

**Allegato 1: Report primo focus group (Maggio 2014)**

**SUPSI**

*e-mobiliTI*

**Analisi dei focus group** -Maggio 2014

Pasqualina Cavadini e Emiliano Soldini

## Indice

1. Generalità e obiettivi dei focus group	3
2. Sintesi dei temi emersi	4
2.1 Preoccupazioni e aspettative in fatto di mobilità	4
2.2 Opportunità e ostacoli dell'auto elettrica e del car sharing (Mobility)	6
2.3 Vantaggi e svantaggi dei mezzi di trasporto pubblici	10
2.4 Opportunità e limiti della mobilità lenta	12
2.5 Scelte e organizzazione multimodale degli spostamenti quotidiani	13
3. Bilancio dell'esperienza e previsioni future	14

Allegato: Presentazione degli stimoli a supporto della discussione nel focus group

## 1. Generalità e obiettivi dei focus group

I due focus group oggetto di quest'analisi si sono svolti il 12 e il 14 maggio 2014. In totale, vi hanno partecipato 19 persone coinvolte nella fase di sperimentazione del dispositivo e-mobiliTI. In tale dispositivo sono state incluse sia persone che per una loro scelta già disponevano di auto elettriche proprie (cosiddetti "old user") sia nuovi utilizzatori ossia persone cui è stata offerta la possibilità di provare un'auto elettrica. Inoltre durante tre mesi (marzo-maggio 2014) tutti i partecipanti alla sperimentazione hanno potuto beneficiare di biciclette elettriche, di abbonamenti ai mezzi pubblici (Arcobaleno), al bike sharing (Publibike Lugano) e al car sharing (Mobility).

Obiettivo principale dei focus group era quello di rilevare opportunità offerte e ostacoli riscontrati nell'utilizzo delle nuove possibilità di mobilità comprese nel dispositivo sperimentale.

Nello specifico la discussione di gruppo mirava a far emergere opportunità, scoperte e soddisfazioni generate dall'esperienza, così come ostacoli, imprevisti e difficoltà.

Il percorso della discussione proposto attraverso altrettanti stimoli si dipanava lungo i seguenti temi:

- a. preoccupazioni e aspettative in fatto di mobilità,
- b. vantaggi e svantaggi dell'automobile elettrica e del car sharing,
- c. vantaggi e svantaggi del trasporto pubblico,
- d. vantaggi e svantaggi della mobilità lenta (bicicletta propria o bike sharing e bicicletta elettrica),
- e. scelte e organizzazione multimodale degli spostamenti quotidiani,
- f. impatto della sperimentazione sulle abitudini di mobilità.

In questo documento di sintesi e analisi dei focus group si è optato per una presentazione completa ma unitaria dei contenuti emersi nei due focus group. Tale scelta poggia sulla sostanziale somiglianza degli argomenti portati dai partecipanti al gruppo di discussione del 12 rispettivamente del 14 maggio 2014. Il confronto tra utilizzatori esperti (old user) e novizi (new user) si è rivelato essere un elemento centrale nella dinamica della discussione<sup>1</sup>.

---

<sup>1</sup> Lo scambio di esperienze tra questi due gruppi di utilizzatori ha permesso anche di chiarire alcuni aspetti di tipo tecnico nell'utilizzo delle auto elettriche e delle stazioni di ricarica.

## 2. Sintesi dei temi emersi

La discussione su esperienze e opinioni in merito al dispositivo sperimentale si è strutturata in quattro tappe principali. Un'introduzione riguardante la situazione attuale della mobilità, seguita dalla rassegna di opportunità e ostacoli inerenti ai vari "modi" di spostamento (auto elettrica, trasporto pubblico, ecc.) e le possibili opzioni per gli spostamenti quotidiani. In conclusione sono state sintetizzate le trasformazioni maturate nel corso dell'esperienza nelle scelte di mobilità dei partecipanti.

### 2.1 Preoccupazioni e aspettative in fatto di mobilità

Il primo stimolo alla discussione riguardava l'attuale quadro della mobilità. I partecipanti sono stati sollecitati a pronunciarsi sulle loro preoccupazioni collettive o personali in fatto di mobilità. Sono quindi emersi sia dei disagi sia dei possibili rimedi all'attuale situazione del traffico - con particolare riferimento al Sottoceneri (agglomerazione di Lugano e Mendrisiotto).

