



Luglio 2018

Decreto federale concernente le vie ciclabili

Scheda informativa 2: Cresce l'importanza della bicicletta

Popolazione e traffico in aumento	1
Rilevanza della mobilità lenta	2
Statistiche sulle biciclette	3
Benefici per la viabilità	3
Costante crescita della mobilità ciclistica in città e Cantoni	4
Incidenti	6
Situazione in altri Paesi	6

Popolazione e traffico in aumento

Tutti gli scenari della Confederazione indicano che la crescita demografica ed economica determinerà nei prossimi anni anche un cospicuo aumento del traffico. Parte di esso riguarderà il trasporto su gomma e su rotaia, ma una componente notevole ricadrà sulla mobilità lenta: secondo le Prospettive di traffico della Confederazione, entro il 2040 il trasporto pubblico si espanderà concretamente del 51 per cento, il traffico motorizzato privato del 18 per cento e la mobilità lenta del 32 per cento.

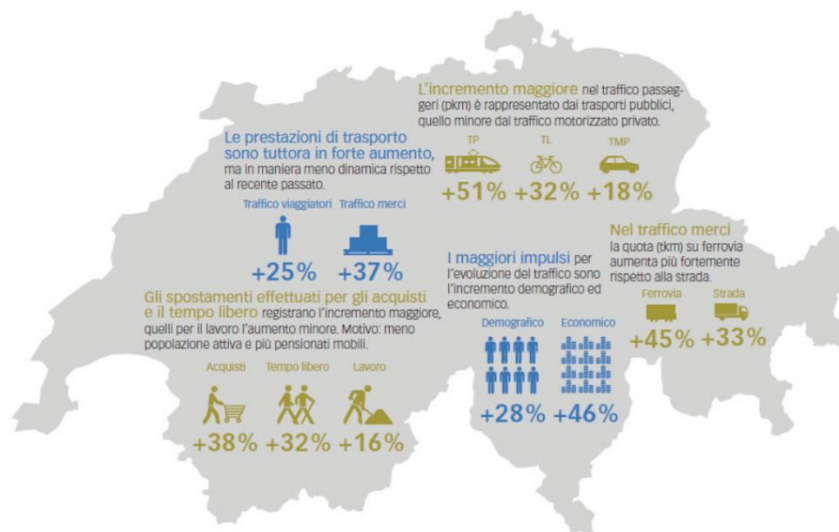


Figura: Andamento parametri fondamentali fra il 2010 e il 2040 (scenario di riferimento)¹

¹ Ufficio federale dello sviluppo territoriale; Prospettive di traffico 2040; Berna 2016

Rilevanza della mobilità lenta

La distanza media giornaliera pro capite percorsa in Svizzera ammonta a circa 36,8 chilometri (2015). Due terzi di essa, pari a circa 24,4 chilometri, ricadono sul traffico motorizzato privato (TMP), cioè su autovetture o veicoli a due ruote a motore. Poco meno di un quarto della percorrenza giornaliera (24%) è affidato ai mezzi pubblici, come treno, bus e tram, mentre una persona percorre ogni giorno mediamente a piedi, in bicicletta o e-bike 2,8 chilometri. Queste ultime tre modalità di trasporto, che insieme vengono definite «mobilità lenta», concorrono per il 7 per cento all'intera percorrenza giornaliera.

L'importanza della mobilità lenta emerge prepotentemente quando l'attenzione si sposta dai chilometraggi al numero di tappe effettuate oppure ai tempi di viaggio della popolazione svizzera.

- Per numero di tappe, la mobilità lenta con il 48 per cento supera il traffico motorizzato privato (37%) e il trasporto pubblico (14%).
- Per quanto concerne i tempi di viaggio, la quota della mobilità lenta ammonta al 41 per cento ovvero a 34 minuti giornalieri.

