

Biciclette e biciclette elettriche negli agglomerati più piccoli

Nell'ultimo ventennio, la bicicletta si è affermata come mezzo di trasporto a tutti gli effetti in Svizzera. Nel nostro Paese, due economie domestiche su tre possiedono almeno un modello tradizionale. A lungo utilizzata esclusivamente per il tempo libero, oggi la bicicletta è molto apprezzata anche per gli spostamenti quotidiani. È l'unico mezzo di trasporto il cui utilizzo è aumentato dal 2015 (in termini di distanza giornaliera percorsa), e la pandemia di COVID-19 ha dato ulteriore slancio a questa tendenza.

Di questo boom stanno beneficiando anche le biciclette elettriche, che hanno visto aumentare in modo significativo sia la loro diffusione che il loro utilizzo. Mentre nel 2015 solo il 7 per cento delle economie domestiche in Svizzera possedeva almeno una bicicletta elettrica, nel 2021 questa quota era già pari al 18 per cento nel caso delle biciclette con una velocità massima di 25 km/h (e-bike 25) e al 3 per cento nel caso delle biciclette più veloci, ovvero fino a 45 km/h (e-bike 45). A tale proposito, vedi il grafico 1. Nonostante negli agglomerati con meno di 100 000 abitanti vi siano lo stesso numero di biciclette tradizionali e un numero maggiore di biciclette elettriche che negli agglomerati più grandi, in tali zone le biciclette vengono utilizzate meno. Ciò è dovuto ad esempio a una topografia spesso collinare, a strutture urbane meno compatte e a una rete di piste ciclabili discontinua. Al contempo l'offerta di trasporti pubblici, spesso limitata agli autobus e con frequenze e capacità ridotte, è meno attrattiva che negli agglomerati più grandi. Di conseguenza, negli agglomerati più piccoli a dominare è l'automobile, la cui attrattiva in questi spazi è ulteriormente rafforzata dall'offerta di parcheggi ampia ed economica.

Meno spostamenti in bicicletta nella Svizzera francese e italiana

Nei 36 agglomerati con meno di 100 000 abitanti, l'utilizzo della bicicletta varia fortemente da un agglomerato all'altro. Ciò è riconducibile alla ripartizione modale, ovvero la quota dei diversi mezzi

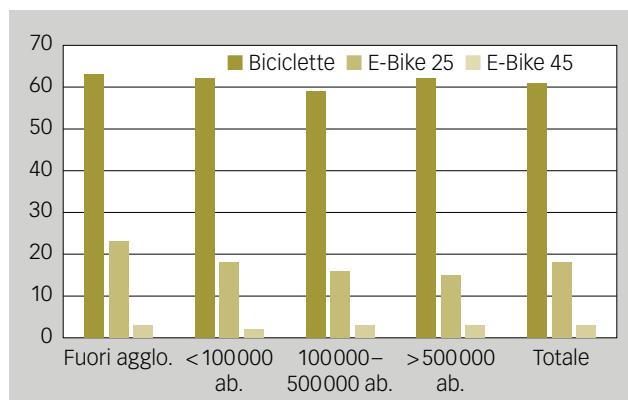


Grafico 1: Economie domestiche negli agglomerati svizzeri che possiedono biciclette tradizionali, e-bike 25 ed e-bike 45 nel 2021. Fonte: 6t-Bureau de recherche, dati: Microcensimento mobilità e trasporti 2021

di trasporto, ad esempio rispetto al totale dei chilometri percorsi. Mentre in alcuni degli agglomerati in esame la quota modale della bicicletta (tradizionale ed elettrica) è ben superiore al 10 per cento, in altri risulta inferiore al 5 per cento (v. tab. 1). Questi agglomerati si situano perlopiù nella Svizzera francese e italiana, dove la bicicletta è meno strettamente legata alla mobilità quotidiana della popolazione che nella Svizzera tedesca.