In particolare si lamenta una situazione di intasamento delle strade sia a causa dell'intenso traffico, sia a causa dei numerosi cantieri. Tutti i partecipanti dicono di confrontarsi in modo più o meno quotidiano con code sull'asse autostradale della A2 e attorno all'agglomerazione luganese. Alcuni segnalano anche i numerosi incidenti che avvengono su queste strade. Accanto ai disagi negli spostamenti quotidiani, l'intensità del traffico motorizzato preoccupa i partecipanti perché genera inquinamento fonico e ambientale. Alcuni affermano che persino il paesaggio è deturpato. Anche le persone che dicono di non essere confrontate personalmente con code o attese nel traffico, sono concordi sulla gravità della situazione nella regione: *"Non è una preoccupazione ma un dato di fatto di cui si è coscienti e con cui bisogna convivere"*.

Di fronte a tale situazione le reazioni divergono. Accanto a chi augura una recrudescenza di tali disagi affinché si giunga a favorire *"uno shift dei mezzi di trasporto"*, altri sembrano rassegnati alla situazione *"sono sempre in mezzo al traffico"* e mettono in conto questi problemi per i loro spostamenti. Altri ancora hanno scelto di abbandonare l'auto per spostarsi in treno adducendo tra i vari argomenti che *"il treno è più affidabile a livello di orari, in auto sai quando parti ma non sai quando arrivi!"*

L'opzione mezzi pubblici rimane invece esclusa per almeno due persone: la prima segnala che il suo lavoro ha dei ritmi inconciliabili con gli orari del mezzo pubblico (*"troppo tempo sprecato per spostamenti"*), mentre una seconda deve raggiungere delle mete poco servite, in aree discoste. Vi è anche chi cerca di limitare il più possibile l'uso dell'auto. Più persone segnalano che i cambiamenti introdotti a livello di piano viario del Luganese avrebbero portato a un aumento del traffico.

Anche il prezzo del carburante emerge come una delle preoccupazioni sia per chi si trova sempre in mezzo al traffico, sia per chi non dispone ancora di un'alternativa valida per recarsi al lavoro. Anche per questa ragione il car pooling porterebbe beneficio. Questa una delle soluzioni auspiccate e sostenute da alcuni partecipanti.

Ad acuire l'attuale situazione del traffico nell'area urbana concorre, a detta di un partecipante, la difficile convivenza tra automobilisti, motociclisti, scooteristi e ciclisti. Gli automobilisti tendono ad ostruire lo spazio di passaggio per le due ruote: *"addirittura quando si cerca di superare i veicoli lenti questi accelerano per non lasciarsi superare"*. Il mancato rispetto di alcune norme della circolazione, in particolare dei limiti di velocità, rende pericoloso circolare con i veicoli a due ruote.

La preferenza accordata da alcune persone al mezzo di trasporto individuale motorizzato poggerebbe su una valutazione della sua convenienza: *"l'auto privata è comunque meno cara degli altri mezzi, che però consentono di evitare la colonna"*.

Riallacciandosi alla questione economica vi è chi auspica l'introduzione della gratuità dei mezzi pubblici, altri segnalano comunque che per modificare tale situazione *"sia necessario un cambiamento di mentalità, che occorra pensare meno al lato economico e più alla salute."*

Un partecipante fa comunque notare che anche il bus inquina, visto che nell'agglomerato di Lugano bus e tram elettrici sono stati smantellati.

La sostituzione dell'auto a carburante fossile con una elettrica non consente di rispondere alle esigenze di un partecipante: infatti i modelli correnti di auto elettriche non hanno sufficiente autonomia e necessitano di tempi di ricarica troppo lunghi che non si conciliano con i tragitti (in termini di chilometri e tempo) che deve effettuare per lavoro.

Una persona propone una riflessione che riguarda il consumo di energia. Viene fatto notare che anche nel caso della mobilità elettrica, sia essa individuale o collettiva, il rapporto tra CO<sub>2</sub> prodotto e numero di passeggeri possa essere sfavorevole: *“con certi treni quasi vuoti sarebbe meglio l’auto”*.

A contrastare tale disagio vi sarebbe però un bilancio favorevole in fatto di emissioni foniche e inquinanti dei mezzi a propulsione elettrica.

La discussione si è quindi sviluppata attorno a vantaggi e svantaggi di quest’ultima categoria di mezzi di trasporto.

## **2.2 Opportunità e ostacoli dell’auto elettrica e del car sharing (Mobility)**

I partecipanti al focus group hanno sviluppato un’analisi della mobilità elettrica, e più precisamente quella consentita dalle auto elettriche, tenendo in considerazione sia dei fattori contestuali quali la situazione del traffico e la questione ambientale sia delle caratteristiche proprie dei veicoli elettrici.

