

Raccontaci come usi la bici

*Indagine nazionale
FIAB 2011*

primi risultati



INDAGINE NAZIONALE FIAB 2011

"Raccontaci come usi la bici"

Principali risultati

Redatto da Andrea Scagni

Settembre 2012



Introduzione

Chi sono gli italiani che scelgono la bicicletta, ogni giorno o comunque con una certa frequenza, come mezzo di trasporto? Perché lo fanno in un paese in cui l'automobile è per molti uno *status symbol*? Dove vanno e cosa fanno con la bicicletta? Quali sono le principali difficoltà che incontrano e cosa pensano effettivamente potrebbe essere utile per fare dell'Italia una nazione più *bike-friendly*?

Per dare risposte attendibili e concrete a questo tipo di domande, la Federazione Italiana Amici della Bicicletta, proprio in concomitanza con il decennale appuntamento del Censimento nazionale della popolazione svolto dall'ISTAT, ha organizzato a fine 2011 l'indagine statistica nazionale "Raccontaci come usi la bici", con l'obiettivo di delineare per la prima volta in modo rappresentativo e attendibile l'*identikit* di chi va bici oggi nel nostro paese, raccontarne le gioie e i dolori, le aspirazioni e le arrabbiate. Evidenziando, nel caso, anche quali differenze sussistono su questi temi tra le diverse aree del paese.

La finalità dell'indagine non è solo conoscitiva; i risultati ottenuti potranno fornire indicazioni preziose alle amministrazioni pubbliche sulle strategie migliori e sulle priorità maggiormente sentite dai cittadini per la sicurezza e la comodità del ciclista urbano. E' questo infatti un tema che, pur essendo divenuto un complemento formalmente d'obbligo nella pianificazione urbanistica e

viabilistica, fatica a tradursi in progetti e realizzazioni che rispondano effettivamente alle aspettative del pubblico.

L'indagine è stata progettata e realizzata grazie al lavoro e l'impegno volontario dei soci FIAB e delle sue associazioni locali; l'entusiasmo, la motivazione e la preparazione sugli specifici temi dei soci FIAB hanno permesso di ottenere risultati che avrebbero altrimenti richiesto l'impiego di rilevanti risorse economiche e personale specializzato.

All'indagine hanno partecipato 11042 ciclisti, che hanno compilato l'apposito questionario tramite due modalità di raccolta dei dati:

- cartacea, mediante la distribuzione dei questionari stampati su foglio A4 da parte dei volontari delle associazioni FIAB;
- online, mediante le apposite pagine web predisposte sul sito FIAB nazionale e linkate dai siti delle associazioni locali.

I questionari raccolti online sono stati 7032 (63,7%), quelli raccolti per via carta 4010 (36,3%). La rilevazione si è svolta nei mesi di settembre e ottobre 2011.

Il questionario online era unico per tutto il territorio nazionale; quelli cartacei potevano essere parzialmente localizzati, inserendovi, a fianco delle domande nazionali, alcuni quesiti di rilevanza specifica locale. Il presente report riguarda solo i dati rilevati tramite le domande comuni a tutti.

I questionari raccolti online sono stati registrati mediante apposita pagina web del sito Internet nazionale della FIAB, www.fiab-onlus.it. Notizia dell'indagine e della possibilità di parteciparvi online è stata fornita dai siti web locali della maggior parte delle associazioni federate a FIAB.

La distribuzione e raccolta del questionario cartaceo è stata effettuata a cura delle associazioni locali, tramite i propri volontari. Complessivamente sono 24 le associazioni che hanno gestito la distribuzione del questionario cartaceo. Si è registrata quindi una significativa eterogeneità di iniziativa tra le associazioni, con alcune di esse che hanno profuso un buon impegno nella rilevazione ed altre che hanno svolto un lavoro più limitato o addirittura non hanno partecipato all'indagine.

La Tabella 1 mostra il numero di questionari cartacei somministrati da ciascuna associazione locale FIAB (indicata tramite la località di riferimento).

Tabella 1. *Questionari cartacei raccolti dalle associazioni locali FIAB*

Associazione	N. questionari	%	Associazione	N. questionari	%
Verona	667	6,04	Paullo	120	1,09
Bari	376	3,41	Mestre	118	1,07
Pordenone	349	3,16	Montesilvano	99	0,90
Pescara	328	2,97	Varese	97	0,88
Milano	294	2,66	Genova	84	0,76
Reggio Emilia	274	2,48	Torino	52	0,47
Cremona	246	2,23	Udine	37	0,34
Abbiategrosso	205	1,86	Forlì	35	0,32
Roma	149	1,35	Grosseto	35	0,32
Arezzo	128	1,16	Novara	35	0,32
Gioia del colle	123	1,11	Ferrara	23	0,21
Lodi	122	1,10	Foggia	14	0,13

La partecipazione all'indagine era libera, sia per i soci FIAB che per i ciclisti non soci, con l'obiettivo di permettere anche una valutazione delle eventuali differenze tra i due gruppi. Nel complesso i questionari compilati da soci FIAB sono stati 3009, pari al 27,3% del totale. Inoltre, la stragrande maggioranza dei rispondenti soci FIAB (80%) ha compilato il questionario online,

mentre tra i non soci la modalità di compilazione è maggiormente differenziata (58% online).

Per la compilazione online, di cui è noto il momento di effettuazione, si rileva la maggiore intensità di rilevazione al lunedì (mediamente 190 questionari/giorno), mentre il fine settimana ha registrato i livelli più bassi (90 questionari/giorno di media). E' quindi probabile che vi sia stata una prevalenza di compilazioni sul luogo di lavoro, come evidenzia anche il fatto che le 9 del mattino siano il momento della giornata con maggior intensità di compilazione (in particolare nei giorni lavorativi).

Il campione

La rilevazione è stata effettuata su base spontanea per quanto riguarda la versione online, mentre la somministrazione del questionario cartaceo è stata effettuata da volontari locali con modalità diverse da associazione a associazione, come la distribuzione ai ciclisti in transito per le strade, ai partecipanti ad eventi organizzati dalle associazioni, ai soci in visita presso le sedi.

Per questo il campione non può essere considerato come rigorosamente rappresentativo in senso probabilistico, in particolar modo per un confronto tra disaggregazioni territoriali in cui la dimensione del campione risulta molto variabile.

La Tabella 2 mostra il numero totale di questionari (online e cartacei) provenienti da ciascuna provincia. Sono indicate solo le provincie dove sono stati rilevati almeno 5 questionari.

Tabella 2. *Questionari (online e cartacei) raccolti in ciascuna provincia*

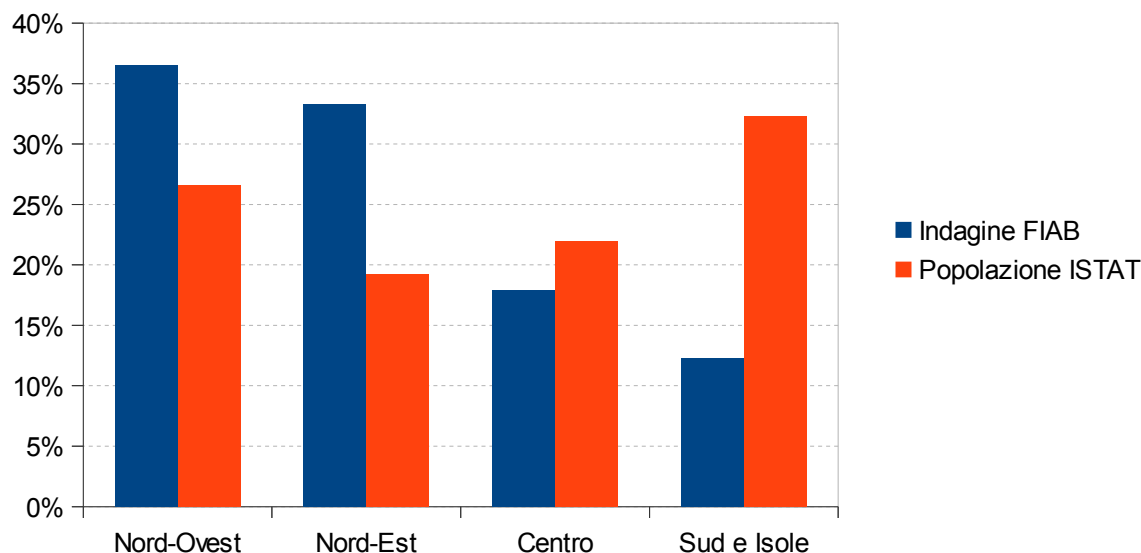
Provincia	N. quest.	%	Provincia	N. quest.	%	Provincia	N. quest.	%
Milano	2057	18,63	Vicenza	104	0,94	Pavia	22	0,20
Verona	794	7,19	Udine	99	0,90	Trento	22	0,20
Parma	666	6,03	Grosseto	80	0,72	Latina	21	0,19
Pescara	629	5,70	Novara	79	0,72	Siena	19	0,17
Bari	621	5,62	Ferrara	75	0,68	Savona	18	0,16
Pordenone	490	4,44	Lecce	74	0,67	Taranto	18	0,16
Roma	409	3,70	Lecco	73	0,66	Como	17	0,15
Reggio Emilia	357	3,23	Cuneo	70	0,63	Prato	16	0,14
Torino	313	2,83	Padova	61	0,55	Gorizia	13	0,12
Venezia	311	2,82	Napoli	58	0,53	Chieti	12	0,11
Palermo	269	2,44	Foggia	57	0,52	Caltanissetta	11	0,10
Cremona	260	2,35	Ancona	50	0,45	Lucca	11	0,10
Firenze	234	2,12	Treviso	44	0,40	Teramo	11	0,10
Arezzo	221	2,00	Rovigo	42	0,38	Bolzano	10	0,09
Pisa	214	1,94	Catania	39	0,35	La Spezia	10	0,09
Monza e Br.	196	1,78	Siracusa	39	0,35	Pesaro-Urbino	10	0,09
Varese	176	1,59	Caserta	37	0,34	Livorno	9	0,08
Lodi	175	1,58	Bergamo	36	0,33	Mantova	8	0,07
Brescia	174	1,58	Salerno	35	0,32	Vercelli	7	0,06
Genova	170	1,54	Rimini	29	0,26	Aosta	6	0,05
Bologna	130	1,18	Belluno	28	0,25	Pistoia	6	0,05
Forlì-Cesena	127	1,15	Brindisi	28	0,25	Ascoli Piceno	5	0,05
Trieste	126	1,14	Piacenza	28	0,25	Barletta-And.-Trani	5	0,05
Modena	114	1,03	Cagliari	27	0,24	Frosinone	5	0,05
Alessandria	108	0,98	Ravenna	25	0,23			

Data l'estrema variabilità della consistenza del campione classificato per provincia, nella Figura 1 viene considerato un livello di aggregazione molto maggiore, con riferimento alle 4 macro-aree

geografiche Nord-ovest, Nord-Est, Centro e Sud e Isole.

Si evidenzia in tal modo la minore quota di campionamento sul Sud Italia, che può tuttavia riflettere un'effettiva minore presenza di utilizzatori della bicicletta in tali aree, ed è analoga anche alla differenza del numero di soci FIAB tra le stesse aree.

Figura 1. *Composizione del campione della Indagine FIAB rispetto alla popolazione*



L'analisi della composizione del campione in relazione alle principali connotazioni socio-demografiche ha una duplice valenza: da un lato permette di valutare le caratteristiche specifiche del profilo di chi usa la bicicletta rispetto a quelle più generali dei cittadini italiani; dall'altro, permette di evidenziare eventuali distorsioni del campione effettivo rispetto a caratteristiche che non dovrebbero differenziare i ciclisti dagli altri cittadini.

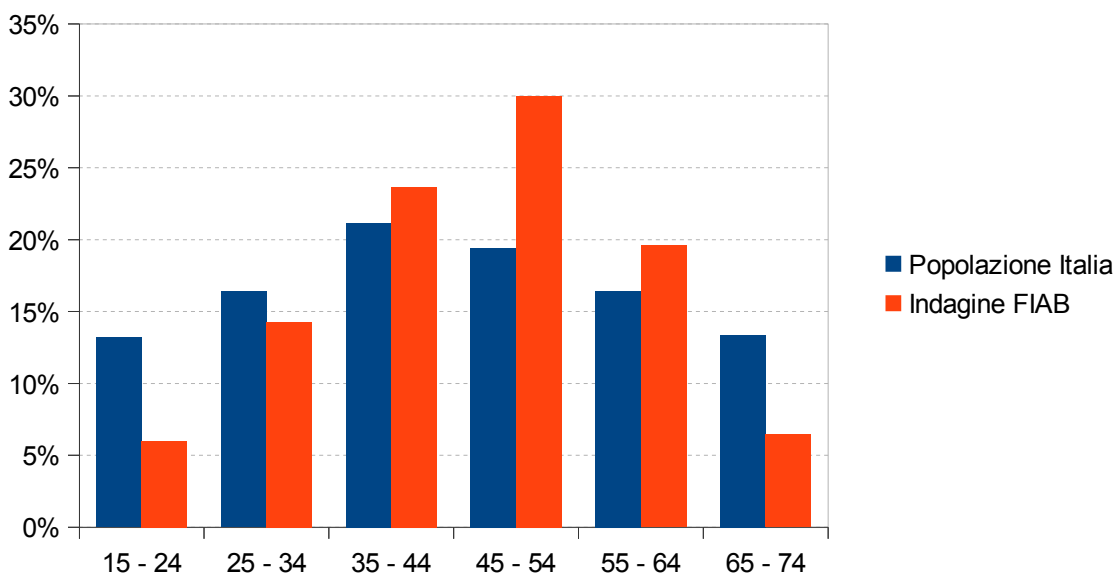
Per quanto riguarda il genere (Tabella 3), l'indagine ha visto prevalere i rispondenti maschi, ma la distorsione è tutto sommato contenuta: la bicicletta, utilizzata come mezzo di trasporto e viaggio, non è certo un'esclusività maschile. Tra l'altro, esaminando il genere per fasce di età, il 7% in più di maschi è concentrato nelle fasce più senior (73% di maschi oltre i 65 anni), mentre per le età meno mature l'eguaglianza è ancora più rispettata (53% di maschi tra i 15 e i 45 anni).

