

Uso della bicicletta e infrastrutture ciclabili a Brunico

Breve sintesi dei risultati più importanti
sul sondaggio di febbraio 2022

Nora Estgfäller, PhD, Prof. Dr. Thomas Bausch
Centro di competenza Turismo e mobilità
Libera Università di Bolzano

Nei mesi di febbraio e marzo 2022, il Centro di Competenza Turismo e Mobilità della Libera Università di Bolzano ha condotto un'indagine sul tema dell'uso della bicicletta e delle infrastrutture ciclabili nell'area di Brunico. Durante un periodo di cinque settimane, oltre 1.000 persone hanno partecipato al sondaggio online. Per la valutazione è stato possibile utilizzare un totale di 720 risposte complete. L'obiettivo dell'indagine era quello di valutare l'uso della bicicletta e la valutazione dell'infrastruttura ciclabile esistente da parte della popolazione; anche i non ciclisti sono stati chiamati a descrivere il loro punto di vista.

I temi principali del sondaggio riguardavano gli indicatori generali di mobilità dei partecipanti, le esigenze di miglioramento dell'infrastruttura ciclabile esistente e la valutazione della corsia ciclabile lungo il Graben a Brunico.

I risultati più importanti in sintesi

- Le famiglie sono ben attrezzate con biciclette: quasi tutti ne hanno una.
- Due terzi dei partecipanti usano la bicicletta regolarmente o occasionalmente.
- Le famiglie con più auto utilizzano la bicicletta molto meno spesso.
- L'e-bike non è ancora riuscita a imporsi nel mercato, ma è in crescita.
- È possibile una chiara differenziazione dei tipi di mobilità. Il meteo (precipitazioni e freddo) gioca un ruolo importante nella scelta del trasporto.
- Più della metà dei ciclisti ha già utilizzato la corsia ciclabile sui Bastioni.
- Solo poco meno di un quarto utilizza regolarmente la corsia ciclabile sui Bastioni.
- I non utenti della corsia ciclabile dichiarano di non sentirsi sicuri.
- I ciclisti vorrebbero vedere miglioramenti significativi nel numero e nella qualità dei parcheggi, soprattutto nel centro città.
- È inoltre necessario recuperare il ritardo in termini di collegamenti ciclabili con i comuni limitrofi.

Una documentazione dettagliata dei risultati può essere scaricata all'indirizzo www.unibz.it/cctm nella sezione News.

Indicatori di mobilità

La disponibilità generale di biciclette e automobili tra le famiglie è molto elevata (cfr. Figura 1). Solo il 5% delle famiglie non ha un'auto o una bicicletta a disposizione. La metà degli intervistati ha dichiarato che il proprio nucleo familiare dispone di un'autovettura, mentre un ulteriore 40% delle famiglie ha accesso a due autovetture.

In poco meno del 50% delle famiglie ci sono più di quattro biciclette. In termini di dimensioni del nucleo familiare, ciò significa che l'83% delle famiglie possiede almeno una bicicletta per ogni componente. Le biciclette elettriche e i pedelec sono presenti solo in circa un terzo delle famiglie, ma spesso in due o più.

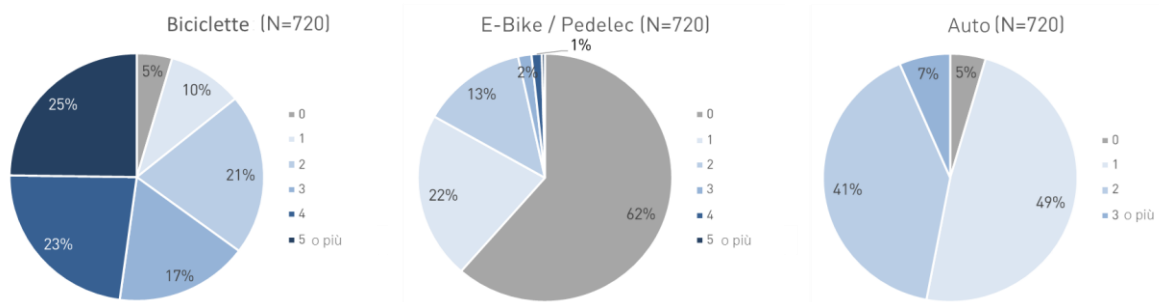


Figura 1 Disponibilità dei mezzi di trasporto (per famiglia)