Su di un piano congiunturale, la scelta dell’auto elettrica appare favorevole quanto a impatto ambientale diretto in termini di inquinamento dell’aria e fonico. Secondo alcuni ne esce vincente anche per quanto attiene alla convivenza tra i vari utenti della strada: *“anche una mamma con passeggino potrebbe stare a fianco di una colonna di auto elettriche senza intossicarsi”*. La silenziosità dei veicoli elettrici può costituire un pregio: *“da quando l’auto elettrica è diventata la mia scelta definitiva, mi dà fastidio il rumore delle auto con motore a scoppio”*. A volte però si corre il rischio di oltrepassare i limiti di velocità perché non si sente il rumore del motore. Altresì l’assenza di rumore si rivela essere un pericolo per i pedoni: un partecipante segnala che a tal proposito si stia discutendo la possibilità di dotare le auto elettriche di un rumore sintetico. Alcune persone manifestano la loro irritazione nei confronti di tale evenienza; per evitare incidenti basterebbe *“seguire le indicazioni già fornite ai bambini delle scuole elementari su come si attraversa la strada”*. Sulla stessa lunghezza d’onda, qualche persona rimanda alla recente campagna pubblicitaria, corredata da cartelloni e spot televisivi, sul *“contatto visivo”* tra pedoni e guidatori. I conducenti di auto elettriche sono coscienti di dover prestare doppiamente attenzione a ciclisti e pedoni.

Le auto elettriche non risolvono invece il problema dell’intasamento delle strade: *“si fa colonna comunque anche con l’auto elettrica pur generando meno emissioni”*.

Altra difficoltà che condividono con altri automobilisti è la carenza dei parcheggi, soprattutto in zona urbana. Non vi sono parcheggi riservati alle auto elettriche: infatti quelli siti nei pressi delle colonnine di ricarica possono essere usati solo se si stanno caricando le batterie, altrimenti viene comminata una multa. Alcuni lamentano una maggior severità da parte dei poliziotti nei loro confronti rispetto ai detentori di auto “normali” che non sarebbero sanzionati se occupano abusivamente il posteggio della stazione di ricarica per veicoli elettrici.

Sempre su di un piano macro, viene sollevata la questione delle fonti energetiche: l'auto elettrica non fa rima con energia pulita. Alcuni partecipanti fanno notare che per il momento una parte importata dell'energia elettrica è prodotta da centrali a carbone o nucleari. Quindi a livello globale l'inquinamento sarebbe solo spostato in un'altra area planetaria ma permane come problema. La questione dell'energia pulita riguarda sia quella necessaria alla costruzione delle auto elettriche sia al loro utilizzo. Da più parti si auspica di poter disporre di maggiori informazioni in merito al bilancio energetico complessivo della mobilità elettrica e si prosegue nella ricerca di fonti sostenibili per produrre l'energia consumata. Molti dei partecipanti alla sperimentazione rivelano così una particolare sensibilità alle questioni energetiche globali.

In un'ottica più prosaica, la discussione affronta la questione del consumo di energia delle auto elettriche: alcuni “new user” dicono di non sapere a quanto ammontano i costi di ricarica delle batterie. Un utente esperto afferma che si stimi un costo di 5 CHF per una ricarica di 8 ore. Paragonata quindi ai consumi di carburante fossile l'auto elettrica risulterebbe molto vantaggiosa.

Sul piano dei costi dell'auto elettrica si lamenta una lacuna informativa. Le stime sarebbero molto diverse tra loro: alcune considerano solo il consumo di energia elettrica, altre anche il costo iniziale del veicolo. Se attualmente ci sono ancora pochi modelli di auto elettriche e quindi il calcolo è presto fatto, risulta difficile prevedere il ritmo di sviluppo di questo mercato. Un incremento della produzione di auto elettriche così come l'ampliamento della gamma di modelli porterebbe ad un importante abbassamento dei prezzi delle auto elettriche. Senza tale evoluzione per molti partecipanti il passaggio all'auto elettrica risulta troppo oneroso.