Tabella 3. *Composizione per sesso dei rispondenti rispetto alla popolazione italiana (dati ISTAT 2011)*

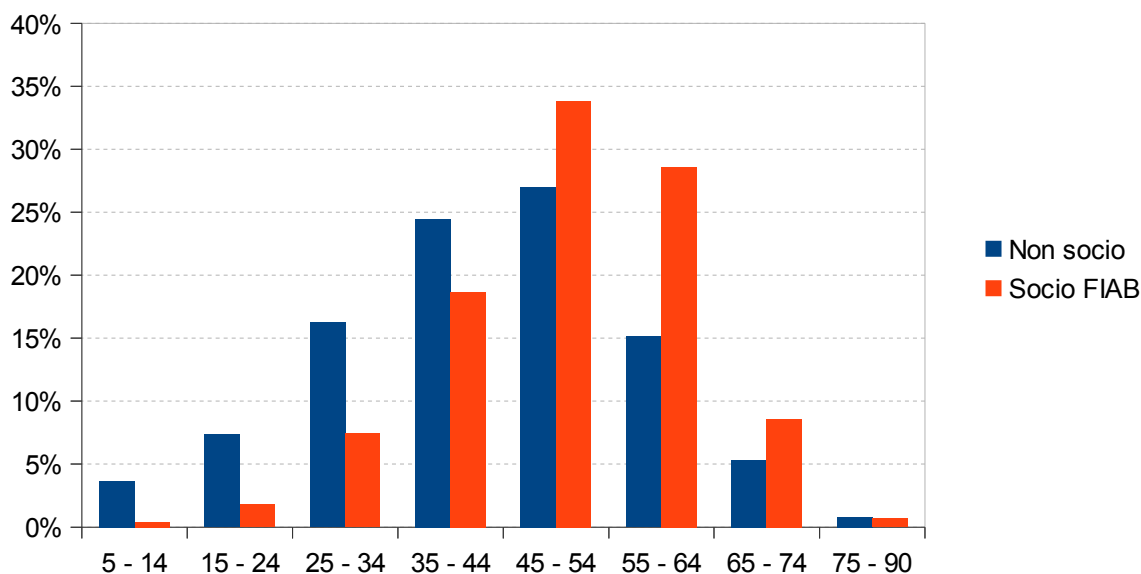
	Popolazione Italia 2011	Indagine FIAB
Maschi	48,1%	55,6%
Femmine	51,9%	44,4%
Totali	100,0%	100,0%

L'età dei rispondenti riflette ovviamente una scarsa presenza delle fasce estreme (sotto i 14 e oltre i 75 anni) rispetto alla distribuzione di età degli italiani: per un confronto più realistico si è preferito considerare quindi solo i cittadini tra 15 e 75 anni, ottenendo le distribuzioni in Figura 2.

Come si vede, si rileva una maggior concentrazione nelle fasce d'età media-elevata (da 35 a 64 anni), e al tempo stesso meno giovani e meno anziani. Questa indicazione riflette probabilmente, almeno in parte, una selezione del campione di rispondenti non ottimale e influenzata dall'età tipica degli iscritti FIAB (anch'essa prevalente in tali fasce d'età).

Figura 2. Età dei rispondenti a confronto con le stesse fasce d'età della popolazione

Se infatti si distinguono i rispondenti tra soci e non soci FIAB (Figura 3), si delineano due situazioni piuttosto differenziate, con i soci FIAB nettamente prevalenti nella fascia matura (45-75 anni) e i non soci presenti con quote decisamente maggiori sulle età più giovanili: in particolare nella fascia 15-24 anni emerge un rapporto di quasi 5 a 1 in favore dei non soci, e non di molto migliore risulta la situazione nelle successiva fascia 25-34 anni.

Figura 3. Età dei rispondenti: confronto tra soci e non soci FIAB

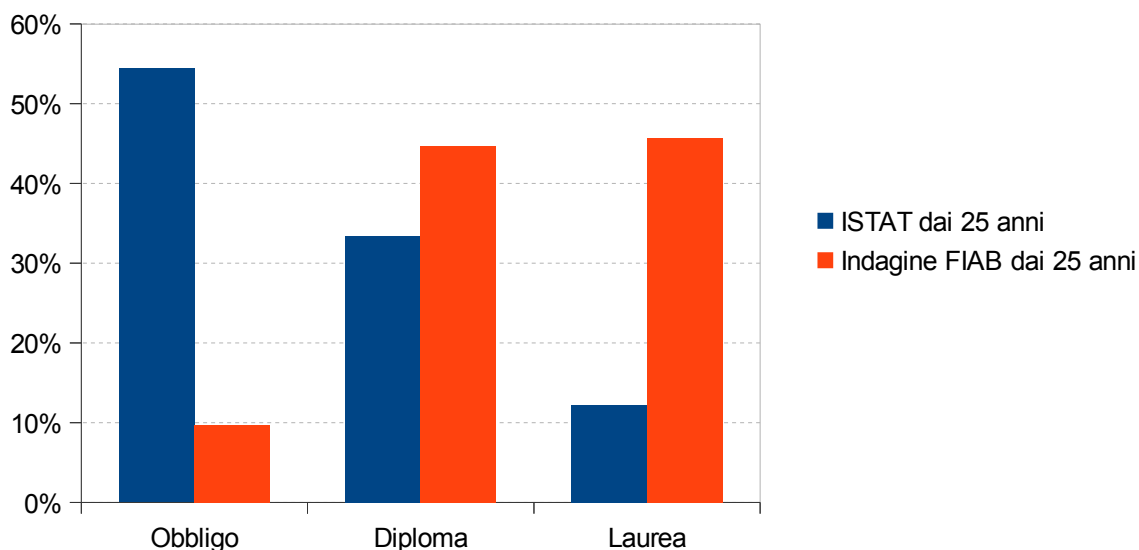
E' infine interessante osservare che, contrariamente alle aspettative, la distribuzione per età distinta tra chi ha compilato il questionario cartaceo e chi lo ha compilato online non vede prevalere i più giovani in questa seconda categoria: a prevalere nella compilazione online è la fascia 35-54 anni (55% dei questionari online contro il 44% di quelli cartacei), cioè le età mature ma non anziane, ma per queste ultime si riscontra una sostanziale parità e sono invece le fasce più giovanili in cui si è rilevato molto su supporto cartaceo (anche se sulla fascia 5-14 anni hanno inciso nettamente alcune

rilevazioni svolte su classi di scolari¹).

Relativamente all'età, infine, è interessante notare le differenze esistenti tra macro-aree, con un campione più giovane al Sud, dove i rispondenti fino a 34 anni sono il 46% del totale, contro una quota equivalente del solo 16,7% per il Nord-Est, che risulta l'area più "anziana" d'Italia, e valori poco superiori (intorno al 20%) per Nord-Ovest e Centro.

Il titolo di studio più elevato in possesso dei partecipanti all'indagine è descritto nella Figura 4, limitatamente ai maggiori di 24 anni.

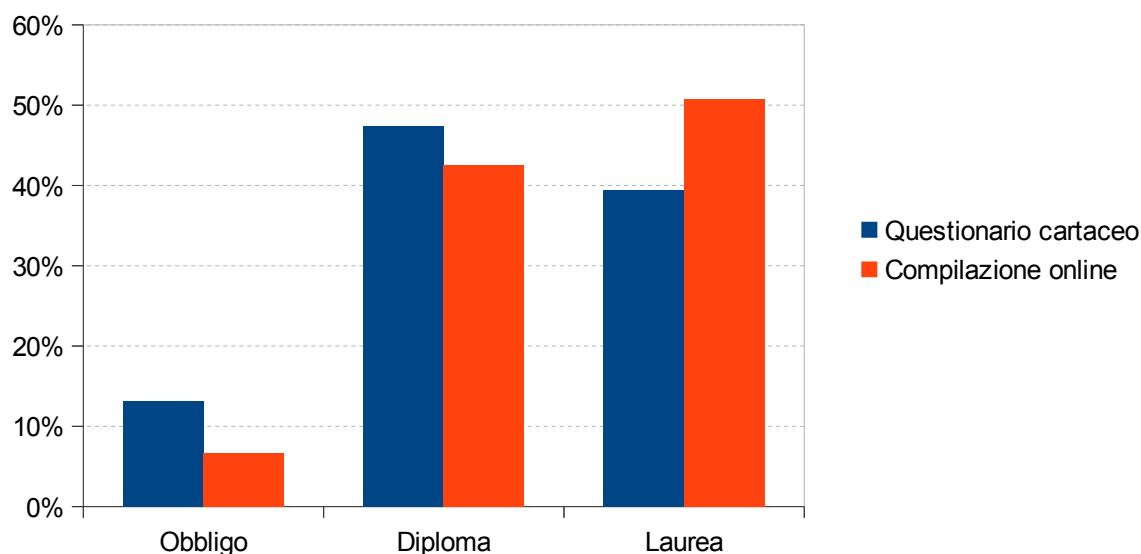
Figura 4. *Titolo di studio: confronto tra rispondenti e popolazione Italiana (ISTAT)*



Come si nota, la divergenza con la distribuzione per la popolazione italiana di pari età è notevole; nell'indagine FIAB i laureati e i diplomati sono le categorie nettamente maggioritarie con 44,7% e il 45,7% dei rispondenti, mentre sulla popolazione generale la scuola dell'obbligo è ancora la componente principale. Tale discrepanza si riduce ma non si annulla se si considera solo la popolazione che riflette le scelte scolastiche più recenti: su chi ha oggi 25-34 anni, infatti, solo il 3,5% ha dichiarato nell'indagine FIAB la scolarità dell'obbligo, quota che sale al 29% sui dati ISTAT del 2011.

La differenza riscontrata è probabilmente il frutto di diversi fattori che agiscono in modo concomitante: mentre è probabile che l'uso della bicicletta sia oggi maggiore nelle fasce di popolazione con maggiore livello di istruzione (dato che non si tratta più di una questione di risparmio economico: solo il 7% degli intervistati non ha altro mezzo di trasporto), quest'ultimo fa incrementare la propensione a partecipare ad un'indagine statistica, in particolare nella versione online: la Figura 5 (sempre per le età da 25 anni in su) evidenzia come la quota di rispondenti con titolo di studio di basso livello sia doppia nella compilazione su carta, mentre i laureati prevalgono ancora di più nella compilazione online.

¹ Ciò è accaduto in particolare a Bari, dove sono stati raccolti circa l'85% del totale nazionale dei questionari cartacei nella fascia d'età 5-14 anni.

Figura 5. *Titolo di studio: confronto tra rispondenti online e su questionario cartaceo*

Per ultimo possiamo esaminare la connotazione del campione in relazione allo status occupazionale e alla tipologia di attività lavorativa. Per quanto riguarda lo status occupazionale, l'analisi verrà svolta anche in questo caso con riferimento ai rispondenti di età superiore a 24 anni, per evitare di considerare gli studenti.

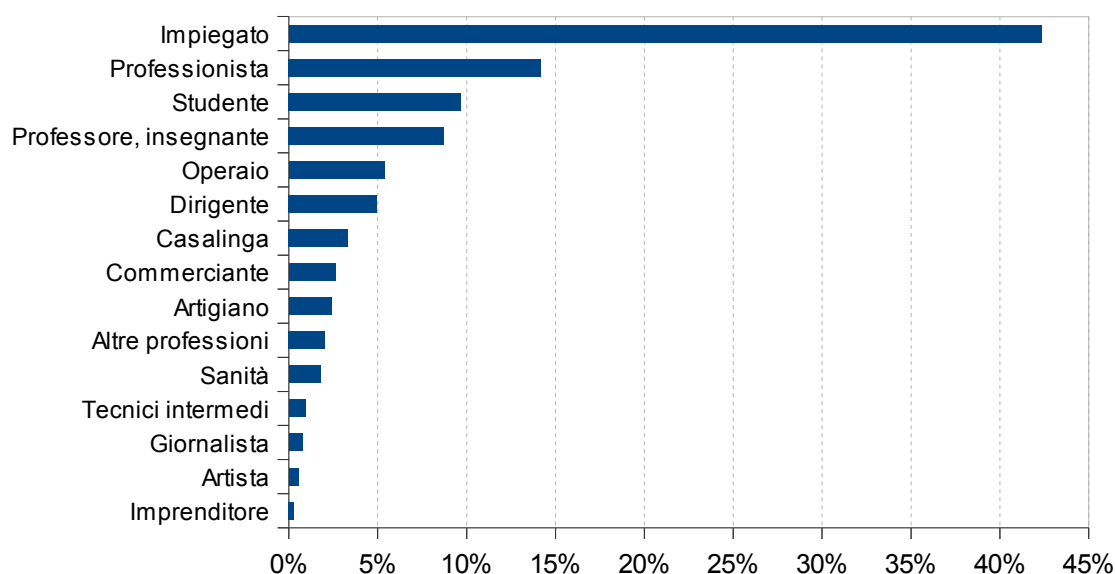
Nella Tabella 4 si evidenzia come, anche nel campione dell'indagine, l'incidenza di chi si dichiara "disoccupato" sia sensibilmente maggiore nel Sud, con un valore intermedio per il Centro Italia e percentuali molto più basse per entrambe le aree settentrionali.

Tabella 4. *Status occupazionale dei rispondenti per macro-area geografica di provenienza*

Posizione lavorativa	Nord-Ovest	Nord-Est	Centro	Sud e Isole	Totale
Disoccupato	4,7%	3,8%	9,0%	15,8%	6,3%
Occupato	78,8%	78,0%	77,9%	75,4%	78,0%
Pensionato	16,5%	18,2%	13,1%	8,8%	15,7%
	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%

La tipologia professionale dichiarata dai partecipanti all'indagine FIAB vede la netta prevalenza dell'ambito terziario, come emerge chiaramente dalla Figura 6². In linea con le tendenze generali del mondo del lavoro in Italia, ma probabilmente in modo ancor più accentuato per diverse ragioni: per quanto riguarda la compilazione online, chi lavora nel terziario ha in genere accesso continuo a computer e rete Internet; inoltre, le attività tipiche del terziario più facilmente sono localizzate nei centri urbani e storici, più facili da raggiungere in bici e caratterizzati da maggiore moderazione del traffico motorizzato rispetto alle zone industriali tipicamente periferiche.

² La categoria "Sanità" include tra l'altro le seguenti professioni: medico, infermiere, fisioterapista, caposala; la categoria "Tecnici intermedi" include tra l'altro le seguenti professioni: polizia e altre forze dell'ordine, forze armate, autoferrottraniere, sommozzatore, designer, vigile del fuoco, macchinista ferroviario, capostazione, fonico, geometra, chimico, informatico, guardia giurata; la categoria "Giornalisti" include tra l'altro le seguenti professioni: giornalista, scrittore, bibliotecario, redattore, traduttore, pubblicitario, copy-writer, addetto stampa, reporter; la categoria "Artisti" include tra le altre le seguenti professioni: pittore, artista, designer, grafico, attore, musicista, film editor, danzatore, fotografo, scultore, violinista. Le 5 risposte "agricoltore" sono state accorpate alla categoria "artigiano".