Scelta del mezzo di trasporto e motivazioni dell'uso della bicicletta

Mentre l'80% delle persone in famiglie con un massimo di due auto dichiara di andare in bicicletta almeno occasionalmente, questa percentuale scende ad appena il 50% per le famiglie con 3 o più auto. È sorprendente che le famiglie con un livello molto alto di possesso di autovetture utilizzino la bicicletta in misura sproporzionatamente minore. La disponibilità di un'auto in ogni momento porta anche ad utilizzarla al posto della bicicletta.

La scelta dei mezzi di trasporto a Brunico dipende anche fortemente dalla stagione e dalle condizioni meteorologiche. È stato possibile identificare 7 diversi tipi di utenti (Tabella 1), che si differenziano per la scelta tra bicicletta, guida e spostamenti a piedi.

Gli scopi della bicicletta sono molto diversi. Circa il 90% dei ciclisti ha dichiarato di utilizzare la bicicletta frequentemente o almeno occasionalmente per recarsi al lavoro, per fare acquisti, per il tempo libero o per attività sportive. Solo i viaggi di accompagnamento vengono effettuati molto meno spesso in bicicletta.

Il motivo più frequente per cui non si usa la bicicletta (31%) è che la bicicletta non è adatta allo scopo del viaggio. Inoltre, un quarto degli intervistati che usano raramente o mai la bicicletta ritiene che i percorsi siano troppo lontani o troppo in pendenza. Questo dimostra che l'e-bike ha il potenziale per affrontare questi percorsi e che i non ciclisti potrebbero essere incoraggiati a usare la bicicletta con misure mirate.

Tabella 1: Tipi di utenti dei mezzi di trasporto

Tipo	% dei intervistati	descrizione
Molto mobile	14%	Uso frequente dell'auto e della bicicletta, indipendentemente dal tempo
Ciclisti (ogni tempo)	16%	Usano quasi esclusivamente la bicicletta, indipendentemente dal tempo; usano poco l'auto.
Mobilità attiva	11%	Usano quasi esclusivamente la bicicletta, spesso vanno a piedi se c'è la pioggia; usano pochissimo l'auto.
Ciclisti (senza precipitazione)	13%	In bicicletta solo con bel tempo (senza precipitazione) e altrimenti in macchina.
Ciclisti (solo temperature calde)	13%	In bicicletta solo a temperature calde; anche spesso l'auto.
Pedoni	12%	Principalmente a piedi, sia l'auto che la bicicletta sono usate pochissimo.
Automobilisti	21%	Principalmente si spostano in auto, mobilità attiva solo in casi eccezionali.

Valutazione e opinioni sulla pista ciclabile del Graben

Quasi tutti gli intervistati (97%) sono a conoscenza della corsia ciclabile sui Bastioni a Brunico. Tra le persone che percorrono i Bastioni in bicicletta o in e-bike almeno una volta al mese, oltre la metà (54%) ha dichiarato di utilizzare la corsia ciclabile, ma solo un quinto (22%) regolarmente. Tra gli intervistati che utilizzano la corsia ciclabile solo occasionalmente o mai, oltre il 90% ha dichiarato di non sentirsi sicuro nel percorrerla. Più della metà trova più comodo andare in bicicletta sul marciapiede perché il viaggio è spesso associato a commissioni e acquisti. I ciclisti con un'autovalutazione delle proprie capacità ciclistiche inferiore alla media hanno una probabilità significativamente inferiore di utilizzare la corsia ciclabile. Tuttavia, il 56% dei ciclisti ritiene che la corsia ciclabile sia una soluzione buona o accettabile alla mancanza di infrastrutture ciclabili.