A frenare questo passo sono addotte motivazioni molto diverse. Tra le prime quelle inerenti l'autonomia<sup>2</sup> delle auto elettriche. Nella discussione si sono confrontati da un lato i fautori della mobilità elettrica individuale: questi ad esempio vantano un'autonomia di 60 chilometri malgrado si tratti di un'auto di vecchia generazione che circola da vari anni. Altri ancora hanno optato per modelli ibridi o a generatore integrato che consentono di ovviare alle limitazioni in termini di autonomia. Dall'altro gli scettici che temono di non poter fare affidamento per i loro spostamenti alla sola auto elettrica perché i tragitti che compiono sono superiori<sup>3</sup> a quanto consentito con una ricarica e i tempi di ricarica troppo lunghi, tranne per i nuovi modelli<sup>4</sup>. Se paragonati con il tempo necessario a fare un pieno di benzina o gasolio questi restano comunque lunghi. Alcuni segnalano anche che le colonnine di ricarica sono ancora rare e che sussistono degli ostacoli tecnici dati dalla mancanza di un sistema standard (alcuni dispositivi di ricarica che non sono compatibili con le colonnine pubbliche, altri ancora necessitano di cavi appositi o di lunghezza diversa rispetto a quelli in dotazione per un dato modello). Da notare che alcuni "new user" dichiarano di avere ancora delle difficoltà nell'uso dell'auto elettrica malgrado abbiano potuto sperimentare questa tecnologia durante un periodo di tre mesi.

Partecipanti esperti mettono in risalto come sull'autonomia incida lo stile di guida. Essi affermano di aver imparato a guidare in modo più "rilassato" ossia evitando accelerazioni e frenate brusche per salvaguardare la carica elettrica degli accumulatori. Si adotta quindi uno stile di guida più ecologico e secondo una partecipante il confort alla guida è tale che *"sembra di essere in una bolla!"*.

L'acquisto di un'auto elettrica li ha pure portati ad analizzare più attentamente la scelta del mezzo di trasporto in base al tragitto da compiere: sono i primi a far notare che non sempre l'auto elettrica sia una buona soluzione e di esser incappati agli inizi in qualche errore di stima che li ha lasciati appiedati.

---

<sup>2</sup> Solitamente l'autonomia è espressa in chilometri percorsi con una ricarica. Questa varia in base al modello di auto, ai dislivelli del tragitto e non da ultimo allo stile di guida.

<sup>3</sup> In chilometri e/o dislivelli.

<sup>4</sup> Con il sistema "fast charge" sarebbe possibile ricaricare le batterie in 20 minuti- a fronte di svariate ore con il "vecchio" sistema.

In seconda battuta vi sono ragioni di ordine finanziario: ad oggi il costo dei modelli di auto elettriche che permetterebbero di ovviare alle restrizioni in termini di autonomia è ancora troppo elevato. Si potrebbe quindi optare per un'auto elettrica come seconda auto dell'economia domestica *“per gli spostamenti inferiori a 40 chilometri”*, mentre si manterrebbe l'utilizzo dell'auto a carburante fossile per gli spostamenti lunghi o in zone poco servite<sup>5</sup>.

Il car sharing è stato ventilato quale soluzione sostitutiva per ovviare ai limiti attribuiti alle auto elettriche (quindi nell'ipotesi di compiere il passaggio definitivo alla mobilità individuale elettrica). Si rammenta che i partecipanti alla sperimentazione disponevano di un abbonamento a Mobility. Anzitutto occorre precisare che durante il periodo sperimentale, nessuno ha fatto capo a tale servizio. Alcune persone hanno ammesso di non essersi nemmeno interessati a questa possibilità: *“non ho nemmeno capito bene come funziona”*. Altri invece hanno dibattuto di pregi e difetti specifici di Mobility evinti da esperienze pregresse. Più persone hanno riferito di aver soggiornato per periodi anche lunghi in alcune città svizzere (Ginevra, Zurigo, Basilea) dove la rete di trasporti pubblici è densa e ben organizzata. In questa situazione *“non vale la pena di possedere un'auto”* (difficoltà e costi di parcheggio e traffico intenso) *“ma si può usare Mobility”*. Esperienza fatta anche da alcuni partecipanti che dovevano recarsi Oltregottardo e raggiungere una meta fuori città: dopo il tragitto in treno alla stazione li attendeva un'auto della flotta Mobility con cui percorrere l'ultimo tratto di strada che li separava dalla loro meta. Un'altra partecipante ha detto di aver utilizzato Mobility per recarsi in zone discoste che non poteva raggiungere con la propria auto elettrica. Questi utenti di Mobility si sono dichiarati soddisfatti del servizio fruito e del costo contenuto. Unico neo: i termini di riconsegna dell'auto stabiliti da Mobility. Questi sono giudicati rigidi: occorre riconsegnare l'auto nello stesso posto da cui si è partiti. Sono quindi esclusi spostamenti tra una stazione Mobilty e l'altra. Inoltre occorre stabilire alla partenza l'orario di riconsegna: qualsiasi deviazione dal programma predefinito risulterebbe impossibile. Una coppia ha detto di aver provato a utilizzare Mobility per far fronte ad un'emergenza ma non sono riusciti a trovare auto disponibili. Hanno invece potuto trovare una vettura presso un autonoleggio. Questo episodio li ha condotti a riservare il servizio offerto da Mobility solo a viaggi pianificati in anticipo, soprattutto in combinazione con delle tratte in treno.

