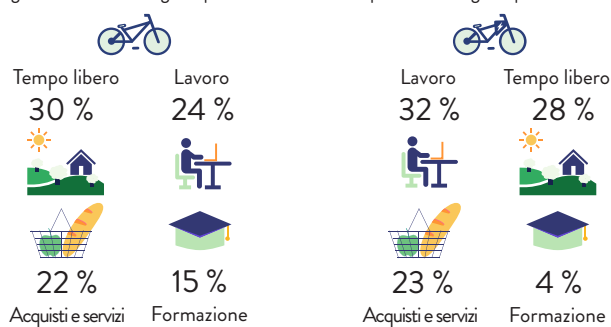
Se non si fanno distinzioni a seconda del motivo dello spostamento, sia la distanza che la durata media degli spostamenti sono maggiori con una bicicletta elettrica che con una bicicletta tradizionale.



## RIPARTIZIONE DEI MOTIVI DI SPOSTAMENTO

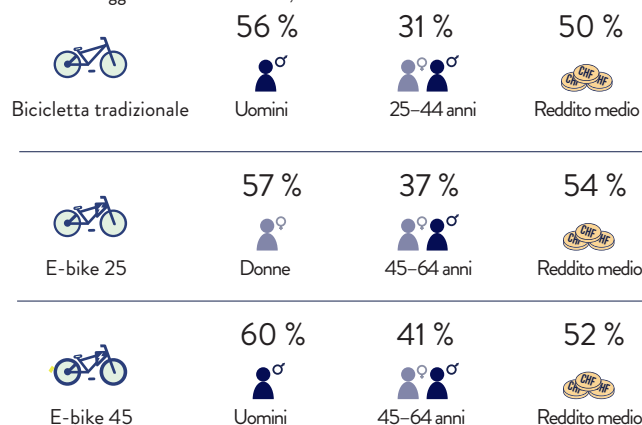
Il motivo principale per cui ci si sposta con la bicicletta tradizionale è il tempo libero, seguito dal lavoro e dagli acquisti.

Il motivo principale per cui ci si sposta in bicicletta elettrica è il lavoro, seguito dal tempo libero e dagli acquisti.



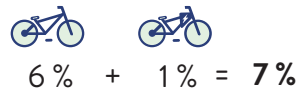
## PROFILO DEGLI UTENTI IN BASE AL TIPO DI BICICLETTA

A ciascun tipo di bicicletta è associato un pubblico di destinatari principale. Gli spostamenti con la bicicletta tradizionale sono più diffusi tra gli uomini, le persone di età compresa tra i 25 e i 44 anni e le persone che vivono in un'economia domestica con un reddito mensile medio (tra fr. 3000 e 6875). Il pubblico di destinatari principale delle e-bike 25 e delle e-bike 45 è simile, tranne che per il genere degli utenti. Le donne utilizzano maggiormente le e-bike 25, ma meno le e-bike 45.

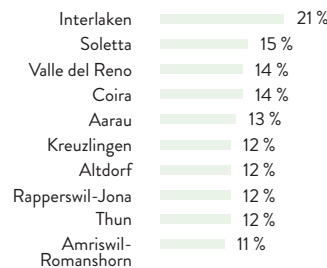


## QUOTE MODALI (IN % DEGLI SPOSTAMENTI): BICICLETTA

La quota modale media della bicicletta è del 7 % negli agglomerati con <100 000 abitanti.

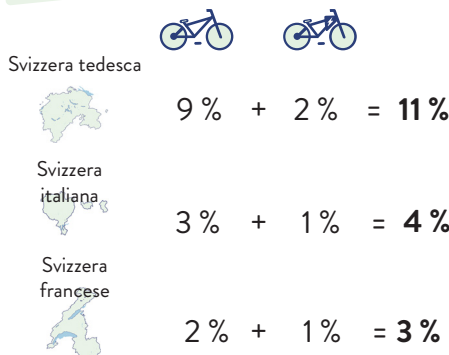


Tra gli agglomerati con <100 000 abitanti (n = 36), Interlaken è quello con la quota modale di bicicletta più alta, seguito da Soletta e poi dalla valle del Reno e Coira a pari merito.