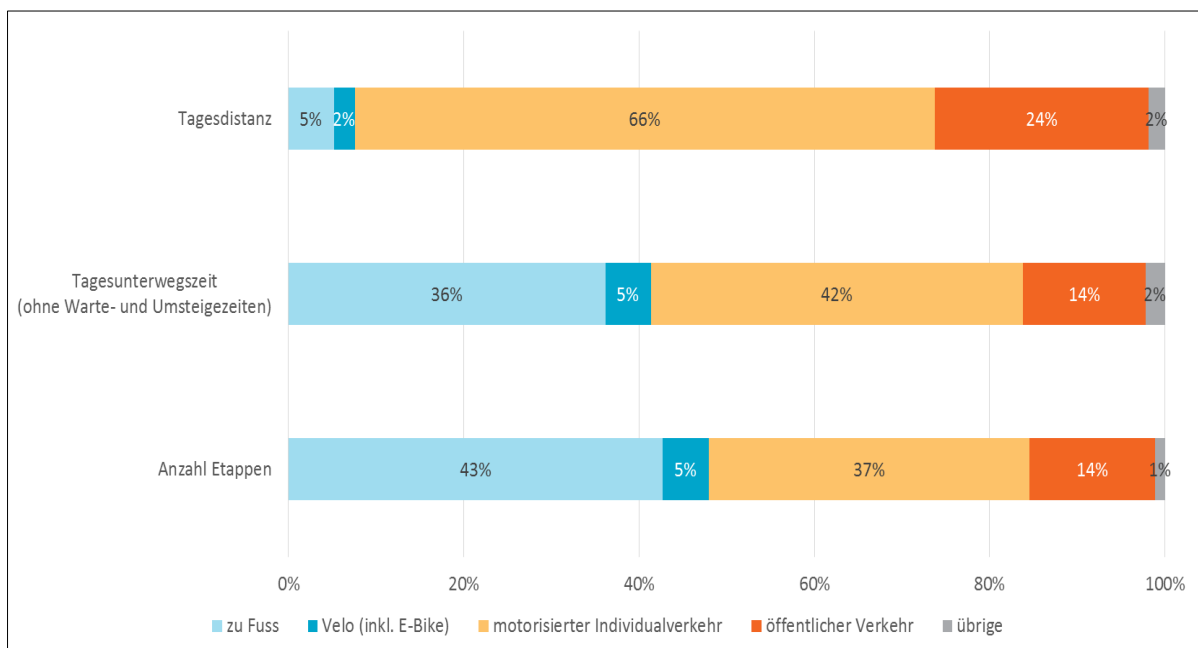


Grafico: Composizione flussi di traffico 2015²

² Ufficio federale di statistica; Microcensimento mobilità e trasporti 2015; Neuchâtel 2017

Statistiche sulle biciclette

Circa due terzi dei nuclei familiari svizzeri possiedono almeno una bicicletta, e-bike incluse (2015). La disponibilità di velocipedi risulta pertanto elevata quasi quanto quella delle autovetture.