Figura 6. Professione dichiarata dai rispondenti all'indagine FIAB

La Tabella 5 individua la ripartizione delle professioni in tre fasce (basso, medio, alto³) in relazione al prestigio e alla redditività distintamente per i rispondenti con i tre livelli di titolo di studio (sulle fasce di età superiori ai 25 anni). Le distribuzioni rilevate confermano la coerenza delle risposte, con una associazione netta tra titolo di laurea e professioni di livello elevato e, viceversa, tra scuola dell'obbligo e professioni di basso livello.

Tabella 5. Tipologia professionale dei rispondenti per titolo di studio

Titolo di studio	Obbligo	Diploma	Laurea
Professioni di livello elevato	5,3%	18,5%	54,7%
Professioni intermedie	31,1%	63,7%	40,9%
professioni di livello medio-basso	63,5%	17,7%	4,5%
	100,0%	100,0%	100,0%
% totale per titolo di studio	7,6%	43,9%	48,5%

Alla luce delle numerose indicazioni disponibili, si può concludere che il campione rilevato possa essere ritenuto ragionevolmente rappresentativo rispetto al target di popolazione previsto, cioè la collettività degli utilizzatori della bicicletta in Italia per motivi di spostamento urbano ed escursionismo turistico extraurbano (escludendo cioè chi ne fa un uso sportivo, come puro strumento di allenamento fisico, o addirittura agonistico). Sebbene il campione risulti significativamente connotato rispetto alla popolazione generale del nostro paese in relazione al grado di istruzione, alla professione e all'età (tutte di livello più elevato rispetto alla media nazionale), si tratta di caratteristiche che con buona probabilità si differenziano nel senso osservato già nella collettività complessiva dei ciclisti. Resta invece piuttosto debole la rappresentatività su una disaggregazione spaziale, dove le dimensioni campionarie sono molto diversificate e insufficienti in molti casi. Da questo punto di vista il canale di rilevazione online, pur essendo *volontario* e quindi sbilanciato da una prevalenza dei ciclisti più "attivi" e motivati (come evidenzia la quota assai maggiore di soci FIAB tra le risposte online), ha però permesso di mitigare

³ Sono incluse tra le professioni di livello *elevato* le seguenti voci: Professionista, Dirigente, Professore, insegnante etc, Imprenditore, Sanità, Giornalisti. Sono incluse tra le professioni di livello *intermedio* le seguenti voci: Impiegato, Tecnico intermedio, Artista. Sono incluse tra le professioni di livello *basso* le seguenti voci: Casalinga, Artigiano, Commerciante, Operaio.

parzialmente l'estrema eterogeneità dimensionale dei campioni di questionari cartacei raccolti.

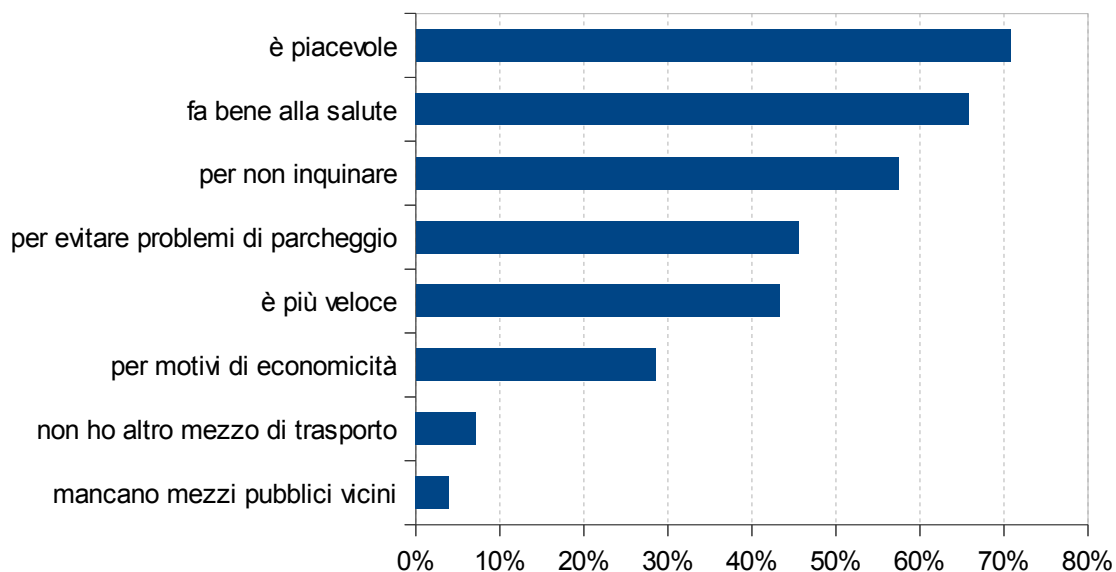
Le motivazioni e i problemi nell'uso della bicicletta

La prima sezione del questionario, di natura motivazionale, si poneva l'obiettivo di far emergere i fattori psicologici e pratici che giustificano, agli occhi dei rispondenti, l'uso della bici al posto di altri mezzi di trasporto, i problemi e le difficoltà legate a tale scelta e, in modo molto generale, quali fattori potrebbero portare chi già usa la bicicletta ad impiegarla ancora più di quanto già fa.

La Figura 7 mostra la quota di rispondenti che ha segnalato come rilevante ciascun fattore proposto come possibile motivazione dell'uso della bici (era possibile segnalare anche più motivi). Ne emerge un quadro in cui risultano prioritari nell'ordine:

- gli aspetti di benessere individuale (piacevolezza e *fitness*), condivisi da circa 2/3 dei rispondenti;
- gli aspetti di tipo ambientale e logistico (vantaggio prevalentemente collettivo del non inquinare - quasi 60%, insieme a quelli di immediato interesse personale su parcheggi e velocità di spostamento, intorno al 45%);
- meno rilevanti risultano invece i fattori non legati alla *scelta* ma ad eventuali vincoli esterni, di tipo economico (anche se comunque quasi un terzo del campione considera rilevante il limitato costo di tale modalità di spostamento), o strutturale (l'indisponibilità di mezzi motorizzati privati e pubblici).

Figura 7. *Usa la bicicletta perchè....*

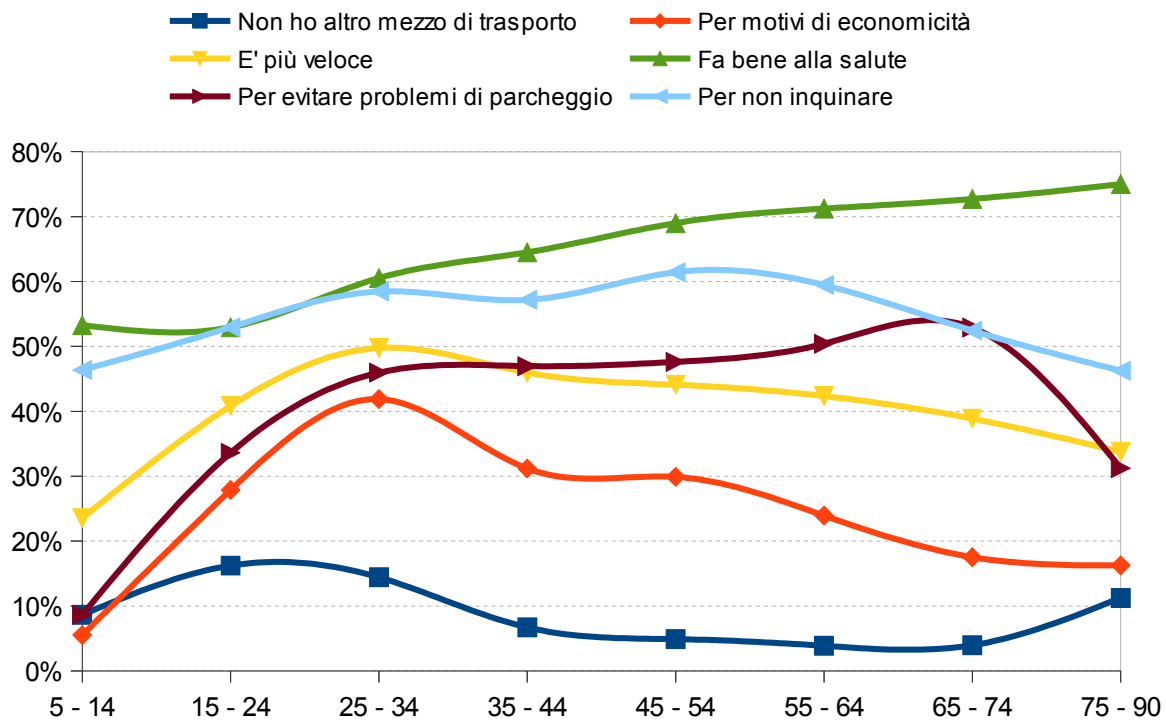


Come prevedibile, nella vita tutto si evolve e anche tali motivazioni acquistano o perdono importanza a seconda del contesto e del momento. L'unico fattore che risulta motivare ugualmente a qualunque età è proprio il primo e più importante, cioè la *piacevolezza* nell'uso della bici. L'andamento invece più variabile degli altri fattori è mostrato in Figura 8. Come si vede, l'apporto positivo alla salute resta sempre il secondo motivo. E' alla pari con la volontà di *non inquinare* alle età più giovanili (quando la salute non è in genere un grosso problema), ma negli anni successivi cresce con regolarità di importanza. La lotta all'inquinamento resta invece più stabile nelle età intermedie, salvo diminuire di importanza in età più avanzata.⁴

⁴ Va ricordato che i dati non scaturiscono da una reale analisi evolutiva sulle stesse persone coll'avanzare dell'età, ma

Diverse altre motivazioni presentano un picco di importanza in età medio giovanili per poi perdere quota più avanti: la *velocità di spostamento*, così come l'*economicità* e la *non disponibilità di altri mezzi*, fattori che dopo i trent'anni di età divengono via via meno rilevanti. Infine, l'evitare i problemi di parcheggio implicati dall'uso dell'auto cresce di importanza inizialmente via via che il possesso dell'automobile diviene più "normale"; poi si stabilizza salvo registrare un ulteriore leggero incremento in età pensionabile quando probabilmente il dover parcheggiare con manovre improbabili e a grande distanza dai luoghi che si vogliono raggiungere diviene ancor più fastidioso.

Figura 8. Motivazioni dell'uso la bicicletta per fasce d'età



Vi sono solo modeste differenze sulle motivazioni dell'uso della bici in relazione al livello culturale dei rispondenti: significative quelle relative ai fattori di tipo ambientale-logistico (*velocità - no inquinamento - no parcheggio*), che sono percepiti come importanti da una quota che cresce al crescere del titolo di studio. Ad esempio, la velocità di spostamento in città è segnalato dal 50% dei laureati, dal 41% dei diplomati e dal 35% dei detentori di scuola dell'obbligo.

Le successive domande a risposta multipla hanno rilevato da un lato quali difficoltà vengono percepite, in base all'esperienza diretta, come più rilevanti nell'uso della bicicletta, e quali miglioramenti del contesto urbanistico potrebbero incentivare ulteriormente l'impiego di tale mezzo di trasporto. Va ricordato e sottolineato che l'indagine riguarda *solo chi usa già la bicicletta*, quindi tali domande non riflettono le percezioni potenziali (spesso preconcrete) di chi **non è ciclista** e suggerisce *perché non lo è* o cosa lo spingerebbe a diventarlo. In ogni caso, alcuni dei problemi e dei possibili incentivi sono connessi, mentre per altri problemi legati intrinsecamente alla tipologia di mezzo (ad esempio, "è faticoso"), non esiste una corrispondente "azione" che possa risolverlo.

Inoltre, per ciascuno dei due aspetti era prevista una risposta, mutualmente esclusiva rispetto all'insieme delle altre, nel caso il rispondente non ritenesse esserci alcuna difficoltà nell'uso della

dal confronto contemporaneo tra più coorti di età diverse. L'interpretazione "evolutiva" delle differenze non è quindi scontata, specie se si suppone ci siano stati dei cambiamenti di atteggiamento rispetto al passato. Qui, per esempio, la minore rilevanza dei motivi di sensibilità ambientale per i ciclisti di età più avanzata potrebbe essere dovuta al diverso tipo di educazione ricevuta nella propria infanzia, in un'epoca in cui la sensibilità ambientale non aveva un ruolo rilevante nel contesto educativo.

bicicletta o, nel caso dei fattori di incentivo all'uso, ritenesse di utilizzarla già in tutte le occasioni possibili. I risultati hanno però evidenziato, per quest'ultimo quesito, la non piena comprensione della struttura delle risposte, con un 35% di ciclisti che indicano di usare già la bici in tutti i casi possibili, ma due terzi di questi procedono poi a segnalare comunque uno o più elementi che potrebbero spingerli ad incrementarne l'uso⁵.

Per questo, la Tabella 6 presenta la distribuzione percentuale delle risposte indicate dai soli utenti che *non* hanno dichiarato di non avere alcun problema nell'uso, mentre la Tabella 7 considera le quote su *tutti* i casi, a prescindere dall'aver indicato o meno di usare la bici già nella massima misura possibile, vista l'incomprensione descritta. In entrambe, la possibilità di indicare risposte multiple fa sì che le percentuali non assommino a 100, ma esprimano ciascuna la parte dei rispondenti che ha indicato quella risposta, eventualmente insieme ad altre.