## QUOTE MODALI IN BASE ALLA REGIONE LINGUISTICA\*

\*Nessun agglomerato con <100 000 abitanti si trova nella Svizzera romancia.

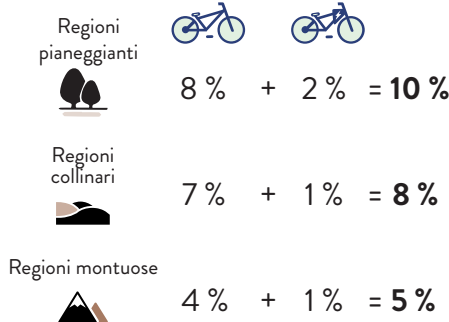


La Svizzera tedesca è la regione linguistica della Svizzera in cui si utilizza più spesso la bicicletta, sia quella tradizionale che quella elettrica.

La quota modale della bicicletta nella Svizzera italiana è di un punto percentuale superiore a quella della Svizzera francese, ma quasi tre volte inferiore a quella della Svizzera tedesca.

La quota modale della bicicletta nella Svizzera francese è quasi quattro volte inferiore a quella della Svizzera tedesca.

## QUOTE MODALI IN BASE ALLA TOPOGRAFIA



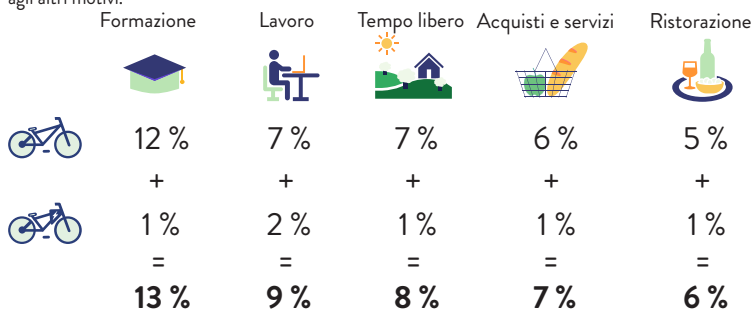
La mobilità ciclistica è più intensa nelle regioni pianeggianti, sia per le biciclette tradizionali che per quelle elettriche.

La quota modale della bicicletta nelle regioni collinari è simile a quella delle regioni pianeggianti.

La quota modale della bicicletta nelle regioni montuose, indipendentemente dal tipo di bicicletta, è la metà di quella delle regioni pianeggianti.

## QUOTE MODALI IN BASE AI MOTIVI DI SPOSTAMENTO

La quota modale della bicicletta è maggiore quando il motivo dello spostamento è la formazione, seguito dal lavoro e dal tempo libero. Per quanto riguarda gli spostamenti per motivi di lavoro, la quota modale delle biciclette elettriche (e-bike 25 ed e-bike 45 insieme) è superiore di un punto percentuale rispetto agli altri motivi.



### NOTA METODOLOGICA

Fonte: Microcensimento mobilità e trasporti (UST, ARE, 2023).

Numero di osservazioni: 2391 (bicicletta tradizionale = 1967 / bicicletta elettrica = 424), senza tenere conto della dotazione di biciclette nelle economie domestiche (11 231).

Ponderazione: questi risultati includono le ponderazioni del MCMT così da essere più rappresentativi della popolazione svizzera.

### PER SAPERNE DI PIÙ

ARE (2024). Le potentiel du vélo à assistance électrique dans les agglomérations de moins de 100 000 habitants (disponibile in tedesco e francese).

ARE (2024). Misure infrastrutturali per promuovere le biciclette elettriche negli agglomerati con meno di 100 000 abitanti.