---

<sup>5</sup> Dai mezzi pubblici oppure discoste o carenti di punti di ricarica.

Infine si è dibattuta la questione del design di numerosi modelli di auto elettriche che si discosta da quello delle auto con motore a scoppio. Alcuni rilevano si tratti di modelli che corrispondono a un gusto eccentrico, futuristico o comunque appariscente, non ordinario. Questa immagine di eccezionalità assume una valenza sia positiva sia negativa. È valorizzata da quelle persone che vogliono comunicare e sottolineare la particolarità della loro scelta di mobilità elettrica: per loro è importante che il veicolo elettrico si differenzi chiaramente dall'auto tradizionale. In special modo i precursori nell'adozione di un veicolo elettrico si vogliono distinguere: essi si considerano un gruppo specifico, una sorta di "popolo dei detentori di auto elettriche". Come tali sono molto solidali con altri utenti di auto elettriche supportandoli nelle difficoltà. A tal proposito un'utente novizia narra un episodio occorso a una stazione di ricarica pubblica: non disponendo di un cavo di allacciamento adeguato è stata soccorsa da un conducente di un'altra auto elettrica, rivelatosi in seguito uno dei partecipanti alla sperimentazione.

Il design avanguardistico di molte auto elettriche costituisce invece un difetto per le persone che valorizzano maggiormente la conformità; dal loro punto di vista questa caratteristica porterebbe ad attrarre verso l'auto elettrica solo persone già sensibili alla questione della mobilità sostenibile. Persone che si identificano - ma soprattutto sono identificate - con una "mentalità alternativa". Di contro farebbe da repellente per quei consumatori che non condividono tale visione del mondo e preferiscono modelli di automobili all'apparenza più "tradizionali" e "nella norma".

### **2.3 Vantaggi e svantaggi dei mezzi di trasporto pubblici**

I mezzi pubblici su cui si è sviluppata la discussione sono essenzialmente il treno e l'autobus. In entrambi i casi sono stati rilevati sia pregi sia difetti. Tuttavia sia i primi sia i secondi non incidono in modo pesante sul giudizio espresso nei confronti del trasporto pubblico. Vantaggi e svantaggi sono dati per scontati: *"Magari negli orari di punta non si trova posto a sedere, ma va bene comunque, si sa che è così e lo si mette in conto"*.

È come se il metro di valutazione fosse diverso da quello utilizzato per l'analisi dell'auto elettrica: questa differenza si può attribuire alla relativa novità per molti di loro dell'utilizzo di un veicolo elettrico.

Tra i vantaggi del treno si annoverano: la possibilità di evitare le code e il traffico; la rapidità dei collegamenti interurbani (nello specifico molti partecipanti fanno capo al treno per

spostamenti lunghi verso *“la Svizzera interna”*); l’orario ferroviario cadenzato giudicato ottimale se si rimane entro i confini nazionali<sup>6</sup>. Viaggiare in treno, anche se questo è spesso affollato, dà l’opportunità di svolgere varie attività durante il tragitto (lavorare, leggere, conversare, ecc.) oppure riposare. Il mezzo pubblico è associato a una certa tranquillità. Sull’altro versante si sostiene che il mezzo pubblico mal si concilia con le esigenze di lavoro, soprattutto se ci si deve recare in posti discosti o poco serviti che non possono essere raggiunti in *“tempi ragionevoli”* (ad esempio Arogno – Mezzovico) oppure se gli appuntamenti sono a ritmo serrato, allora la cadenza è troppo bassa: *“Con i mezzi pubblici si arriva, ma non si deve avere fretta”*. Se invece ci si reca dal proprio domicilio a un preciso luogo di lavoro durante le fasce orarie diurne, treno e autobus sono una valida scelta. Di contro spostamenti oltre a una data ora la sera sono difficoltosi sia perché le corse si fanno più rade sia per un certo sentimento di insicurezza che sembrano generare mezzi e stazioni deserti.

Le esperienze narrate dai partecipanti nell’uso del mezzo pubblico variano in funzione della prossimità di stazioni o snodi, della diversa capillarità della rete dei trasporti, della cadenza di passaggio e delle coincidenze. Tra i partecipanti vi sono utilizzatori regolari del mezzo pubblico ma anche persone che ne fanno solo un uso sporadico. Autobus e treno sono utilizzati dai giovani non ancora automuniti oppure in caso di cattivo tempo (in sostituzione di scooter, moto o bicicletta).