Tabella 6. *Problemi nell'uso della bici*

Non trovo ci sia alcun problema	20,2%
Il rimanente 79,8% segnala i seguenti problemi:	
Il cattivo fondo stradale/pavè	51,5%
E' pericoloso	50,1%
E' facile venga rubata	46,0%
Si prende freddo/pioggia	15,7%
E' faticoso	4,0%

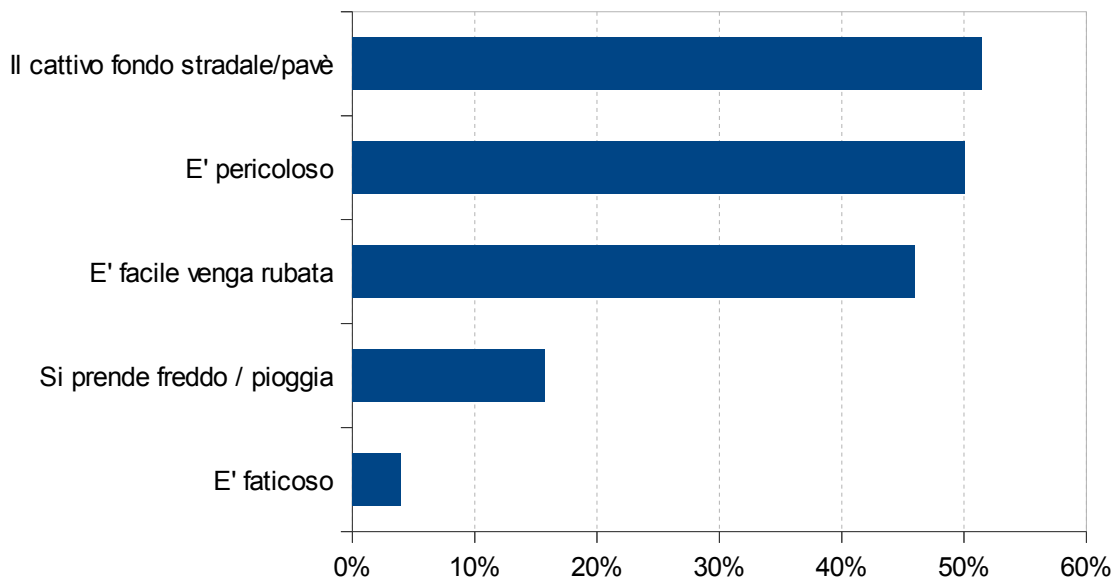
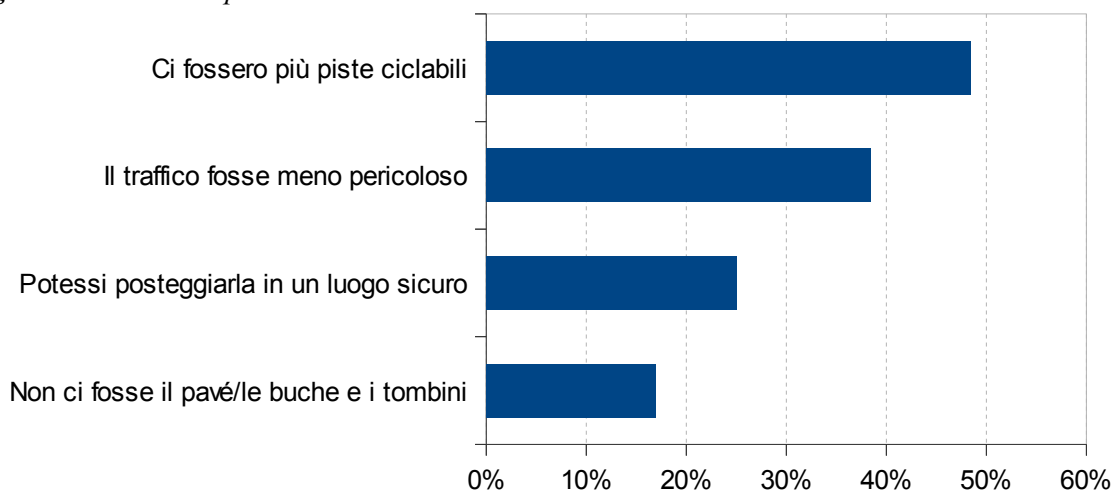
Tabella 7. *Fattori potenzialmente incentivanti l'uso della bicicletta*

<i>Userei di più la bici se...</i>	<i>Segnalato dal...</i>
ci fossero più piste ciclabili	48,5%
il traffico fosse meno pericoloso	38,5%
potessi posteggiarla in un luogo sicuro	25,1%
non ci fosse il pavè/le buche e i tombini	16,9%

Innanzitutto, quindi, va osservato che la netta maggioranza di chi usa la bicicletta lo fa nonostante ritenga sussistano dei problemi implicati da tale scelta. Si tratta però prevalentemente di problemi non intrinseci al tipo di mezzo, ma legati a fattori esterni e quindi potenzialmente risolvibili: pochissimi infatti ritengono che andare in bicicletta sia faticoso, e una quota comunque minore, anche se più consistente, soffre la relativamente elevata esposizione alle condizioni climatiche e meteorologiche. Metà dei rispondenti che trovano problemi si focalizzano invece, in modo pressoché equivalente, sui rischi - di furto e alla propria incolumità - e sulla scarsa qualità del fondo stradale (problema di comfort ma anche, in una certa misura, di sicurezza).

Relativamente ai fattori incentivanti, invece, il fondo stradale risulta di minore impatto: è quindi considerato fastidioso ma non cruciale per un maggior uso, mentre la sicurezza stradale risulta un fattore incentivante per la metà dei rispondenti (traducendosi in modo prevalente, ma non preponderante, nella diffusione di piste ciclabili rispetto alla generale moderazione del traffico che ne limiti la pericolosità (48% contro 38%). A metà strada si colloca infine la sicurezza dal furto, che è un problema per la metà dei ciclisti e ne spingerebbe un quarto ad andare di più in bici se fosse eliminato.

⁵ Appare invece largamente compreso il significato di alternativa rispetto alle altre della risposta "Non trovo ci sia alcun problema", dove del 20% che sceglie tale risposta solo il 7% indica poi, in modo contraddittorio, l'esistenza di qualche problema.

Figura 9. *I problemi nell'uso della bici***Figura 10.** *Userei di più la bici se...*

In aggiunta, o alternativa, alle risposte esplicitamente proposte nel questionario sin qui analizzate, era inoltre possibile fornire in tutti e tre i casi anche indicazioni libere, permettendo di evidenziare altri fattori. Tale opportunità è stata utilizzata da una minoranza - seppur consistente - dei rispondenti: rispettivamente il 5% per la domanda "Userei di più la bici se...", il 7% per la domanda "Uso la bici perché..." e il 15% per quella relativa ai problemi nell'uso della bici. La prevalenza in quest'ultimo caso è in linea con il tipico fenomeno statistico che rende più frequenti, in caso di domande aperte, le risposte per osservazioni negative, lamentele ecc. rispetto a quelle per commenti positivi.

In realtà, molte delle indicazioni libere fornite insistono su motivazioni simili a quelle già proposte, tendendo più che altro a personalizzarle e specificarle in modo più diretto e concreto. A titolo di esempio, riportiamo una limitata selezione di risposte libere, arbitrariamente scelte tra le più interessanti, creative, o che ne riflettono molte altre di significato analogo.

Uso la bici perchè...

<ul style="list-style-type: none"> • Gesto di solidarietà con i popoli più poveri e con le future generazioni • Il modo più comodo e veloce per svolgere le mie attività • Abbassa il livello di tensione nervosa indotto dal lavoro • Adoro vedere il cielo la mattina e non il grigiore della metropolitana • Ai bimbi piace un sacco: loro sì che ne sanno della vita! • Alternativa al bus lento e affollato • Andare in bici mi rende felice, stare chiusa in macchina mi rende triste! semplice! • Appaga un desiderio di libertà simile a quello dell'immersione • Chi pedala suscita simpatia; in bici vado (occasionalmente) contromano! • Come esempio per i figli, sin da quando erano piccoli; ora anche loro usano molto la bici • Completo sdegno per il mondo delle automobili • Da quando è nata mia nipote, mi piace pensare che potrò lasciarle un po' di aria pulita, quella che io non inquinò • È la mia psicoterapia • È politicamente corretto • È sostanzialmente più <i>sexy</i> • È stupendo! È un altro punto di vista! È il modo più intimo di stare con la propria città! • È un messaggio positivo e un comportamento propositivo per gli altri cittadini • È un mezzo che fa conoscere più persone • Se la bicicletta è ben attrezzata si può fare la spesa anche nei supermercati • E' trasgressiva e rivoluzionaria • Eppoi è fico andare in bici • Essendo più rapido spostarsi in bici in centro, rimane un po' di tempo per fermarsi a scambiare 2 chiacchiere • Essere di esempio ai miei studenti 	<ul style="list-style-type: none"> • Ha sostituito la terapia antidiabetica (scusate se è poco!) • Ho la cultura della bici • Il vento sul viso la mattina mi sveglia • Io sorrido la gente mi sorride • La amo • Lavoro in zona traffico limitato in centro storico • Mi fa sentire libero di cambiare programma in qualsiasi momento specialmente in città con la pieghevole.... • Mi fa sentire giovane • Mi dà la carica!!!! E posso defilarmi quando voglio :-) • Mio figlio di 21 mesi nel seggiolino si diverte parecchio • Negli orari di punta i mezzi pubblici sono un oltraggio alla decenza • Non ne posso più fare a meno, è come una droga! • Per andare a trovare gli amministratori e politici in carcere (!!?) • Per fare cambiare la mentalità alle persone bisogna iniziare da se stessi • Per fuggire dalla inutile routine • Per non dipendere dal petrolio visto che abbiamo superato il picco • Per non portarsi dietro 1500kg da parcheggiare • Per quello strano senso di libertà • Perché si fa prima e non si ha paura di multe • Posseggo auto e moto ma, per quanto possibile, perseguo il boicottaggio dei prodotti petroliferi • Scaricare tensione e allenarmi per compiere imprese ciclistiche • Si rimorchia di più, è facile da riparare • Testimonianza che in bici, anche a bari, si può • Fa bene anche a chi non va in bici!!!! • Faccio ciclo-escursionismo con le borse, faccio le ferie ammirando il paesaggio i siti archeologici e le città d'arte
--	---

Userei di più la bici se...

<ul style="list-style-type: none"> • Il servizio Bikemi fosse un pochino più esteso, sia in termini di tempo che di aree coperte • ...fosse sempre primavera • Avessi più tempo libero • Ci fossero più bici in circolazione • Fosse evidenziato di più con strisce colorate dove bisogna passare • Ci fossero facilitazioni per i lavoratori simili al <i>Bike to work bill</i> inglese • Vietassero alle auto il centro città, pure qui al centro-sud • In caso di problemi potessi usare i mezzi pubblici per trasportare anche la bici • Ci fossero incentivi nell'acquisto • I politici usassero "bici blu"! • I biglietti del treno per la bici costassero meno • L'INAIL pagasse gli infortuni andando a lavorare • Si sostituissero le rastrelliere per fissare solo la ruota davanti con quelle che permettono di fissare ruota + telaio insieme • Le piste ciclabili fossero progettate da ciclisti!! 	<ul style="list-style-type: none"> • Avessi la possibilità di caricarla su tutti i treni, sulla metro e su alcuni tram e bus • Fossero aumentati i parcheggi sorvegliati alle stazioni del treno (tipo Termini) • Ci fosse un parcheggio coperto dove lavoro (reg. Lombardia): la nuova sede dispone di centinaia di posti auto coperti e zero archetti per bici, solo scomode rastrelliere esposte a ladri (no videosorveglianza) e intemperie • I comuni favorissero (detassazione) i condomini e le aziende che mettono a disposizione di abitanti, clienti e lavoratori appositi locali per il ricovero delle biciclette • Le ciclabili fossero sgombre da macchine parcheggiate • Si rimettesse in piedi il classico posteggio con custode degli anni 60-70 • La usassero di più i miei amici, potremmo uscire la sera in bici più frequentemente • Potessi integrarla all'uso dei mezzi pubblici. Ad esempio passante + bici, metro + bici • Se non ci fossero pregiudizi e convenzioni sull'abbigliamento nei luoghi pubblici e di lavoro
---	--

Problemi nell'uso della bici...

<ul style="list-style-type: none"> • A seconda del tipo di materiale, sui treni è difficile caricarle e sistamarle • Non c'è mai dove legarla degnamente • Si è ignorati sia dai pedoni che dagli automobilisti • Le piste ciclabili sono nel perimetro cittadino ma non per entrare/uscire da essa • Ciclabili a senso unico. E per tornare? • Mancanza di piste ciclabili e di parcheggi appositi (quelli che ti permettono facilmente di chiudere la bici al palo) (quelli coperti sono fantascienza) • Nel mio condominio è vietato lasciare la bici: devo fare ogni giorno su e giù con la bici in ascensore • A Genova ci sono tombini bassi anche 30cm • A Milano non ci sono le piste ciclabili!!! • A Napoli non esistono piste ciclabili. • A Genova non esiste neanche un metro di pista ciclabile • A Palermo e dintorni le piste ciclabili degne di questo nome sono inesistenti • A Pescara manca una rete di piste ciclabili degne di questo nome • A Roma il tracciato delle ciclabili va bene per la gitarella domenicale ma non per fare commissioni in città • A Trieste mancano piste ciclabili, non esiste la cultura del rispetto verso il ciclista • Mancano collegamenti fra le piste ciclabili • Conoscere la meccanica e sapere intervenire in essa • Devo indossare un abbigliamento particolare non idoneo alla mia presenza sul posto di lavoro o portare un cambio • Difficoltà nel trasporto di cose pesanti/ingombranti • Il fondo stradale è pessimo, e quando si avventurano a rifarlo utilizzano pavè ed autobloccanti che in poco tempo danno origine ad una pavimentazione sconnessa • E' un problema la pioggia perchè si resta bagnati al lavoro e la neve per la pericolosità • Gli automobilisti e le rotonde • Gli automobilisti della mia città non sono ancora abituati ai ciclisti, perciò li maltrattano • Il codice della strada andrebbe rivisto in collaborazione colle associazioni dei ciclisti, per non partorire sempre norme punitive per i ciclisti a favore degli automobilisti • In pista ciclabile bisogna fermarsi continuamente (attraversamenti, interruzioni, macchine parcheggiate,...) • Inquinamento polmonare • La prendo con il brutto tempo ma è un po' pericoloso • Anche i ciclisti dovrebbero essere più educati, alcuni passano a tutta velocità non rispettando nulla e nessuno • Lamento la mancanza di adeguati parcheggi vicino agli uffici pubblici • Magari il fatto di sudare un po' troppo e se devi andare ad un colloquio di lavoro non è molto piacevole • Manca ombra nei mesi estivi • Mancano piste ciclabili nel centro della città e verso la periferia - quelle poche esistenti servono solo per farsi una passeggiata e non per spostarsi • Mettete delle bici-civetta e beccate quei ladri schifosi!! • Non ancora si sviluppa un'educazione ciclistica ... • Non ci sono piste ciclabili, quelle che esistono sono 	<ul style="list-style-type: none"> • A volte respiri a pieni polmoni gli scarichi delle auto • Abito al 5° piano senza ascensore, dove la metto? • Ad Arezzo è pericoloso per la mancanza delle piste • Al mattino devi fare molta attenzione alle portiere delle macchine che si fermano vicino alle panetterie o ai bar • Aria troppo inquinata soprattutto quando si attraversa una strada tutta occupata da auto ferme a motore acceso • Arrivo nei posti sudato come un macaco, temo mi venga rubata e impazzisco mezz'ora con un sacco di lucchetti • Assoluta mancanza di manutenzione del pavè; caduta su lastra divelta ... mi sono fratturata la spalla! • Automobilisti incuranti • Bisogna entrare nella mentalità di antifurto più sofisticati e plurimi • Credo che il 99% dei ciclisti non abbiano conoscenza delle norme che regolano la circolazione dei velocipedi • Cercano di uccidermi! • Ci si bagna quando piove • Cattiva impostazione e progettazione delle piste ciclabili, con continui scalini, troppi ostacoli, che le rendono pericolose, estrema pericolosità degli attraversamenti • Ci sono tanti problemi che sono superabili dal vantaggio che ti dà l'andare in bici • Criminali in macchina • Dai un'immagine un po' da...sfigato • Dimentico sempre come ripararla, specialmente se la ruota si buca ... • È difficile organizzare il trasporto puntuale di tutti i componenti della famiglia • È pericoloso, ma non importa, la cosa che mi dà più fastidio è che in tanti paesi è molto meglio, perchè hanno delle infrastrutture dedicate. • E' pericoloso perché qua non sanno guidare... • E' una prova di abilità per ogni tragitto. E' un'ansia costante il pensiero di cosa fanno mio marito e mia figlia se finisco in ospedale o peggio • I binari dei tram sono molto pericolosi • Lo spazio tra rotaia, pavè e marciapiede dà problemi • Il problema maggiore, secondo me, sono i cani randagi • Mancanza di piste ciclabili di comunicazione tra area urbana e extraurbana • La gente e i vigili protestano se vado sui marciapiedi • La sua manutenzione è spesso una faccenda delicata perchè sposta leggermente la bilancia del rapporto costi-benefici sul piatto dei costi • Ho sempre molta paura degli altri mezzi... andassero almeno entro i limiti; sarebbe già un gigantesco passo avanti • Le piste ciclabili, che cominciano ad essere considerevoli, sono troppo interrotte e obbligano a continue fermate. Si è sempre fermi • Non capisco perché come libero professionista posso scaricare le spese per la macchina ma non per la bici • Mappe poco rispondenti alla realtà • Mi hanno rubato almeno 10 bici da quando sto a Milano • Non è facile andarci con la gonna e i tacchi, d'altronde quando capita ci vado ugualmente
---	--