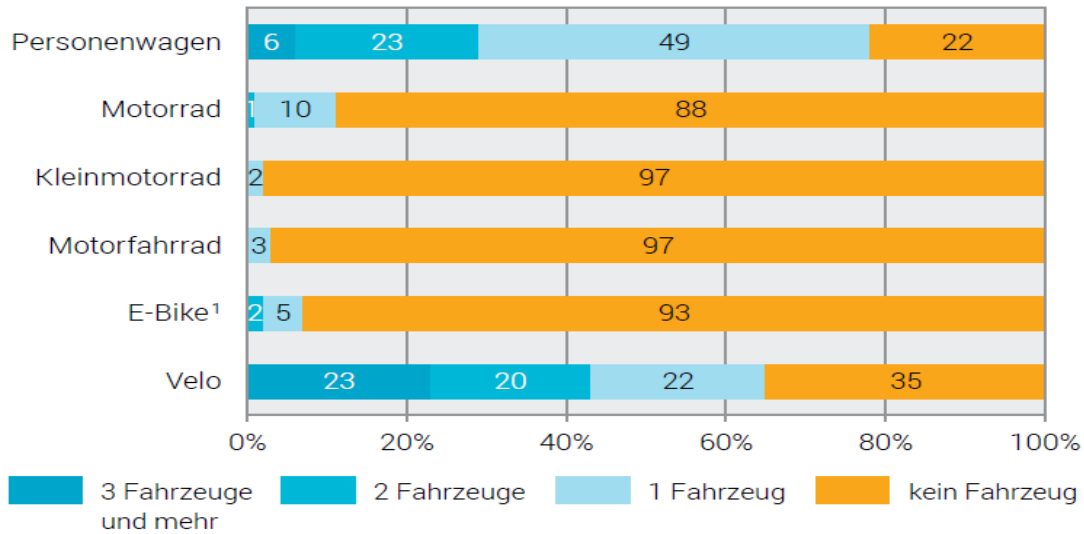


Grafico: Parco veicoli di proprietà 2015³

La popolarità della bicicletta emerge anche dai volumi di vendita, che si mantengono da anni su livelli elevati. Nel 2017 sono state vendute 330 000 unità, con un incremento del 4,2 per cento rispetto all'anno precedente, e i quasi 90 000 esemplari di e-bike, in crescita del 16,3 per cento, rappresentano un nuovo record.

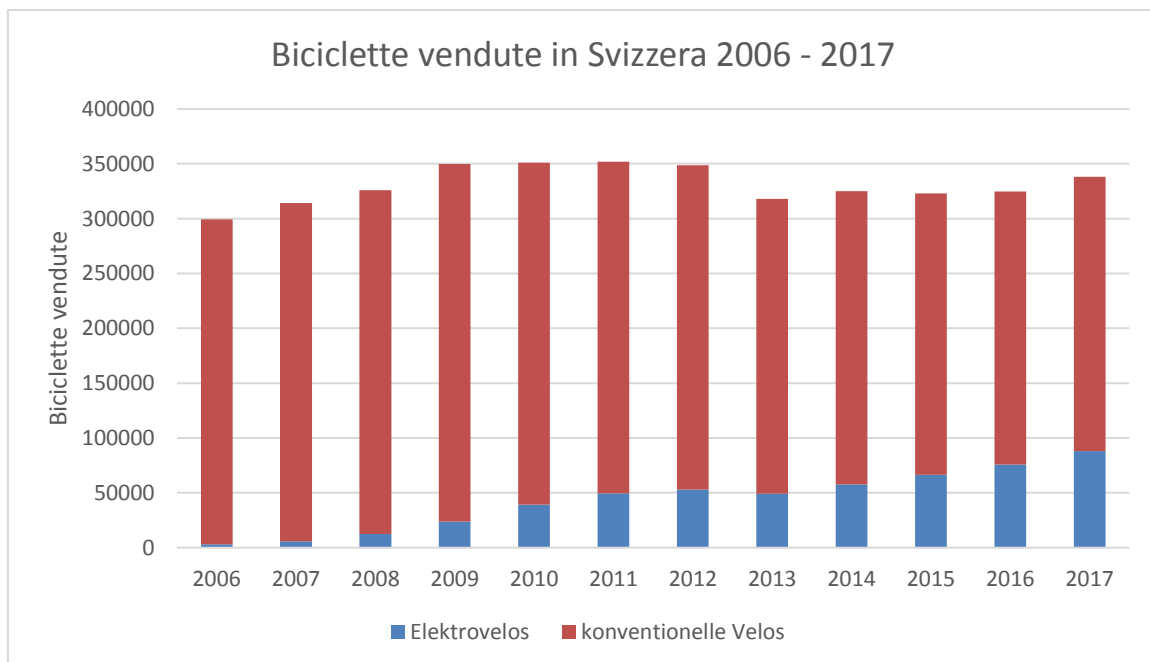


Grafico: Vendita di biciclette in Svizzera dal 2006 al 2017

Benefici per la viabilità

Nelle ore di punta spesso l'affollamento di treni, bus e tram e il traffico automobilistico diventano quasi insostenibili. I ciclisti contribuiscono a liberare spazi; conviene quindi sfruttare meglio il potenziale di questo mezzo di trasporto, ancora ben lontano dall'esaurirsi, come dimostrano i seguenti numeri:

³ Ufficio federale di statistica; Microcensimento mobilità e trasporti 2015; Neuchâtel 2017

- il 10 per cento degli spostamenti in auto e il 14 per cento delle corse in tram e bus non superano il chilometro di lunghezza, il che equivale a un tragitto ideale a piedi di 15 minuti;
- il 46 per cento degli spostamenti in auto e l'83 per cento delle corse in tram e bus non superano i cinque chilometri di lunghezza, il che equivale a un tragitto ideale in bicicletta di 15-20 minuti;
- il 66 per cento degli spostamenti in auto e il 96 per cento delle corse in tram e bus (esclusa la rete celere ovvero ferrovia suburbana) non superano i dieci chilometri di lunghezza, il che equivale a un tragitto ideale in bicicletta elettrica di 20-25 minuti.