La mancanza di corsie preferenziali per i bus nell’agglomerazione urbana di Lugano comportano disagi in termini di tempi di percorrenza su alcune tratte poiché non si evitano gli ingorghi.

A frenare l’uso del mezzo pubblico, infine, contribuirebbe anche la tecnologia: i nuovi distributori automatici di biglietti d’autobus o delle FFS sarebbero lenti e di difficile utilizzo. Fare un biglietto è macchinoso e per gli autobus occorre conoscere il nome esatto della fermata per acquistare un titolo di trasporto valevole. I controlli, molto severi, comportano spiacevoli conseguenze per chi *“si sbaglia.”* Si tratta di una barriera d’accesso che tende a dissuadere dall’utilizzo saltuario del mezzo pubblico tutti quelli che non hanno familiarità con la tecnologia, non beneficiano di un abbonamento o non conoscono esattamente la denominazione delle varie fermate.

---

<sup>6</sup> Per quanto attiene ai collegamenti con Milano ci sono invece grossi disagi.

## 2.4 Opportunità e limiti della mobilità lenta

Si rammenta che il dispositivo sperimentale includeva un abbonamento al Bike sharing della città di Lugano (Publibike) per tutti i membri di ciascuna economia domestica e su richiesta la possibilità di fare uso di una bicicletta elettrica. Tutti i partecipanti possedevano delle biciclette e alcuni di loro anche veicoli a due ruote elettrici (bici e scooter).

Ad eccezione di una persona che risiede a Lugano e utilizza le "Publibike" per recarsi in centro città, l'abbonamento al bike sharing non è stato sfruttato dai partecipanti alla sperimentazione. Un giorno una persona ha riferito che avrebbe voluto utilizzare il bike sharing ma ha desistito perché temeva di non trovare dove riconsegnare la bici. Non è chiaro se questa rinuncia sia da attribuire piuttosto a una mancanza di stazioni Publibike oppure ad un'informazione lacunosa (oggettiva o soggettiva).

Tra le ragioni addotte a favore di un utilizzo della bicicletta, si menziona la possibilità di fare movimento e il fatto che si tratti di un mezzo che piace a tutti in famiglia, bambini e adulti.

Di contro analizzando la situazione concreta dell'agglomerazione di Lugano, l'uso della bicicletta si scontra con numerosi ostacoli. In primo luogo l'introduzione del nuovo PVP avrebbe reso più difficile circolare in bici. La pianificazione, a detta di più persone, sarebbe orientata soprattutto al traffico motorizzato mentre non sarebbe pensata per le due ruote senza motore. Le piste ciclabili, soprattutto in città, sono discontinue oppure inesistenti (ad esempio tra Paradiso e il Lido di Lugano non c'è la corsia ciclabile, mentre c'è tra Taverne e Rivera). Tale constatazione porta a supporre che l'ente pubblico abbia prediletto la costruzione di piste ciclabili da turismo piuttosto tracciati per gli spostamenti urbani.

Nonostante le lacune rilevate nella rete delle piste ciclabili, alcune persone usano comunque la bici per recarsi al lavoro: *"Quando fa bel tempo prendo la bici però ho paura del traffico"*. Da più parti è reputato pericoloso circolare quotidianamente con le due ruote: *"In Ticino non c'è la mentalità di rispettare i ciclisti"*.

Vista l'affollamento sulle strade "normali" *"ci si inventa delle scorciatoie ad esempio attraverso il parco Ciani, dove sarebbe proibito circolare in bici"*. Altre persone invece vi rinunciano preferendo spostarsi a piedi.

In Ticino la conformazione del territorio non favorisce l'uso della bicicletta. L'opzione bici elettrica si rivela più praticabile per recarsi in zone discoste o per tragitti non pianeggianti. La

bici elettrica sarebbe necessaria per le salite, anche se si auspica la creazione di una pista ciclabile *“altrimenti occorre fare zig zag tra le auto e questo è poco tollerato”*. Senza corsie ciclabili è reputato rischioso utilizzare la bicicletta, seppur elettrica.

Come per l'auto elettrica, anche in merito alla bicicletta elettrica si è dibattuta la questione della produzione dell'energia elettrica necessaria a caricare la batteria. Solo quella prodotta da fonti energetiche rinnovabili sarebbe compatibile con una scelta di mobilità ecologica e sostenibile. Si concorda invece che l'uso della bicicletta elettrica è comunque preferibile ad altri veicoli a due ruote, siano essi elettrici o a combustione.