<p>ridicole per lunghezza, incuria</p> <ul style="list-style-type: none"> • Non frena quando piove, ci si bagna, ma ho visto qualche novità • Non si può andare a lavoro in bici perchè sudando non si può fare la doccia • Non uso la bici per andare in stazione, anche se sarebbe il mezzo più veloce, perchè sarebbe sicuramente rubata (mi è già successo) • Poche piste ciclabili nei punti strategici • Sarebbe utile poter caricare la bici sui mezzi pubblici, ma non si può (Torino) neanche con la pieghevole • Si respira il gas di scarico delle macchine • Non si può stare sempre con il terrore di non trovarla più • Dove vivo ci sono macchine di giovani che si divertono a canzonare i ciclisti e a fargli perdere l'equilibrio urlando contro di loro improvvisamente per impaurirli 	<ul style="list-style-type: none"> • Non la posso portare in treno, sarebbe perfetta per l'ultimo miglio • Non si può andare in due o più • Non sono brava ad aggiustare eventuali danni da sola! • Piste ciclabili poco ciclabili, sono utilizzate anche da pedoni per passeggiare il cane e per far passeggiare anziani • Sarebbe necessaria una rete di piste ciclabili non pensate solo per lo svago, ma per la mobilità urbana • Servono "strade per biciclette", evitando il lessico "piste ciclabili" che ricorda la passeggiata domenicale o il nonno che gira coi nipoti. A fianco del passaggio per auto ce ne deve essere ovunque uno per bici; voglio fare la via che ritengo più utile e comoda in auto anche con al bici • la bici non è contemplata nella filosofia degli italiani, noi siamo il popolo dei SUV, altro che far fatica in bici • Troppi sensi unici, le bici dovrebbero esserne esonerate
---	---

Le risposte libere riportate, nonché le moltissime altre, contribuiscono certamente a costruire un quadro articolato che completa utilmente la parte strutturata del questionario. Alcuni elementi comuni rilevanti sono:

- le motivazioni che spingono all'utilizzo della bicicletta sono spesso emotive o comunque legate ad aspetti sociali, umani e culturali che trascendono la semplice contabilità economica dei costi e dei benefici rispetto alle alternative possibili;
- tra le motivazioni più concrete, risaltano la libertà di spostamento autonomo e rapidità nei contesti in cui altre modalità di trasporto sono vincolate da congestione e traffico; ma anche la maggiore possibilità di rapporti interpersonali e l'armonia con uno stile di vita "sostenibile";
- per quanto riguarda i problemi, si evidenzia purtroppo immediatamente il vero e proprio bollettino di guerra sulla diffusione e qualità dei percorsi ciclabili, che non risparmia quasi nessuna grande città e disegna un quadro negativo con poche eccezioni. Inoltre, se questo aspetto emergeva con chiarezza anche dalle risposte strutturate, l'altro forte e unanime messaggio che scaturisce dai commenti liberi è che il problema della sicurezza stradale non è un obiettivo e inevitabile portato dall'elevato numero di autoveicoli, ma dipende significativamente dai qualità dei comportamenti di chi guida: attenzione, rispetto, prudenza, sono gli atteggiamenti più auspicati quanto ritenuti pressochè inesistenti;
- anche il problema dell'inquinamento atmosferico è molto sentito, e appare costituire un forte disagio, se non un disincentivo, legato alla circolazione in bici in aree a forte intensità di traffico; relativamente ai fattori climatici, vi è anche la difficoltà nel conciliare l'accaloramento derivante dall'attività fisica implicita nello spostamento in bici e l'impossibilità di lavarsi e/o cambiarsi all'arrivo, con particolare riferimento agli spostamenti casa-lavoro. E la soluzione di questo problema, ottenibile con interventi organizzativi e strutturali relativamente semplici, viene indicata da molti anche come incentivo ad un maggior utilizzo;
- tra gli incentivi possibili, invece, si evidenzia nettamente l'auspicio di un migliore insieme di supporti all'intermodalità bici-trasporto pubblico: chi già usa la bici si sente vincolato negli spostamenti dai limiti oggettivi della bicicletta e vede diffusamente in maggiori opportunità di suo trasporto su treni, autobus, metropolitane la chiave per farne un mezzo di trasporto completo da utilizzare in tutte le occasioni e i contesti di mobilità.

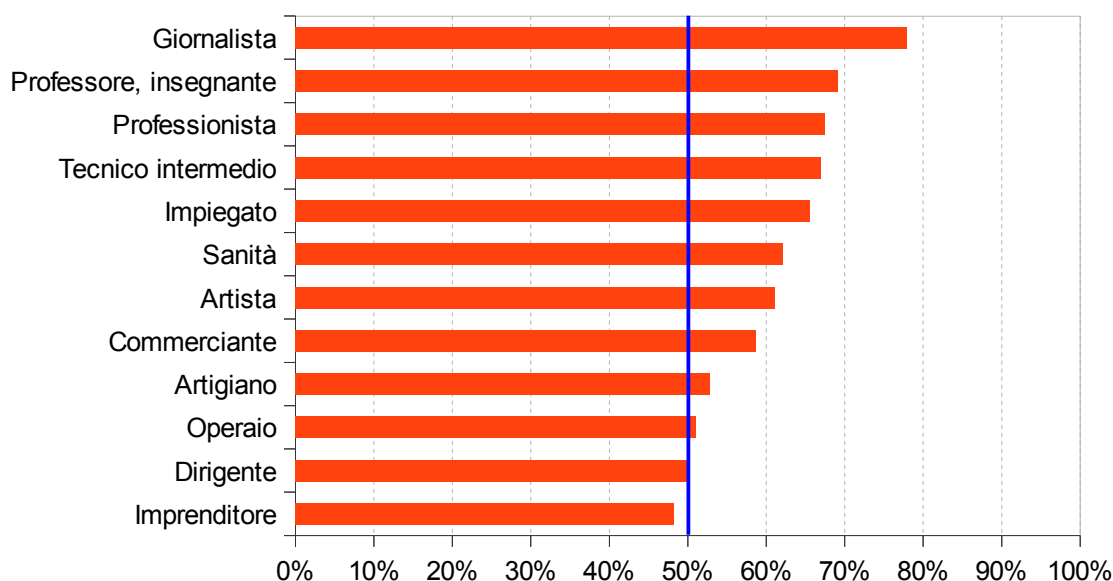
A che scopi - e quanto - si usa la bicicletta

Dove vanno i ciclisti con il loro mezzo di locomozione preferito? A quali esigenze di mobilità esso risponde prevalentemente? E quanta strada devono fare pedalando? Le risposte a questo ordine di

quesiti, di cui si occupa la seconda sezione del questionario utilizzato, sono analizzate tenendo conto, quando necessario, del contesto individuale. Ad esempio non ha ovviamente senso valutare quanto vengono coperti gli spostamenti casa-lavoro considerando nel computo anche gli studenti, o altre categorie che non lavorano, e questo vale per converso rispetto all'uso della bici per gli spostamenti casa-scuola.

La Figura 11 individua le quote di utilizzatori della bicicletta che lavorano nei diversi ambiti professionali e utilizzano tale mezzo per la loro mobilità verso il luogo di lavoro.

Figura 11. *Quote di utilizzo della bici*



In sostanza, tra i ciclisti che lavorano, in tutte le professioni almeno il 50% usa o usava⁶ la bici per il percorso casa-lavoro (il 64% sul totale dei casi eccettuati casalinghe, studenti e disoccupati). Le differenze esistenti si riassumono in una maggiore incidenza nell'ambito terziario, tra il 60 e il 70% (gli impiegati, categoria dimensionalmente più rilevante, sono poco sopra il 65%), mentre negli ambiti più "industriali" siamo al 50% circa. Su questo dato potrebbe influire la collocazione prevalente delle sedi di lavoro di ambito terziario e commerciale nei centri storici delle città rispetto a quelle generalmente periferiche delle attività artigianali/industriali, che rende più breve, comodo e sicuro il tragitto da compiere.

Infine va osservato che il 41% di coloro che usano la bici per recarsi al lavoro effettua in realtà uno spostamento multimodale, accoppiando alla bicicletta mezzi di trasporto pubblico su ferro o gomma. In questi casi, quindi, la bicicletta si rivela un concorrente dell'auto privata anche su distanze medio-lunghe, permettendo di coprire quella parte di tragitto tra la propria abitazione e la fermata del mezzo pubblico che altrimenti avrebbe reso inutilizzabile o scomoda questa scelta di mobilità.

Guardando agli studenti⁷ e al tragitto casa-scuola la situazione è analoga, con il 57,6% che usa la bicicletta, ma una quota ancora maggiore rispetto agli spostamenti casa-lavoro di utilizzo multimodale, pari al 53% del sottoinsieme.

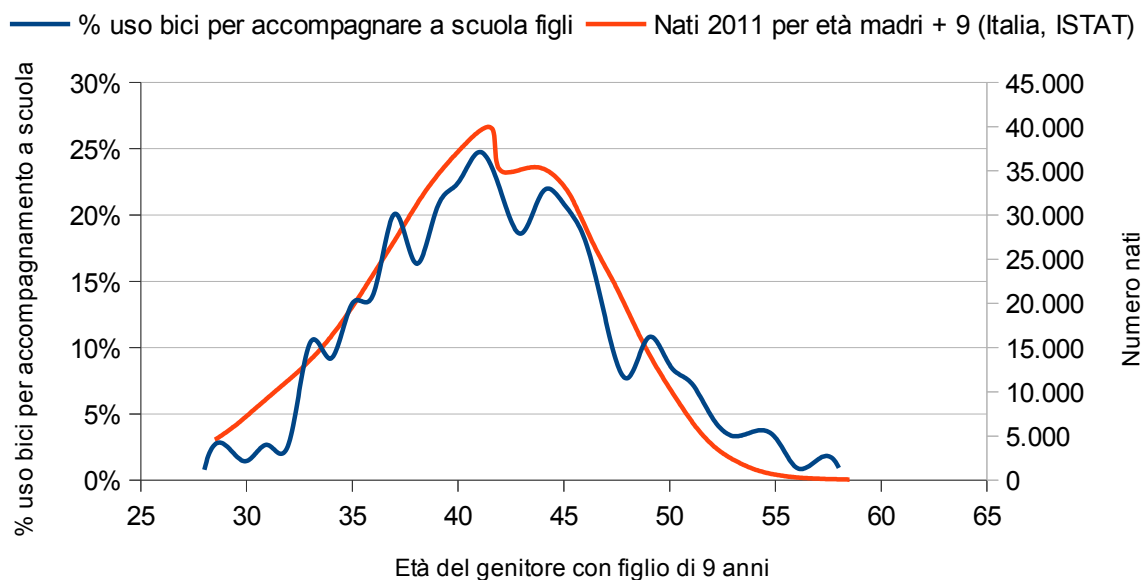
Meno frequente invece risulta il ricorso alla bicicletta per l'accompagnamento dei propri figli a scuola, scelta che implica l'installazione di appositi seggiolini sulla propria bicicletta o, oltre una certa età, l'uso in parallelo della propria bici da parte dei ragazzi. In linea con gli attuali trend di natalità del nostro paese, questa risulta un'attività praticata da genitori di età piuttosto avanzata,

⁶ Anche i pensionati hanno indicato la loro ultima professione e sono quindi conteggiati.

⁷ L'età media degli studenti coinvolti nell'indagine è appena superiore a 19 anni.

prevalentemente dai 35 ai 54 anni (si ricordi che che tali età si riferiscono sostanzialmente a quelle medie dei genitori con figli nella scuola dell'obbligo, cioè circa 9 anni in più che al momento della nascita⁸). La Figura 12 mostra la quota di ciclisti che dichiarano di accompagnare i figli a scuola in bici per fascia di anzianità a confronto con la distribuzione delle età delle madri nel momento in cui i loro figli hanno 9 anni oggi in Italia. Come si vede, l'andamento è piuttosto simile e suggerisce un utilizzo della bici a questo fine sostanzialmente uniforme per genitori di qualsiasi età. Nella fascia d'età citata il 14,4% dei ciclisti usa la bici per accompagnare i figli a scuola; tale percentuale è superiore per i ciclisti con titolo di studio elevato (19% per i laureati contro 7,4% per chi si è fermato all'obbligo scolastico), fatto che si riflette anche nella classificazione per professione, dove le quote più elevate sono associate ai Professionisti, Dirigenti, Insegnanti, insieme ad un valore elevato (19,4%) per le casalinghe, motivabile forse con la maggiore disponibilità di tempo e la maggiore quota di femmine che utilizzano la bici rispetto ai maschi (ACI-Censis, 2011). Relativamente al genere, l'accompagnamento dei figli a scuola con la bici risulta solo di poco prevalente tra le femmine (15,5 contro 13,4).