Il trasferimento alla bicicletta anche di solo una parte di questi spostamenti alleggerirebbe notevolmente il trasporto pubblico e il traffico motorizzato privato, soprattutto nelle città e negli agglomerati. Un incentivo in tal senso potrebbe venire da vie ciclabili di migliore qualità.

Costante crescita della mobilità ciclistica in città e Cantoni

Dato il crescente apprezzamento per la bicicletta e il potenziale di trasferimento di utenza, la maggior parte delle città svizzere ha puntato sulla ciclabilità, intensificando gli sforzi compiuti in tal senso in numerose realtà, anche con proprie iniziative. E con evidente successo: fra il 2010 e il 2015 la quota del traffico ciclistico sul totale, ad esempio a Basilea, Berna, Lucerna, San Gallo, Winterthur e Zurigo, è cresciuta fra uno e sei punti percentuali, come mostra un raffronto fra queste cinque città svizzero-tedesche relativo al 2015.

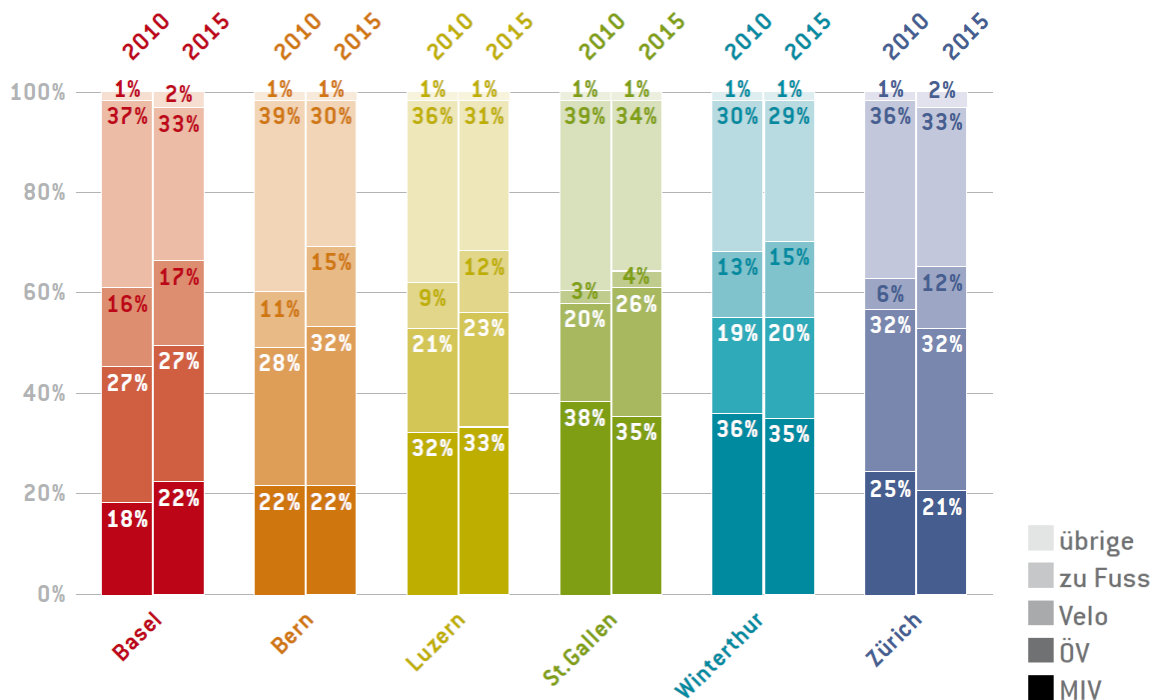


Grafico: Percentuali dei mezzi di trasporto scelti dalla popolazione urbana per effettuare i propri spostamenti⁴

⁴ Basel-Stadt et al.; Städtevergleich Mobilität – Vergleichende Betrachtung der Städte Basel, Bern, Luzern, St.Gallen, Winterthur und Zürich im Jahr 2015; Zurigo 2017

Anche nella **Svizzera francese e in Ticino** vi sono vari progetti per la promozione della ciclabilità. Ad esempio la **città di Ginevra**, in collaborazione con il Cantone, promuove l'ampliamento della rete delle vie ciclabili e la sicurezza dei ciclisti. Nell'ambito della sua strategia per la bicicletta, il **Cantone Ticino** ha stanziato maggiori fondi e creato gli strumenti giuridici per ampliare di 245 km la propria rete di itinerari ciclistici.