Una sola persona ha utilizzato la bicicletta elettrica del dispositivo sperimentale<sup>7</sup>. Alcuni altri partecipanti vi hanno rinunciato a causa delle limitazioni concernenti il loro uso, consentito esclusivamente su strade asfaltate e non sullo sterrato. Si sarebbe così costretti a circolare su strade reputate troppo pericolose. Questo timore è condiviso anche da due persone che si spostano prevalentemente in moto o scooter elettrico. Esse hanno più volte segnalato la difficile convivenza tra automobilisti e utilizzatori delle due ruote.

## **2.5 Scelte e organizzazione multimodale degli spostamenti quotidiani**

Lo stimolo alla discussione<sup>8</sup> vedeva come protagonista un'ipotetica famiglia composta da genitori e due figli, residente nell'agglomerazione luganese. I partecipanti al focus group erano invitati a fornire dei suggerimenti per organizzare in modo efficace e rispettoso dell'ambiente gli spostamenti dei singoli membri.

Di primo acchito la scelta suggerita è stata quella di compiere tutti gli spostamenti con l'auto elettrica. Tale proposta è stata rivista -persino dalle persone acquisite alla causa della mobilità elettrica- alla luce del forte traffico che contraddistingue le tratte previste tra i vari impegni familiari. Il passo successivo è stato quello di prendere in considerazione i mezzi pubblici: si trattava di treno e autobus. L'autobus si è però rilevato scomodo per quanto attiene agli spostamenti periurbani: si lamentano collegamenti troppo radi e tempi di percorrenza troppo lunghi. Questi ultimi sarebbero da attribuire a coincidenze sfavorevoli e alla già citata mancanza di corsie riservate.

---

<sup>7</sup>Questa persona auspicerebbe fossero delle biciclette elettriche quelle messe a disposizione da Publibike.

<sup>8</sup> Per maggiori dettagli vedi "Presentazione degli stimoli a supporto della discussione nel focus group" allegata.

Infine si è giunti a suggerire soluzioni più complesse e articolate: al trasporto multimodale (combinando ad esempio treno e tratti a piedi) si affiancano proposte differenziate che tengono conto della condivisione di alcune attività con persone esterne alla cerchia familiare con le quali organizzare gli spostamenti (ad esempio car pooling a turno tra genitori di bambini che vanno alla scuola calcio). O ancora studiare percorsi alternativi combinando più mezzi per ovviare a possibili ritardi (recarsi con i mezzi pubblici in centro città per raggiungere più celermente mete in periferia). Progressivamente i partecipanti passano da soluzioni che comportano un utilizzo prevalente dell'automobile (elettrica o no) ad altre che integrano non solo scelte di mobilità individuali ma anche collettive e/o solidali. Si tratta di una nuova prospettiva che porta ad interrogarsi su aspetti quali l'educazione all'autonomia dei figli affinché possano spostarsi con i mezzi pubblici o siano incoraggiati a farlo. Se fino a qualche decennio fa era scontato utilizzare il bus per recarsi a scuola oggi molto traffico è generato dai genitori che vi accompagnano i figli. *“Spesso per condurre e riprendere i figli, l'auto ci pare la soluzione più veloce ma solo perché siamo troppo pigri. Ci sono invece molte alternative alla figura della «mamma col SUV» ma occorre un cambiamento negli stili di mobilità”.*

### **3. Bilancio dell'esperienza e previsioni future**

Al termine della disamina di ostacoli e opportunità incontrati durante i tre mesi del dispositivo sperimentale, i partecipanti sono stati invitati a stilare un bilancio complessivo dell'esperienza. Per i novizi della mobilità elettrica si trattava di cogliere quali trasformazioni fossero avvenute nelle loro scelte di mobilità; per gli old user invece le ricadute della sperimentazione avrebbero potuto comportare una conferma o un rinforzo dei loro stili di mobilità.

L'auto elettrica sembra aver convinto molti novizi: alcuni manifestano l'intenzione a breve di acquistarne una, altri vorrebbero ma per il momento attendono che i prezzi diminuiscano e/o migliorino le prestazioni. Altri ancora, in particolare le economie domestiche composte da più persone, auspicano di poterla acquistare come seconda auto, accanto all'auto a carburante fossile. Molti novizi idealmente vorrebbero usare solo l'auto elettrica perché di facile uso e rilassante: *“Sarebbe bello avere solo un'auto per tutto!”*. Gli stessi temono di non poter