Figura 12. *Accompagnamento a scuola dei figli in bici per età del genitore*



Se le finalità di uso della bici sinora descritte rappresentano le più importanti occasioni di mobilità per la maggior parte degli individui, esiste una vasta gamma di spostamenti più sporadici o meno importanti nell'economia della giornata tipo che insieme rappresentano comunque una quota rilevante, e che sono stati riuniti nell'indagine sotto la voce "altri spostamenti in città". Si tratta in genere di spostamenti su brevi distanze, legati all'acquisto di beni o servizi (alimentari, bar, ecc.) allo svolgimento di pratiche, alla visita ad amici e parenti. Forse per queste ragioni, essi risultano svolti in bici dai rispondenti in quota ancora superiore, all'incirca dal 76% di loro⁹. Tale quota non presenta variazioni sensibili per età, mentre anche qui prevalgono i titoli di studio più elevati (80,5 contro 67% per i detentori di scuola dell'obbligo) e in questo caso anche i pensionati sugli occupati (82 contro 74,5%), per probabile maggiore disponibilità di tempo. Inoltre, la frequenza con cui la bici viene usata in a tale fine è di poco superiore alle 4 volte alla settimana.

Si delinea quindi un quadro connotato in modo prevalente dalle caratteristiche tipiche del *ciclista urbano*, cioè di un utente che sceglie la bici innanzitutto come semplice ed efficace mezzo di

⁸ Assumendo che gli studenti delle scuole superiori si rechino autonomamente a scuola, l'età media degli studenti delle scuole primarie e secondarie di primo grado è all'incirca 9,5 anni.

⁹ Si noti che tale percentuale indica la quota di rispondenti che dichiarano di utilizzare la bici per effettuare spostamenti in città, *non* quale è la quota di spostamenti di questo tipo effettuati in bici rispetto alla totalità.

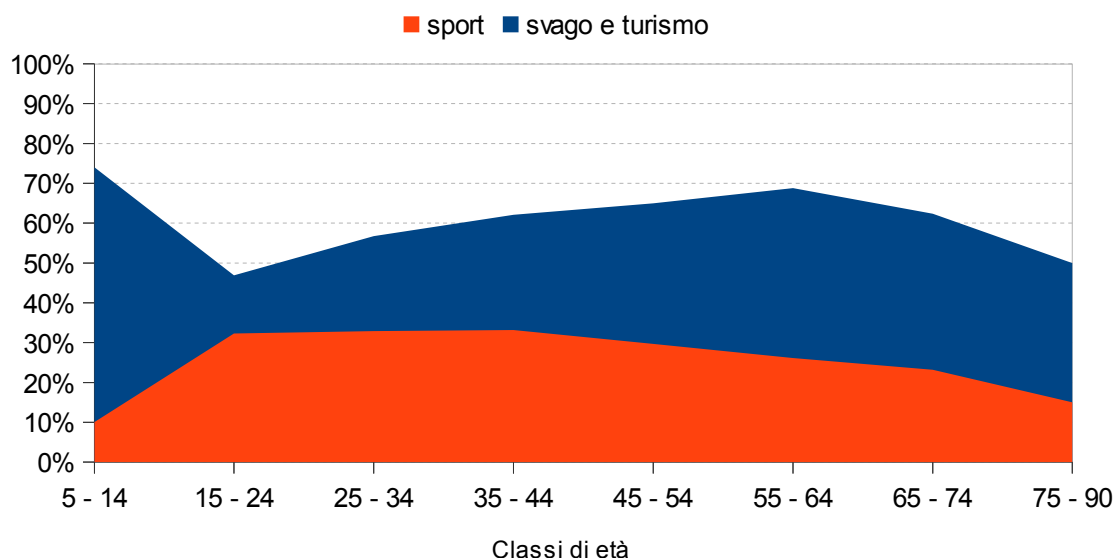
trasporto. Naturalmente, la rilevante presenza di queste tipologia di utenza è legata anche alle modalità di ricerca dei soggetti da coinvolgere nell'indagine, associate prevalentemente al transito in bici in città per i questionari cartacei, e alla conoscenza diretta o indiretta dei siti Web della FIAB per i questionari online.

Resta da vedere comunque quale sia l'incidenza dell'uso turistico o addirittura sportivo¹⁰ della bici su tale campione, e se tenda ad affiancarsi a quello urbano, piuttosto che ad esserne alternativo.

Nel questionario le due attività sono mantenute distinte: si evidenzia così la forte connotazione di genere della pratica sportiva, praticata dal 37,6% dei maschi ma solo dal 18% delle femmine: in ogni caso si tratta di una minoranza, seppur consistente, dei casi (29%). Diversa la situazione relativa all'uso per turismo ed escursionismo, praticato da una maggioranza (62,6%) e con quote del tutto simili tra maschi e femmine.

La Figura 13 evidenzia l'evoluzione dell'uso con l'età, con risultati in un certo senso speculari: tra i ragazzi l'uso per svago è ovviamente prevalente; con ingresso nell'età giovanile si riscontra un netto calo dell'uso di questo tipo, mentre più persone valorizzano l'opportunità di esercizio fisico che la bici permette. Con la maturità si diffonde il piacere per l'escursionismo, che torna a essere praticato da quasi il 70% dei rispondenti nella fascia d'età 55-64 anni, mentre l'uso sportivo diminuisce.

Figura 13. % di utilizzatori della bici per sport e turismo per fasce di età



Per ultimo è interessante osservare che, contrariamente agli impieghi di tipo "urbano" della bici, l'utilizzo per turismo o sport non si differenzia particolarmente per titolo di studio o professione: ad esempio per i tre livelli di scolarità *obbligo*, *diploma* e *laurea* si riscontrano quote di uso per turismo pari a 61,3, 63,5 e 62,4% rispettivamente. Si può affermare quindi che l'attività in bicicletta nel tempo libero risulta del tutto priva di connotazioni socio-economiche, a differenza per esempio di molti altri tipi di sport.

Ma chi usa la bici per, ad esempio, recarsi al lavoro, è tendenzialmente una persona che non la utilizza per turismo o sport, o i due tipi di finalità sono perseguiti dalle stesse persone? In altre parole, il "ciclista urbano" è anche un cicloturista o si tratta di due categorie tendenzialmente separate? Per rispondere a questo interrogativo si possono considerare le Tabelle 8 e 9, che incrociano le due attività legate al tempo libero con lo spostamento casa-lavoro (relativamente ai soli occupati).

¹⁰Per uso "sportivo" va qui inteso l'impiego della bicicletta al fine prevalente di svolgere attività fisica ad elevata intensità; ciò non va comunque confuso con la pratica di un'attività agonistica competitiva presso una società sportiva ufficiale, ruolo ovviamente riservato ad un numero molto più ristretto di persone.

Tabella 8. *Usa concomitante della bici per spostamenti casa-lavoro e tempo libero (% sul totale complessivo)*

<i>Usi la bici per...</i>		Recarti al lavoro	
Svago e turismo	No	Sì	Totale
No	8,4%	28,6%	37,0%
Sì	22,8%	40,1%	63,0%
Totale	31,2%	68,8%	100%
Sport	No	Sì	Totale
No	19,2%	49,4%	68,7%
Sì	12,0%	19,3%	31,3%
Totale	31,2%	68,8%	100%

Tabella 9. *Usa concomitante della bici per spostamenti casa-lavoro e tempo libero (% sul totale di colonna)*

<i>Usi la bici per...</i>		Recarti al lavoro	
Svago e turismo	No	Sì	Totale
No	26,9%	41,6%	37,0%
Sì	73,1%	58,4%	63,0%
Totale	100,0%	100,0%	100,0%
Sport	No	Sì	Totale
No	61,5%	71,9%	68,7%
Sì	38,5%	28,1%	31,3%
Totale	100,0%	100,0%	100,0%

Per quanto riguarda l'uso cicloturistico, esso viene praticato dal 58,4% di chi si reca anche al lavoro in bici, ma dal 73% di coloro che, pur occupati, **non** la usano a tale scopo (cfr. Tabella 9). Similmente, la quota di utilizzatori sportivi è inferiore tra chi si reca al lavoro in bici di oltre 10 punti percentuali (28% contro 38,5%). Si registra quindi un certo distacco tra questi due tipi di attività, nel senso che è più facile trovare un ciclista che va in bici per turismo o sport tra chi **non** usa lo stesso mezzo per andare al lavoro che tra chi lo usa. Naturalmente questa differenza non esclude affatto che molti rispondenti affianchino entrambe le modalità: ad esempio, la Tabella 8 evidenzia come l'accoppiata *casa-lavoro* insieme a *turismo-svago* viene comunque indicata dal 40% di essi.

Anche per queste tipologie di uso della bici è stata richiesta un'indicazione sulla frequenza periodica di utilizzo, con riferimento questa volta al mese, dato che si tratta di attività spesso confinate nei *weekend* per chi lavora o studia. La Tabella 10 riporta la distribuzione ottenuta su questo aspetto per la totalità dei rispondenti.

Tabella 10. *Frequenza mensile di utilizzo della bici per turismo, svago, sport*

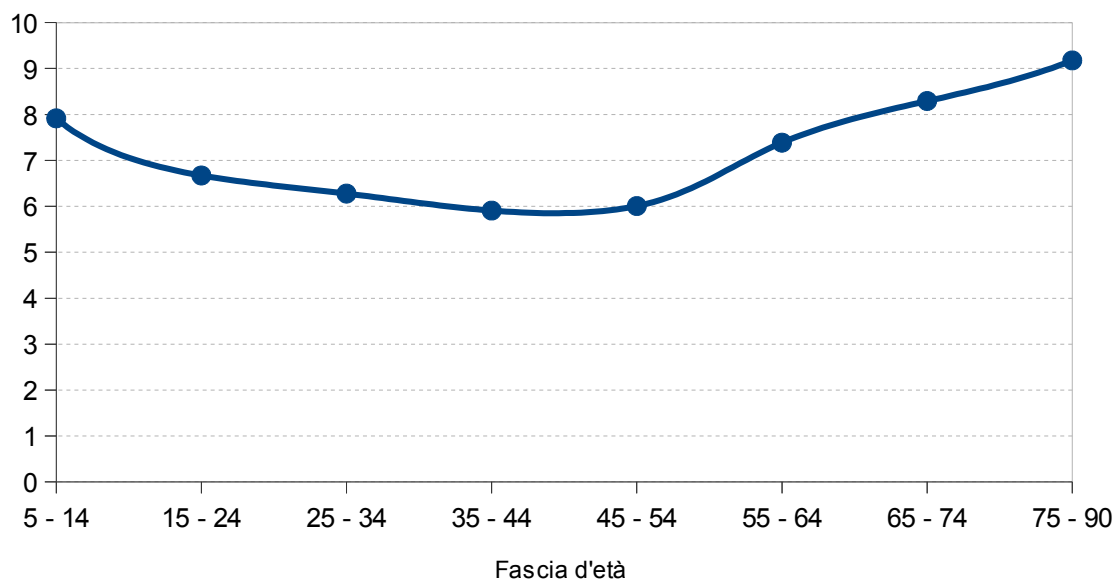
<i>In un mese la uso...</i>	N. rispondenti	%
da 1 a 4 volte	3553	54,8%
da 5 a 10 volte	2026	31,3%
da 11 a 20 volte	604	9,3%
Oltre 20 volte	298	4,6%

Si riscontra una prevalenza di casi di uso nel fine settimana (fino a 4 al mese). Questa convive però con consistenti minoranze che dichiarano elevate frequenze di utilizzo, fino a quella quotidiana (il

valore 30 copre buona parte dei trecento casi con valori superiori a 20 volte). Prevedibilmente, una frequenza così intensa risulta più conciliabile con gli impegni di chi è in pensione (sono il 31% di chi dichiara oltre 20 uscite/mese, mentre solo il 16% complessivamente), ma esiste comunque una certa quota di appassionati (l'11% degli occupati sono oltre le 10 volte /mese) che si possono permettere evidentemente una breve escursione giornaliera - o quasi - dopo il lavoro.

La frequenza media di utilizzo si differenzia anche in base ad alcune delle caratteristiche socio-demografiche degli individui. La Figura 14 evidenzia l'andamento in relazione all'età: alla tendenza alla lieve diminuzione che ha luogo durante la maturità segue un graduale ma a quanto pare costante incremento in età pensionabile.

Figura 14. Numero medio di utilizzi della bici al mese per turismo, svago o sport

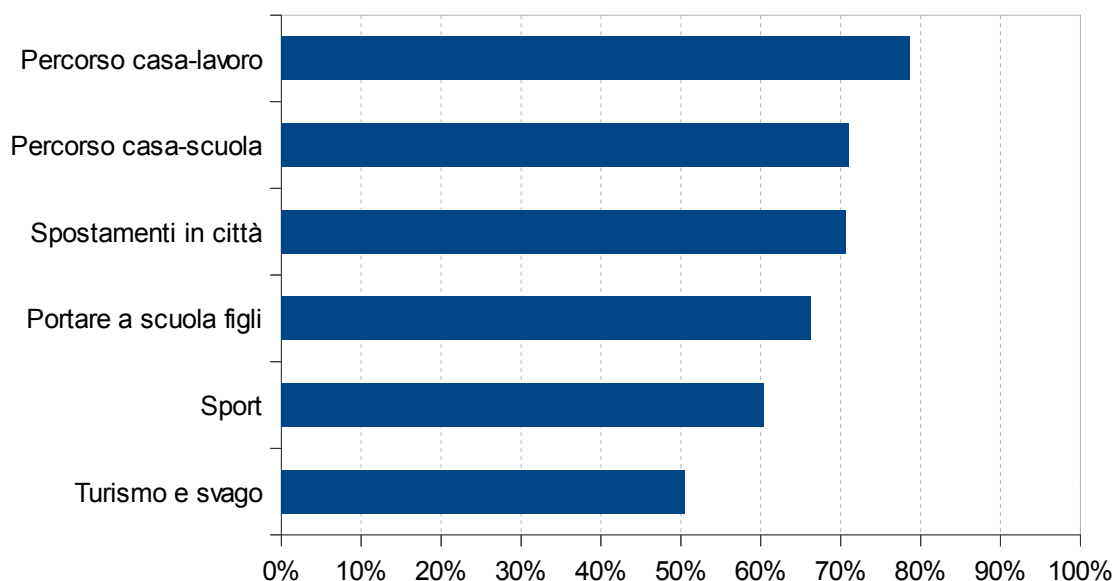


Mentre la quota di rispondenti che fanno uso per turismo o sport della bicicletta non si differenzia per livello culturale, vi è invece una certa divergenza nella frequenza d'uso: il numero medio di uscite/mese per i laureati si ferma a 5,5, mentre sale a 8,7 tra i detentori di licenza scolastica dell'obbligo. Equivalente la differenza tra occupati (media pari a 6) e pensionati (media uscite /mese 8,6), come d'altronde prevedibile visto l'andamento per fascia d'età. Infine, va segnalata una certa maggiore frequenza di utilizzo per i maschi rispetto alle femmine (media 7,2 contro 5,5).