Anche gli utenti del traffico automobilistico hanno una visione critica della corsia ciclabile. Oltre il 60% degli intervistati ritiene che la corsia ciclabile non aumenti la sicurezza durante il sorpasso dei ciclisti né migliori il coordinamento tra il traffico ciclistico e quello automobilistico nell'intersezione. Tuttavia, il 53% degli automobilisti ha dichiarato che la corsia ciclabile è una soluzione buona o accettabile quando si tratta di aumentare la visibilità dei ciclisti nel traffico stradale.

In generale, i non ciclisti percepiscono la corsia ciclabile in modo molto più negativo rispetto ai ciclisti (cfr. Figura 2). Da un lato, ciò riflette il conflitto tra i diversi utenti della strada, ma può anche indicare un'opinione distorta.

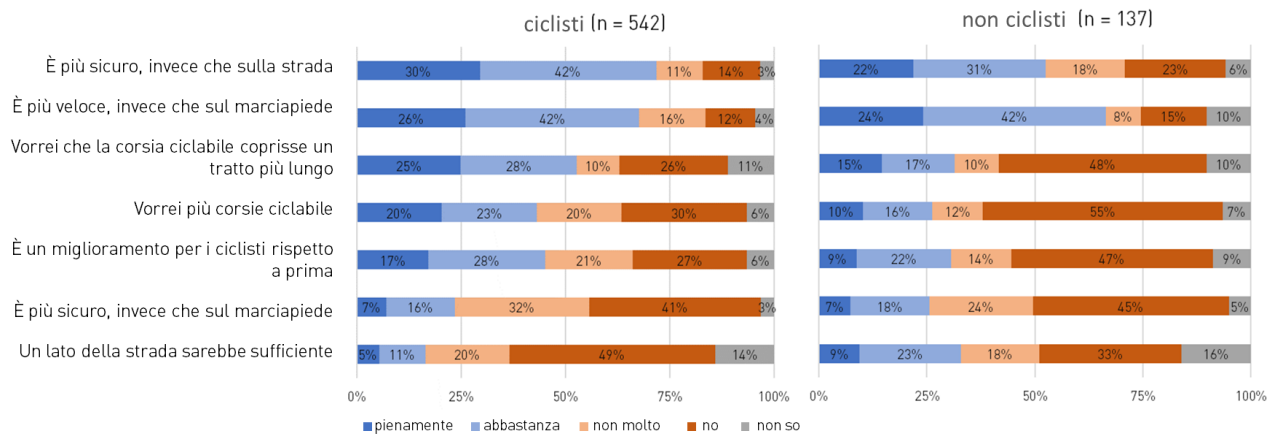


Figura 1 Approvazione delle piste ciclabili Ciclisti contra non ciclisti

Necessità di recuperare il ritardo rispetto alle infrastrutture ciclabili

Nell'ultima parte del sondaggio è stato chiesto agli intervistati di individuare le opportunità di miglioramento dell'infrastruttura ciclistica esistente. Il sondaggio prevedeva sei categorie per le possibili esigenze di recupero (Figura 3) e gli intervistati potevano quindi indicare misure concrete o segnalare aree problematiche. Circa il 93% degli intervistati ha individuato almeno una categoria da migliorare. Tuttavia, un'ampia percentuale di intervistati (81%) ha selezionato un massimo di tre categorie con la necessità di recuperare il ritardo.