compiere questo passo se non scegliendo di acquistare un modello ibrido che converrebbe per qualsiasi tipo di percorso. Il rammarico è che questi modelli siano ancora molto cari rispetto sia alle auto elettriche sia a quelle a benzina o gasolio. Anche le persone che ancora non intendono passare all'acquisto di un'auto elettrica dicono di aver provato una grande soddisfazione nella sperimentazione. Hanno colto l'opportunità dell'uso dell'auto elettrica per muoversi in modo più ragionato ed essere più ecologici. Vale a dire che questa esperienza li ha resi più sensibili e attenti ai problemi di mobilità e ambientali con conseguenze diverse sulle loro scelte di mobilità. Alcune persone hanno imparato attraverso l'uso delle auto elettriche a guidare in modo più ecologico e hanno adottato questo nuovo stile di guida. La sperimentazione ha condotto alcuni a usufruire con maggiore frequenza del mezzo pubblico. Altre persone si dicono decise a mantenere questa nuova opzione a scapito dell'automobile, chi continuerà a usare i mezzi pubblici rispettivamente il proprio veicolo elettrico. La loro convinzione ne è uscita rafforzata: sono fieri dei messaggi positivi veicolati dall'auto elettrica, ossia il rispetto per l'ambiente e per la salute. Per queste persone il fatto di distinguersi dagli altri conducenti proprio per l'uso dell'auto elettrica è gratificante.

Alcuni partecipanti che già prima della sperimentazione erano grandi utilizzatori di mezzi pubblici e bicicletta ora stanno pensando più seriamente all'acquisto di biciclette elettriche. Stesso progetto che intende realizzare una persona finora annoverata tra i precursori dell'adozione dell'auto elettrica e profondamente convinta di tale scelta.

I favori con cui è stata accolta da alcune persone l'esperienza della mobilità elettrica li ha portati ad auspicare che le aziende si dotino di auto elettriche. In questo modo i dipendenti sarebbero incentivati a utilizzare i mezzi pubblici per recarsi al lavoro poiché potrebbero effettuare gli spostamenti professionali con le auto elettriche aziendali.

La scelta del car pooling appare come poco adeguata a rispondere alle esigenze di tante persone diverse: occorre coordinarle e nessuno vuole rinunciare a un po' di comodità. Sarebbe invece una soluzione più semplice se organizzata all'interno di una stessa azienda<sup>9</sup>.

Sul versante opposto ci sono quelle persone avverse a delle scelte di mobilità individuale, siano esse elettriche o meno. Per queste persone muoversi nel traffico è tempo perso e

---

<sup>9</sup> Si cita a tal proposito l'esperienza SUPSI: la scuola concede un parcheggio solo a studenti che condividono l'auto (almeno 3 persone). Il vantaggio è anche quello di suddividere le spese di viaggio.



L'automobile elettrica costituisce una soluzione poco efficiente a fronte del trasporto pubblico meno confortevole e flessibile dell'auto elettrica ma a loro dire più affidabile. L'auto comporta difficoltà a trovare parcheggi in centro e concorre ad allungare le code di veicoli con a bordo il solo conducente.

Al termine del periodo sperimentale i membri di una sola economia domestica hanno affermato di mantenere inalterate le loro abitudini e scelte di mobilità: per il momento hanno a disposizione un'auto e una moto per la bella stagione, mentre il mezzo pubblico sostituisce la moto quando piove o nevicata. Per compiere i tragitti casa-lavoro prediligono l'automobile che sola consente di rientrare a domicilio per il pranzo. L'auto elettrica non li ha convinti poiché le attuali prestazioni e tempi di ricarica impedirebbero loro di poter fare affidamento su questo unico mezzo.

Infine si riporta l'opinione espressa da un giovanissimo utente -coatto seppur soddisfatto- del mezzo pubblico: *"Quando avrò 18 anni non voglio certo un'auto elettrica ... ma una macchina che quando pigio sull'acceleratore sento un bel rombo del motore!"*.

In sede conclusiva sono state rilevate alcune lacune informative del dispositivo sperimentale. Ci si rammarica che non si sia fornita una visione chiara dei costi associati all'auto elettrica, in particolare sui costi di produzione dell'auto elettrica, su quelli di mantenimento, sullo smaltimento delle batterie. Per alcune persone la questione riguarda il ciclo complessivo di produzione dell'auto ma anche dell'energia elettrica. Ci si rammarica infine che non si sia proposta una valutazione dei costi associati a ciascuna scelta di mobilità. L'impressione è che se si fosse impostata una riflessione in tal senso, le scelte di mobilità alternative o sostenibili sarebbero troppo onerose. Questa lettura contribuisce a rafforzare la critica rivolta alla mobilità elettrica ossia di costituire un'opzione di lusso. Pochi se la potrebbero permettere e la sua adozione sarebbe il frutto di una spinta ideale: *"Il mio sogno sarebbe quello di una città silenziosa e sarei disposto a pagare molto per meno rumore!"*