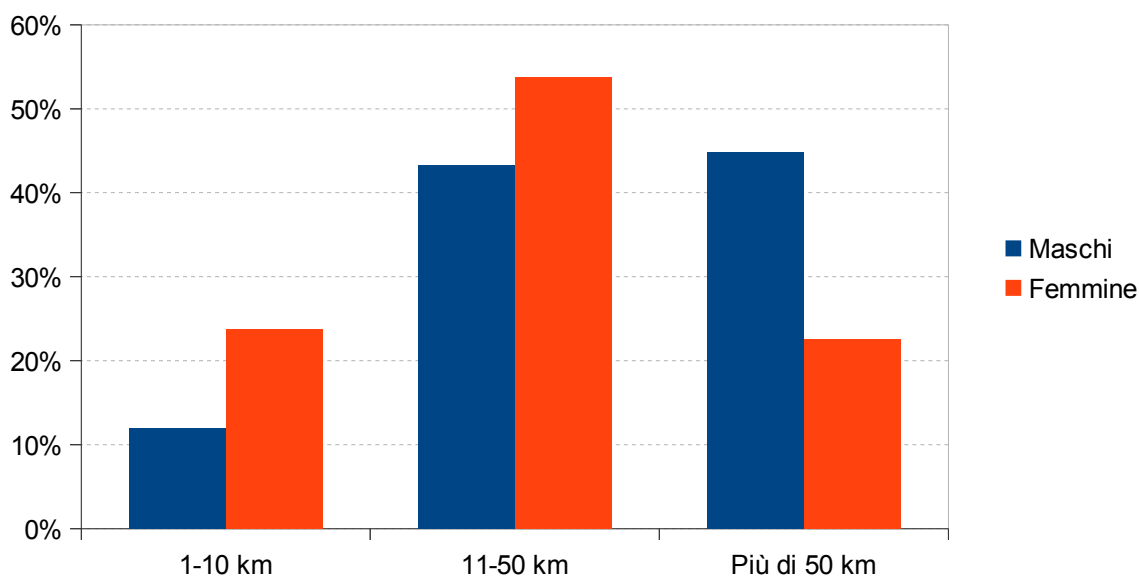
L'ultimo dettaglio su cui ci è soffermati è relativo alla *stagionalità* dell'utilizzo: durante l'inverno, quando anche in Italia le temperature sono tipicamente inferiori ai dieci gradi e l'umidità e la pioggia sono più frequenti, la bici resta in cantina o viene utilizzata come sempre?

La figura 14 illustra le indicazioni fornite dai rispondenti sull'utilizzo invernale distintamente per le diverse finalità. Le percentuali mostrate sono calcolate rispetto a coloro che hanno indicato un certo utilizzo: così, ad esempio, il 79% di chi usa la bici per recarsi al lavoro dichiara di farlo in tutte le stagioni. Le quote sono piuttosto elevate per le tipologie di utilizzo "urbano", dove solo un quarto circa dei ciclisti è demotivato dai climi più rigidi. Nell'uso per il tempo libero, come prevedibile, è invece maggiore di coloro che effettuano una pausa invernale, fino alla metà nel caso del turismo-svago.

Le donne appaiono in genere più sensibili ai rigori del clima: le quote indicate nella Figura 15 sono infatti quasi tutte inferiori per le donne, con una divergenza massima relativa all'uso per svago e turismo (56,6% per i maschi ma solo 42,5% per le femmine).

Figura 15. % di utenti che usano la bici anche d'inverso per tipo di utilizzo

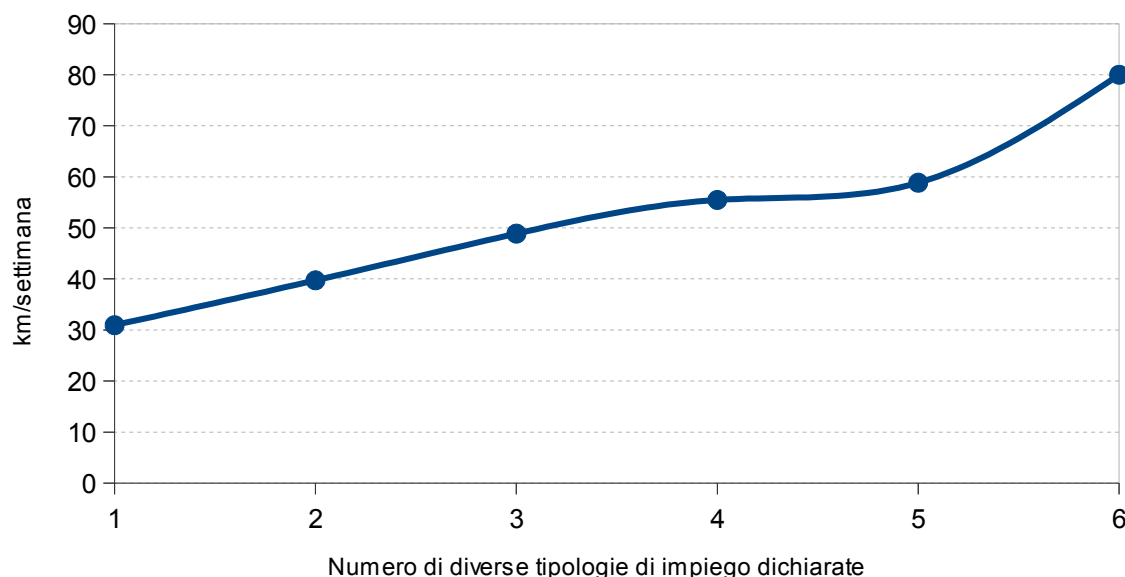
Stante quanto visto relativamente alle modalità d'uso della bicicletta, nel complesso quanta strada si fa? Si tratta effettivamente di un mezzo pensato solo per coprire brevi distanze? o in realtà molti ciclisti percorrono parecchi chilometri? Alla specifica domanda proposta, relativa alla distanza percorsa mediamente nell'arco di una settimana, donne e uomini rispondono in modo diverso come evidenziato dalla Figura 16 (i km/settimana medi sono rispettivamente 49 e 35). Modeste risultano invece le differenze rispetto alla media generale (43,5 chilometri/settimana) distinguendo per professione o istruzione.

Figura 16. Chilometri in bici percorsi in una settimana tipo per genere

Mettendo in relazione le modalità di uso della bici con le distanze percorse, emerge innanzitutto un legame quantitativo generale: chi dichiara di utilizzare la bici per più finalità tende a fare più chilometri, come mostra la Figura 17, dove il numero di diverse tipologie d'uso (a prescindere da quali specificamente) è messo in relazione con la media dei km/settimana. Più in dettaglio le

distanze medie più elevate sono quasi sempre associate all'uso della bici per sport (spesso naturalmente in concomitanza con altre finalità). Tra gli altri rispondenti si riscontrano medie pari o superiori a 50 km/settimana solo in casi di accumulo di molte modalità, per esempio per chi si reca al lavoro, porta a scuola i figli, effettua spostamenti in città ed eventualmente compie anche escursioni ciclo-turistiche.

Figura 17. *Chilometri in bici percorsi in una settimana tipo per n. di modalità d'uso dichiarate*



Che bici si usa e come?

Che tipo di biciclette utilizzano i ciclisti italiani? Una prima risposta a questa domanda potrebbe venire dai dati relativi alla produzione e alle vendite¹¹, ma come noto nel nostro paese il divario tra il numero di bici *possedute* e quelle **effettivamente utilizzate** è elevato, ed è possibile quindi che il numero di pezzi venduti di ciascun tipo non corrisponda in egual misura ad un uso reale.

L'indagine prevedeva in modo semplificato solo quattro tipologie generali di biciclette: bici "tradizionale", da uomo o da donna, ma senza cambio; "city-bike" intesa come bici stradale o ibrida con cambio di velocità; Mountain bike, e bici da corsa e varianti (superleggera ecc.)¹².

Dalle risposte ottenute possiamo innanzitutto ricavare la distribuzione del numero di diversi tipi di bici possedute (non il numero di bici in senso stretto dato che un rispondente potrebbe possedere più bici dello stesso tipo), presentata nella Figura 18.

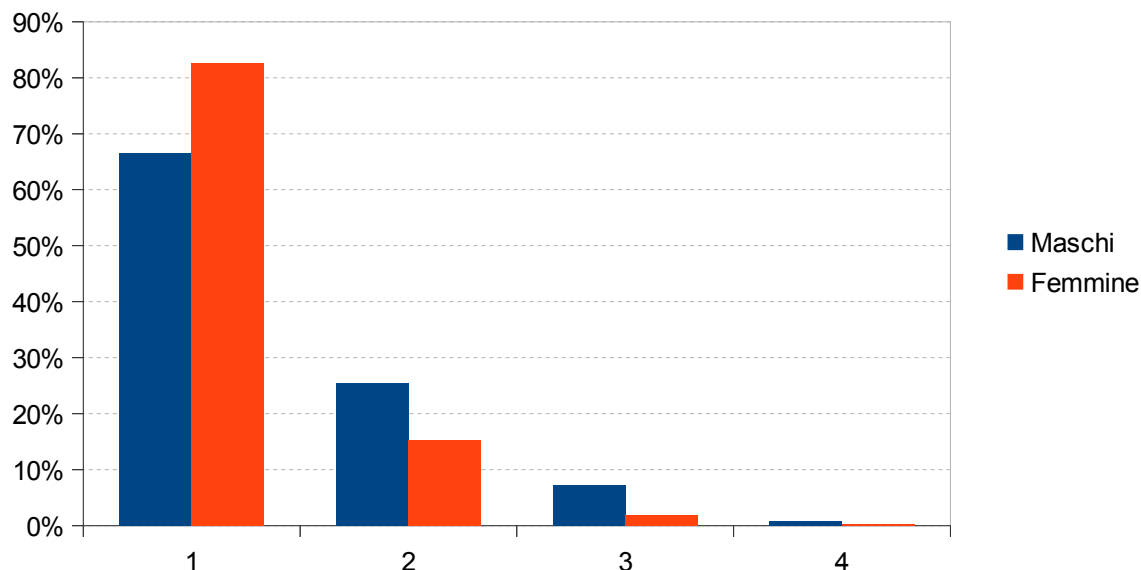
Come si vede, una consistente minoranza (per i maschi il 25%) possiede due tipi diversi di bici, e non mancano neanche coloro che dispongono di tre diverse tipologie di biciclette (circa il 5% in totale). Per le donna tale tendenza alla specializzazione e differenziazione è un po' meno accentuata. Inoltre, non si tratta di un processo di "accumulazione" nel tempo, dato che il numero medio di tipi di bici aumenta di pochissimo con l'avanzare dell'età (passando da 1,2 per i ventenni ad un massimo di 1,38 per i pensionati), ma di una scelta esplicita del ciclista.

¹¹ Per il 2010 i dati percentuali sulla *produzione* italiana di biciclette per tipologia forniti dall'ANCMA (associazione nazionale ciclo motociclo e accessori) erano i seguenti: Bici da corsa 4%, MTB 26%, city bike 33%, ragazzo (bici per bambini) 37%.

¹² FIAB intende effettuare a breve termine un'indagine più specifica sulle tipologie di biciclette utilizzate, in cui verranno approfondite in dettaglio le differenze tra i modelli e considerati diversi tipi di biciclette "emergenti" (pieghevoli, elettriche, ruota fissa, *recumbent* ecc.).

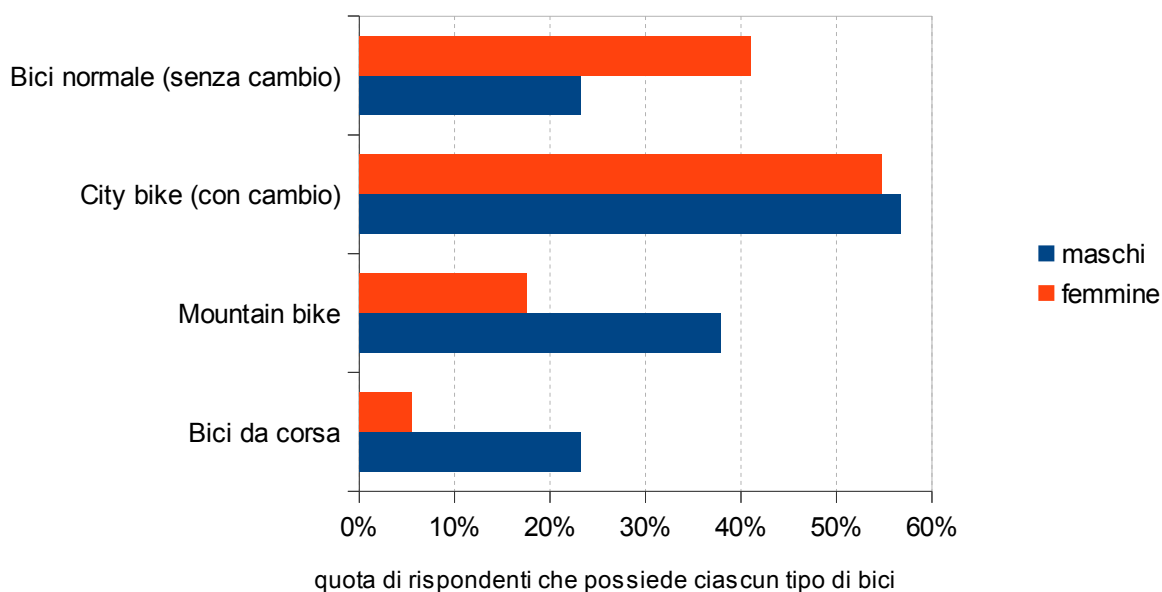
Come naturale, invece, quanti tipi di bici si possiedono dipende da quale gamma di attività si svolge in bici: il numero medio di tipi di bici aumenta in modo più marcato per i rispondenti che usano la bicicletta per molte finalità. Così tra chi usa la bici per un solo scopo, tale media è 1,1, ma diventa quasi due (1,7) quando si usa la bicicletta per cinque diversi tipi di attività.