In generale i programmi di incentivazione all'uso della bicicletta prevedono da un lato interventi a livello infrastrutturale su percorsi e aree di parcheggio e dall'altro l'erogazione di servizi specifici e campagne di informazione. Tali misure producono un trasferimento degli utenti verso la bicicletta soprattutto quando abbinata a interventi volti a calmierare il traffico stradale.



Ponte ciclopedonale di Monte Carasso – Bellinzona (TI)



«Pont sur la Birse» ciclabile a Loveresse – Valbirse (BE)

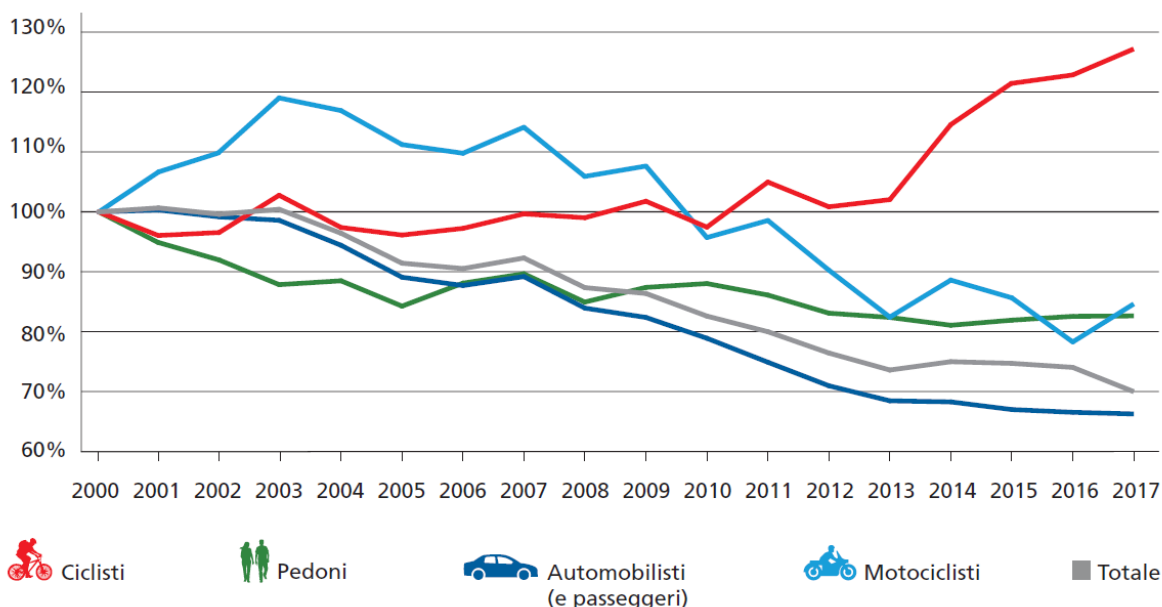


Ponte ciclabile di Wankdorf, Berna-Ittigen

Incidenti

Pur non avendo comportato statisticamente un maggior numero di incidenti, l'imponente diffusione della bicicletta elettrica, in quanto mezzo più veloce, ha prodotto un'impennata di morti e feriti.⁵ Spesso infatti si tende a sottovalutare la velocità raggiungibile con la pedalata elettricamente assistita.

La mobilità ciclistica è l'unico ambito nel quale, negli ultimi anni, il numero di persone ferite o decedute per incidente è aumentato.



Dal grafico si evince, ad esempio, che dal 2000 il numero dei ciclisti (anche con biciclette elettriche) feriti o deceduti in incidenti stradali è aumentato di oltre il 27%, mentre il numero degli automobilisti (e passeggeri) feriti o deceduti è diminuito del 34%.