L'altro fattore di grande importanza è la topografia: negli agglomerati pianeggianti, la quota modale della bicicletta è pari al

	Bicicletta	E-Bike	Totale
Solothurn	11 %	4 %	15 %
Aarau	12 %	1 %	13 %
Kreuzlingen	10 %	2 %	12 %
Rapperswil-Jona	11 %	1 %	12 %
Amriswil – Romanshorn	9 %	2 %	11 %
Olten – Zofingen	8 %	2 %	10 %
Frauenfeld	8 %	2 %	10 %
Arbon – Rorschach	9 %	1 %	10 %
Lenzburg	7 %	1 %	8 %
Wil (SG)	6 %	1 %	7 %
Yverdon-les-Bains	5 %	1 %	6 %
Schaffhausen	4 %	2 %	6 %
Wohlen (AG)	4 %	1 %	5 %
Bulle	3 %	1 %	4 %
Neuchâtel	3 %	1 %	4 %
Stein (AG)*	1 %	0 %	1 %
Totale	8 %	2 %	10 %
Topografia pianeggiante			
Interlaken	18 %	3 %	21 %
Rheintal	11 %	3 %	14 %
Chur	11 %	3 %	14 %
Thun	11 %	1 %	12 %
Delémont	5 %	2 %	7 %
Grenchen	4 %	2 %	6 %
Chiasso – Mendrisio	2 %	1 %	3 %
Sierre	1 %	1 %	2 %
La Chaux-de-Fonds – Le Locle	1 %	1 %	2 %
Totale	7 %	1 %	8 %
Topografia collinare			
Altdorf (UR)	10 %	2 %	12 %
Buchs (SG)	9 %	2 %	11 %
Glarus	9 %	1 %	10 %
Lachen	8 %	1 %	9 %
Locarno	4 %	1 %	5 %
Bellinzona	3 %	1 %	4 %
Brig – Visp	3 %	1 %	4 %
Martigny	4 %	0 %	4 %
Vevey – Montreux	2 %	1 %	3 %
Monthey	1 %	0 %	1 %
Sion	1 %	0 %	1 %
Totale	4 %	1 %	5 %
Totale	6 %	1 %	7 %
Topografia montuosa			

Tabella 1: Quota modale (in % degli spostamenti) negli agglomerati svizzeri con meno di 100 000 abitanti, per tipo di topografia. * I dati riferiti a Stein (AG) vanno interpretati con cautela (numero ridotto di osservazioni).

10 per cento, mentre negli agglomerati collinari e montuosi è rispettivamente dell'8 e del 5 per cento. Dalle analisi risulta che le biciclette possono ancora guadagnare quote in particolare nelle brevi e medie distanze, fino a 15 km, e negli spostamenti verso il posto di lavoro. Questo potenziale è maggiore negli agglomerati con una topografia prevalentemente pianeggiante o montana.

Potenziale da sfruttare grazie alle biciclette elettriche
Per sfruttare questo potenziale possono assumere un ruolo importante le biciclette elettriche: grazie all'assistenza elettrica e all'elevata velocità media, è possibile percorrere distanze maggiori e superare più facilmente le pendenze. Ciò fa della bicicletta elettrica una valida alternativa al trasporto individuale motorizzato (TIM). In particolare i modelli più veloci sono utilizzati soprattutto dai pendolari, nella maggior parte dei casi in sostituzione dell'automobile. La bicicletta elettrica può anche completare l'offerta limitata dei trasporti pubblici. Nonostante questi vantaggi, attualmente la quota modale delle biciclette elettriche in tutti gli agglomerati si situa attorno all'1 per cento.

Promozione della bicicletta negli agglomerati più piccoli

Per rafforzare la mobilità ciclistica negli agglomerati con meno di 100000 abitanti e per sfruttare il potenziale delle biciclette elettriche, è necessaria una strategia di promozione delle biciclette completa e ambiziosa, con misure dettagliate e chiare nonché una tabella di marcia per l'attuazione. Il modo più semplice per

promuovere le biciclette è migliorare l'offerta a favore del traffico ciclistico. Di norma, creare infrastrutture ciclistiche di alta qualità ha effetti visibili molto rapidamente. Per la pianificazione di misure infrastrutturali va tenuto conto dei tre principi di base seguenti.