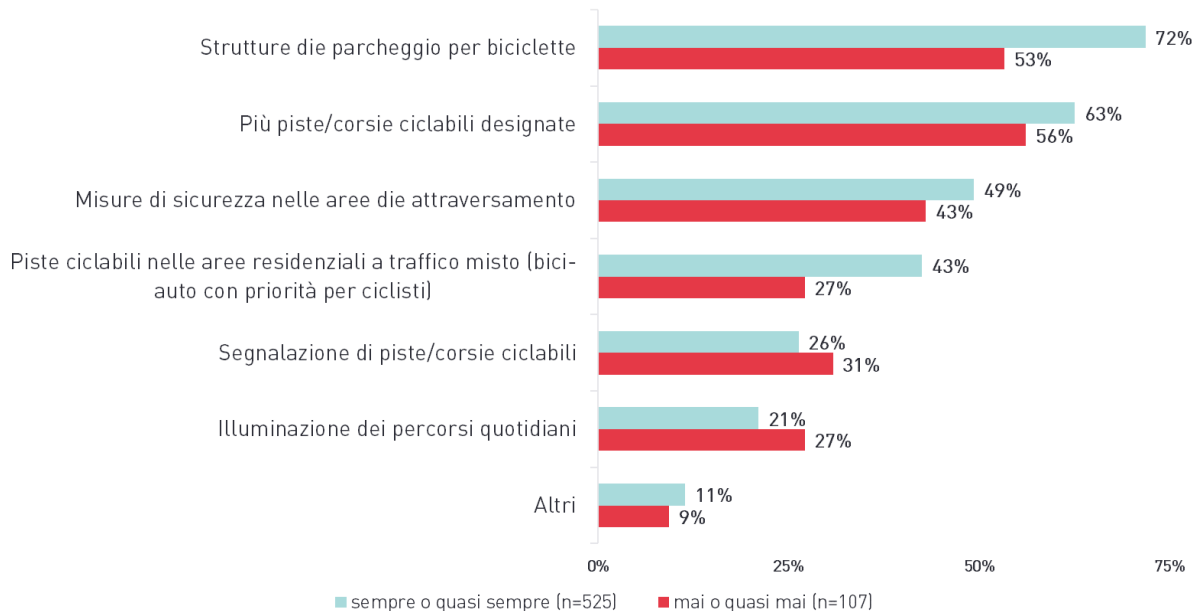


Figura 2 Necessità di migliorare le infrastrutture ciclabili

Gli intervistati hanno riscontrato la maggiore necessità di miglioramento nell'area dei parcheggi per biciclette (n=434). La principale lamentela riguarda il numero di rastrelliere per biciclette (n=92). Altre richieste di miglioramento riguardano il tipo di rastrelliere esistenti (n=57; non coperte, troppo strette per MTB con freni a disco) e la sicurezza contro i furti (n=45).

È necessario recuperare in termini di qualità e quantità, soprattutto nella zona di Via Centrale/Bastioni, alla stazione ferroviaria e nella zona scolastica.

La seconda categoria più citata riguardava le piste ciclabili (n=388). Qui sono stati menzionati soprattutto i collegamenti tra il centro di Brunico e le frazioni circostanti, come Riscone o Teodone. Inoltre, è stato criticato il fatto che le piste ciclabili sono spesso tracciate insieme ai percorsi pedonali e che la larghezza attuale delle piste non è sufficiente per passare senza conflitti.

Inoltre, 305 degli intervistati ritengono che la sicurezza alle intersezioni possa essere migliorata. Sono stati spesso citati gli incroci Bastioni-Via Riscone, l'incrocio di Piazza Cappuccini e l'instradamento del traffico ciclistico nella zona del Bar Diana sulla Via Andreas Hofer.

Campione e metodologia di indagine

La procedura di selezione corrisponde a quella di un "campione di convenienza", cioè non c'è stata una selezione sistematica dei partecipanti. I partecipanti sono stati invitati a partecipare al sondaggio attraverso i media (stampa e radio), distribuendo volantini, scrivendo direttamente alle grandi aziende della regione e postando nei gruppi Facebook locali. Tutte le persone di età superiore ai 18 anni potevano partecipare. Il numero e il tipo di domande variavano a seconda dell'uso dichiarato dei mezzi di trasporto e della frequenza del soggiorno nel centro di Brunico. Il tempo medio di risposta è stato di circa dieci minuti.

Circa il 75% degli intervistati ha dichiarato di vivere a Brunico, mentre il restante quarto vive principalmente nei comuni limitrofi. Rispetto alla struttura per età della popolazione altoatesina, le fasce d'età fino a circa 55 anni sono leggermente sovra rappresentate, mentre quelle dai 65 anni in su sono sottorappresentate. Al sondaggio hanno partecipato più uomini che donne (56% contro 43%).

Contatto

Kompetenzzentrum Tourismus und Mobilität
Centro di Competenza Turismo e Mobilità
Freie Universität Bozen – Libera Università di Bolzano
Universitätsplatz 1 - Piazzetta dell'Università 1
I - 39031 Bruneck – Brunico
cctm@unibz.it
www.unibz.it/cctm