Numero di morti e feriti per incidente stradale dal 2000 al 2017⁶

L'infrastruttura ha un ruolo chiave nella **prevenzione degli incidenti**: la sicurezza può aumentare con la separazione delle correnti di traffico, ad esempio mediante corsie ciclabili debitamente contrassegnate o piste ciclabili protette da barriere spartitraffico, e il decreto federale concernente le vie ciclabili fornisce gli strumenti per sostenere questa impostazione. Numerose reti di percorsi ciclabili sono oggi ancora carenti, i tracciati sono frammentati e presentano numerose discontinuità. L'USTRA opera insieme ad altre organizzazioni (es. VSS, SVI, upi) per giungere a norme più chiare. Occorre prestare particolare attenzione a una migliore separazione del traffico ciclistico da quello motorizzato e pedonale, nonché alla sicurezza delle biciclette in corrispondenza di incroci e rotatorie.

Per ridurre quanto più possibile gravi conseguenze in caso di incidente, i conducenti di biciclette elettriche devono indossare il casco. L'USTRA sta inoltre valutando per tali mezzi l'obbligo di circolare a luci accese anche di giorno per migliorarne la visibilità.

Situazione in altri Paesi

Su scala europea la Svizzera si colloca in posizione mediana a livello di utenza. Se nelle città elvetiche la bicicletta rappresenta dal 5 al 15 per cento del traffico totale, nei Paesi Bassi, in Danimarca e nelle città della Germania settentrionale il dato sale al 30 per cento e oltre. Di seguito alcune informazioni su come viene gestito questo tipo di mobilità.

⁵ L'Ufficio per la prevenzione infortuni (upi) ipotizza un elevato numero di eventi non emersi: il numero effettivo di incidenti in bicicletta potrebbe essere molto superiore rispetto a quanto risulta dalle statistiche, poiché in numerosi casi mancano i dati, trattandosi ad esempio di eventi autoprovocati, senza il coinvolgimento di terzi. Da questo punto di vista la causa può essere anche un'infrastruttura carente.

⁶ USTRA, UST – Incidenti della circolazione stradale; UST, 2018

Paesi Bassi

Si nota che nei Paesi ad altra vocazione ciclistica e incidentalità ridotta è presente in gran parte un'infrastruttura separata: in Svizzera le biciclette circolano invece di norma sulla carreggiata ordinaria, lungo corsie ciclabili o ciclopeditoni.



Corsia ciclabile a Ittigen (CH) e ciclopieste ad Amsterdam (NL)

Poiché il potenziamento delle autostrade è molto costoso, le autorità per i lavori pubblici dei Paesi Bassi hanno cercato alternative per risolvere i problemi legati alla viabilità. Quale possibile soluzione è stata individuata la realizzazione di superstrade ciclabili che, stando agli studi, potrebbero abbattere la quota di traffico automobilistico anche del 18 per cento. Questa impostazione sta facendo scuola anche in altri Paesi.



Superstrade ciclabili già operative e in progetto nei Paesi Bassi.

Germania

Con il Piano nazionale per la mobilità ciclistica 2020 (Nationaler Radverkehrsplan, NRVP)⁷, il governo federale tedesco sposa la causa della mobilità sostenibile e promuove la competitività e la sicurezza della bicicletta. Nei limiti delle rispettive competenze, il Piano raccomanda misure e interventi concreti

⁷ Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur; Nationaler Radverkehrsplan 2020; Berlino 2012

a livello nazionale, regionale e comunale, stanziando altresì 3,2 milioni di euro all'anno per la promozione di progetti innovativi che vadano a integrare le misure infrastrutturali.

Danimarca

A Copenaghen il 41 per cento dei pendolari si sposta in bicicletta e la città conta di portare tale cifra al 50 per cento entro il 2025⁸. Per conseguire tale obiettivo si punta soprattutto alla riduzione dei tempi di percorrenza, tramite l'ottimizzazione degli impianti semaforici (es. onda verde per i ciclisti) oppure accorciando materialmente i percorsi, con la realizzazione di ponti per il traffico ciclistico e pedonale.



Nuovo ponte ciclabile a Copenaghen

⁸ Copenhagen, Teknik- og Miljøforvaltningen, Bicycle Account 2016; Copenhagen 2017