• **Garantire una continuità esemplare su lunghe distanze**

aumenta la sicurezza dei ciclisti e la competitività della bicicletta rispetto agli altri mezzi di trasporto. Laddove possibile, le piste ciclabili devono essere separate dalle altre corsie della carreggiata. Per tenere conto delle diverse velocità e dimensioni delle biciclette elettriche, le corsie devono essere sufficientemente larghe, il che facilita anche i sorpassi e gli incroci.

• **Separare i flussi di traffico o garantirne la compresenza a bassa velocità:** nella misura del possibile, i flussi ciclistici, pedonali e dei trasporti pubblici devono essere separati. In tal modo si aumenta la sicurezza di tutti gli utenti dei trasporti. L'elevata velocità delle biciclette elettriche rende particolarmente importante disporre di piste ciclabili separate. Se tale separazione non è possibile, una buona alternativa può essere la condivisione delle corsie a bassa velocità.

• **I parcheggi per biciclette sicuri e adeguati** rendono l'utilizzo della bicicletta più attrattivo e consentono un parcheggio ordinato e che occupi poco spazio. La costruzione di stazioni per biciclette nei pressi delle fermate dei trasporti pubblici e delle piattaforme dei trasporti contribuisce a collegare tra di loro i diversi mezzi di trasporto. Le biciclette elettriche, tendenzialmente più grandi e costose di quelle tradizionali, richiedono parcheggi sicuri e di dimensioni appropriate.

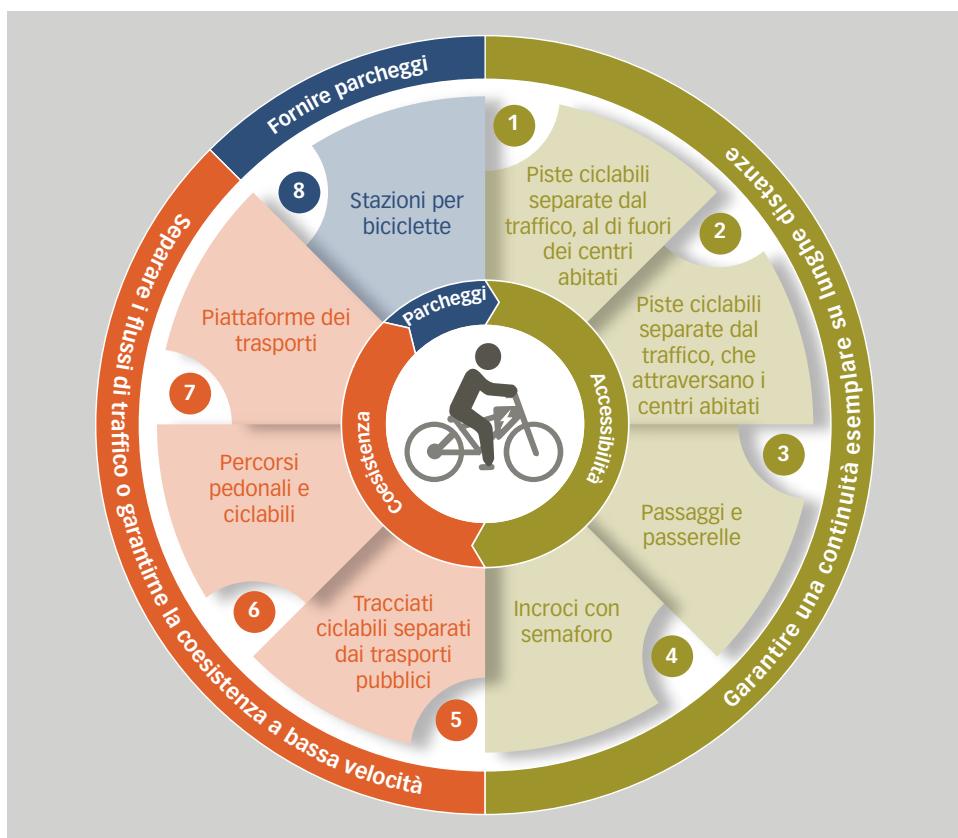


Grafico 2: Misure infrastrutturali a favore delle biciclette. Fonte: 6t-Bureau de recherche e UrbanMoving