

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 a 2015 e di oltre 2,5 volte dal 2015.



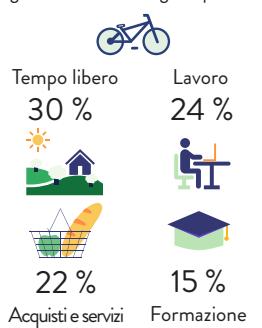
DURATA E DISTANZA MEDIA DEGLI SPOSTAMENTI

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.

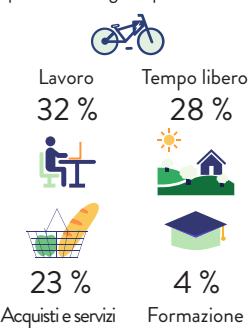


RIPARTIZIONE DEI MOTIVI DI SPOSTAMENTO

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

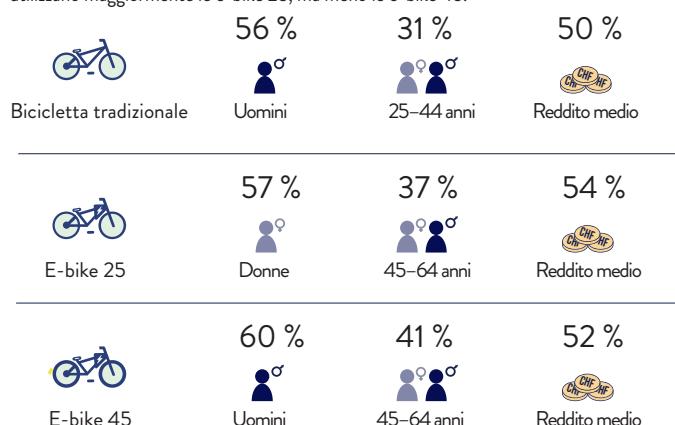


Il motivo principale per cui ci si sposta in bicicletta elettrica è il lavoro, seguito dal tempo libero e dagli acquisti.



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.

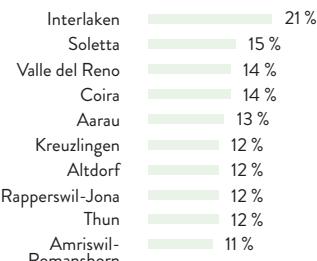


QUOTE MODALI (IN % DEGLI SPOSTAMENTI): BICICLETTA

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*

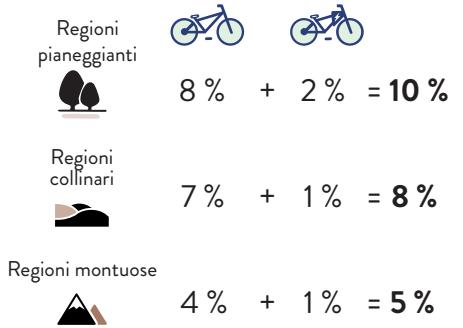
*Nessun agglomerato con < 100 000 abitanti si trova nella Svizzera romanza.



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



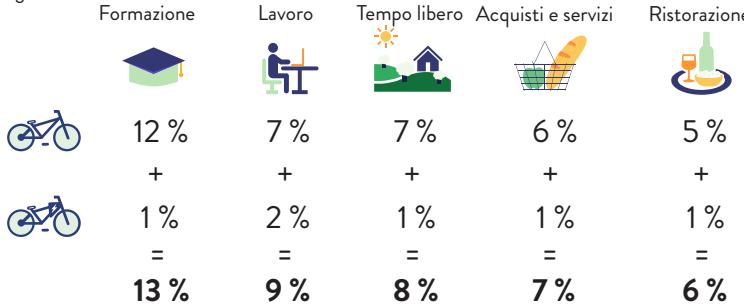
La mobilità ciclistica è più intensa nelle regioni pianeggianti, sia per le biciclette tradizionali che per quelle elettriche.

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