Figura 18. Numero di diversi tipi di bici posseduti (corsa, MTB, city bike, ecc.) per genere



Entrando nel dettaglio delle singole tipologie (Figura 19), la *city bike* è oggi la dominatrice con oltre la metà dei rispondenti che ne possiede una, sia maschi che femmine; le bici specializzate, corsa e MTB, vedono invece una prevalenza maschile (nettissima per la bici da corsa). Opposta situazione per la bici monomarcia tradizionale, ormai minoritaria tra gli uomini, ma ancora assai apprezzata dalle donne¹³.

Figura 19. Tipi di bici possedute per genere



¹³ Le quote percentuali nella Figura 18 non assommano a 100% perché i rispondenti potevano anche indicare più tipi di bici contemporaneamente.

Ma quali sono le combinazioni di diverse bici che prediligono i ciclisti? La Tabella 11 fornisce le quote percentuali di risposte per tutte le possibili combinazioni di diversi tipi di bici, ordinate per importanza. Alle quote relative al possesso di un singolo tipo vengono affiancate le quote di possesso complessivo dello stesso (a prescindere dal fatto di possederne anche altri). Ad esempio, il 37,8 dei rispondenti ha dichiarato di utilizzare *solo* la *city-bike*, mentre il 55,9% usa la *city-bike* eventualmente in combinazione con altri tipi di bici. Il dato della quarta colonna indica quindi che, tra tutti gli utilizzatori di *city-bike*, quasi il 68% utilizza *esclusivamente* tale tipologia.

Come si vede, la bici da corsa è l'unica posseduta in una ridotta minoranza di casi (solo il 2,7%, corrispondente al 17% di coloro che complessivamente la possiedono). Ben diversa la situazione per la *city-bike*, il cui possesso esclusivo rappresenta la quota maggiore: i suoi utenti tendono probabilmente di più a trovare in essa una versatilità che non rende necessario l'uso di altre tipologie. Elevata anche la quota di possesso esclusivo della tradizionale bici monomarcia, che rappresenta un 21% di ciclisti a stile fortemente "urbano".

La *mountain bike*, infine, appare avere un ruolo intermedio, con un possesso esclusivo più ridotto ma comunque presente. Tra l'altro va ricordato che esistono molte varietà particolari che rientrano in tale categoria, permettendo di soddisfare diverse esigenze particolari (un esempio tipico è l'ammortizzazione integrale nel caso di transito su pavimentazioni sconnesse - pavè ecc. - in ambito urbano). Inoltre, tra chi possiede più di una tipologia, la coppia *city-bike+mountain bike* è la più frequente, ma tutte le accoppiate che includono una *city-bike* sono preferite: essa è quindi il modello di bici di riferimento per il ciclista "urbano", a cui poi verranno affiancati altri tipi in modo differenziato in base al contesto e alle attitudini.

Tabella 11. *Combinazioni di tipi di bici possedute*

	% della combinazione	% di possesso complessivo	% che la possiede <i>da sola</i> rispetto al possesso complessivo
city	37,8%	55,9%	67,7%
normale	20,8%	31,0%	67,1%
mtb	12,4%	29,0%	42,8%
city+mtb	6,6%		
city+normale	3,8%		
city+corsa	3,5%		
corsa+mtb	2,9%		
corsa	2,7%	15,5%	17,4%
corsa+mtb+city	2,6%		
mtb+normale	2,4%		
corsa+normale	1,8%		
corsa+mtb+normale	1,0%		
mtb+normale+city	0,8%		
corsa+mtb+city+normale	0,5%		
corsa+normale+city	0,4%		
Totale	100,0%		

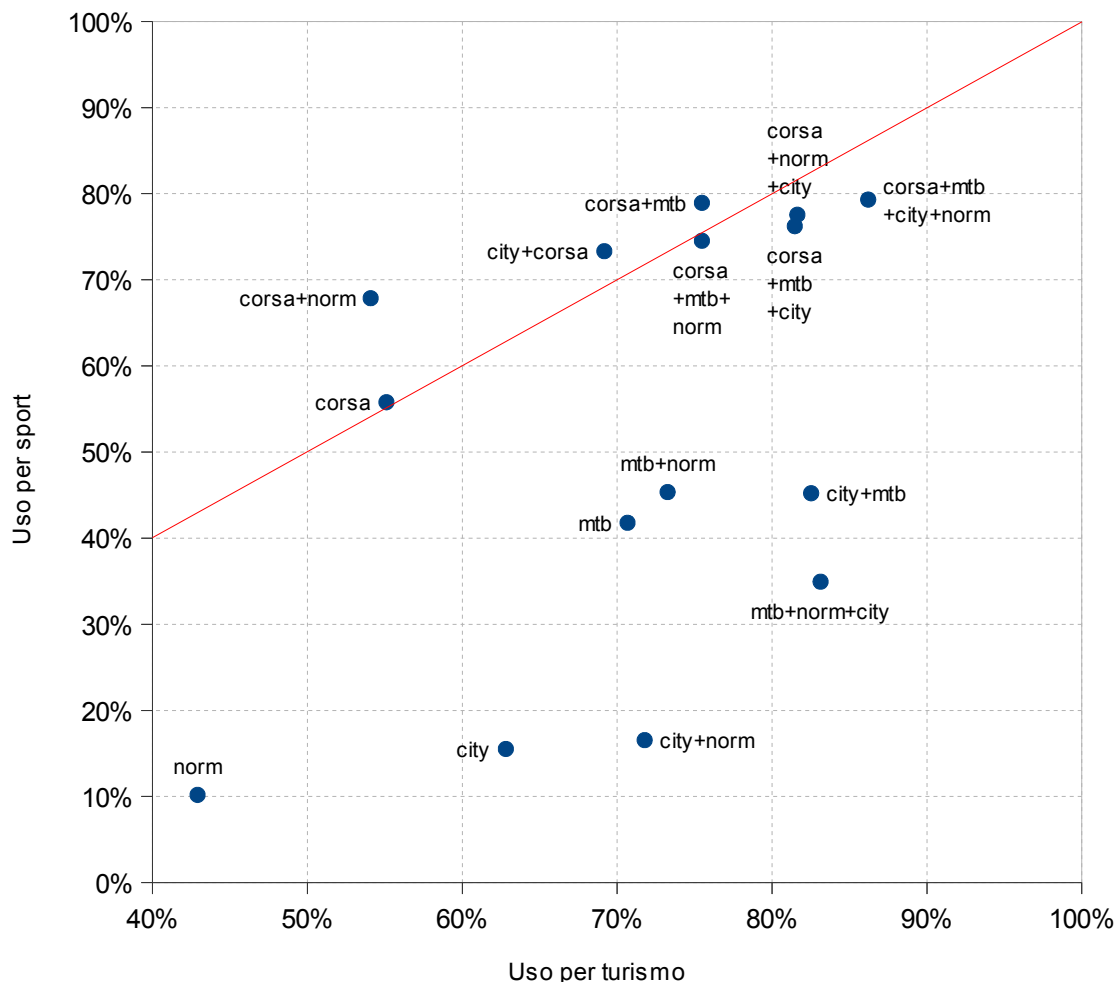
Mettendo in relazione le finalità d'uso con i mezzi posseduti, si possono ricavare indicazioni sul tipo di bicicletta prevalentemente utilizzato per i diversi fini. La Figura 20 illustra la situazione per chi dichiara il possesso di bici normale, *city-bike*, *mountain bike* o bici da corsa relativamente all'uso per svago e turismo e all'uso per sport. Sui due assi sono misurate le quote di utilizzatori di bici per turismo-svago e per sport¹⁴. Ciascun punto indica le quote che usano la bici a tali fini distinti per tipi

¹⁴Per chiarezza di presentazione la scala sull'asse orizzontale è stata espansa e mostra solo i valori da 40 a 100%, mentre l'asse verticale va da 0 a 100%.

di bici dichiarate, in modo che chi si trova a destra fa quasi sempre cicloturismo e chi si trova in alto fa quasi sempre sport in bici. Così, ad esempio, il punto in basso a sinistra associato a "normale" è relativo a possessori della sola bici tradizionale: tra questi l'uso per sport è nettamente minoritario (10%), mentre l'uso cicloturistico è più presente, anche se non certo unanime (un 43% che probabilmente fa più riferimento allo svago in senso stretto che al cicloturismo). La linea rossa bisettrice separa chi usa la bici per sport in quota maggiore che per turismo (alto), da chi è in condizione opposta (basso): sopra tale linea si collocano solo combinazioni di tipi di bici che includono la bici da corsa, strettamente associata con l'utilizzo per sport. Diversa la situazione per la *mountain bike*, che da sole viene usata per sport solo dal 42%, e analogamente anche quando combinata con quella normale o con la *city-bike*.

Il possesso della sola *city-bike*, eventualmente accoppiata con una bici normale, mantiene molto bassa la quota di utilizzo per sport mentre fa incrementare decisamente il cicloturismo (fino al 72%). Valori ancora superiori si ottengono nel caso di ciclisti che possiedono molti tipi di bici, tra cui il cicloturismo ha quote tra l'80 e il 90%, insieme a valori elevati anche per lo sport, anche se sempre non oltre l'80%.

Figura 20. Combinazioni di bici utilizzate per turismo-svago e sport



Al di là del tipo di bicicletta utilizzata, in che misura i ciclisti sfruttano anche le opportunità che essa offre per trasportare oggetti di peso e dimensioni ragionevoli? Alla domanda sull'uso di cestelli o borse per il trasporto, nel complesso due terzi (67,4%) rispondono positivamente; ma tra chi utilizza bici normali o *city-bike* la pratica è ancora più diffusa, con punte dell'80% tra i possessori di bici "urbane" (*normali* e *city-bike*). Inoltre, tale pratica è maggiormente diffusa tra le donne (81%

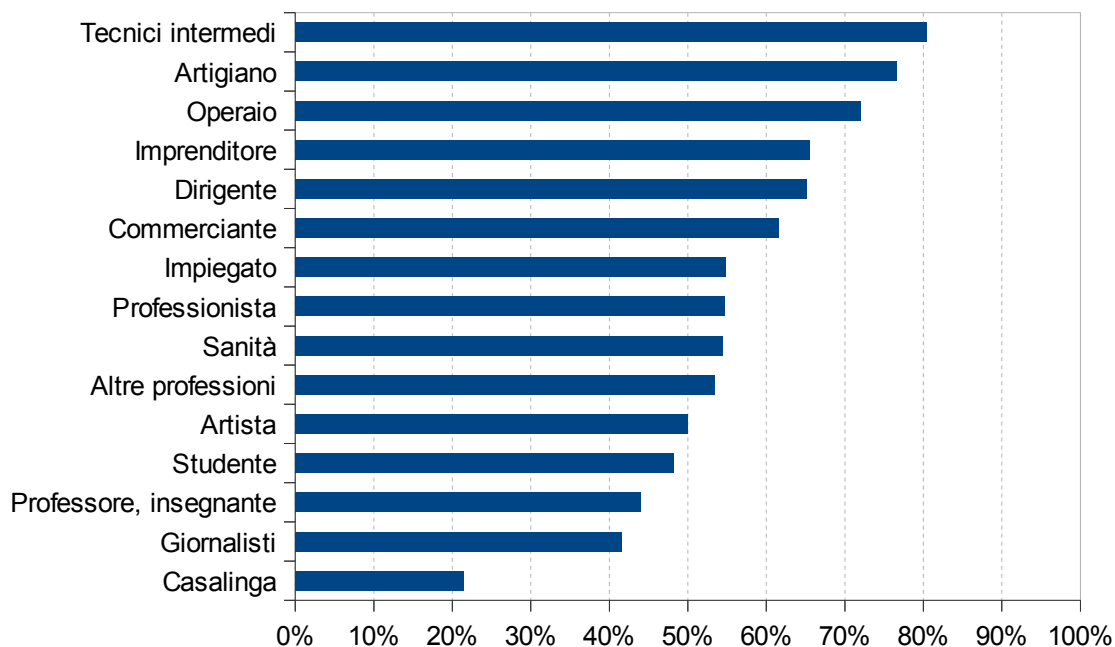
contro il 56% degli uomini) e tra i pensionati (77% contro 68), in modo connesso sia al tipo di bici utilizzata che all'uso più "urbano" della bicicletta praticato da tali gruppi.

Un altro tema rilevante nell'uso della bicicletta è la capacità di provvedere senza grosse difficoltà alla sua manutenzione ordinaria. Questo aspetto è stato approfondito con due domande, relative alla capacità di riparare una foratura e al ricorso abituale al meccanico specializzato.

I risultati indicano che l'autonomia di gestione meccanica elementare della propria bicicletta non è ancora pienamente diffusa: poco più della metà dei rispondenti (56%) sa riparare la classica gomma bucata, tipicamente il più frequente dei guasti in bicicletta, ed un incidente che ne impedisce del tutto l'utilizzo. Inoltre permane una fortissima distinzione di genere: tra le donne tale percentuale scende drasticamente, a meno di un quarto (22,3% contro l'80% tra gli uomini). E tipicamente l'accumularsi dell'esperienza non migliora la situazione: nelle fasce d'età tra i 15 e i 55 anni non si registra alcun aumento di tale quota, che sale leggermente solo per le età ancor più avanzate (64,5% tra gli ultrasessantenni), in parte per retaggio di un'epoca giovanile in cui era forse più necessario avere una certa autonomia ed economia di spesa.

E' interessante esaminare quale diffusione di tale competenza si riscontri per i diversi ambiti professionali, come descritto dalla Figura 21. L'ordinamento per valori decrescenti della quota che sa riparare la foratura mostra in testa categorie professionali riconducibili ad un ambito "tecnico", mentre all'estremo opposto abbiamo altrettanto raggruppate professioni di tipo "culturale-intellettuale". Come si vede l'orientamento mentale legato agli interessi generali della propria vita si riflette anche su questo aspetto. Anche il titolo di studio elevato non garantisce maggiori capacità di riparazione della bici, con i laureati meno abili dei detentori di titoli di studio inferiori. Tuttavia tale differenza è presente solo tra gli uomini dove i laureati capaci della riparazione sono l'8% in meno che tra i diplomati; per le donne il titolo di studio è invece irrilevante (laureate e diplomate sono entrambe al 23%).

Figura 21. Percentuale che sa riparare una foratura per categoria professionale

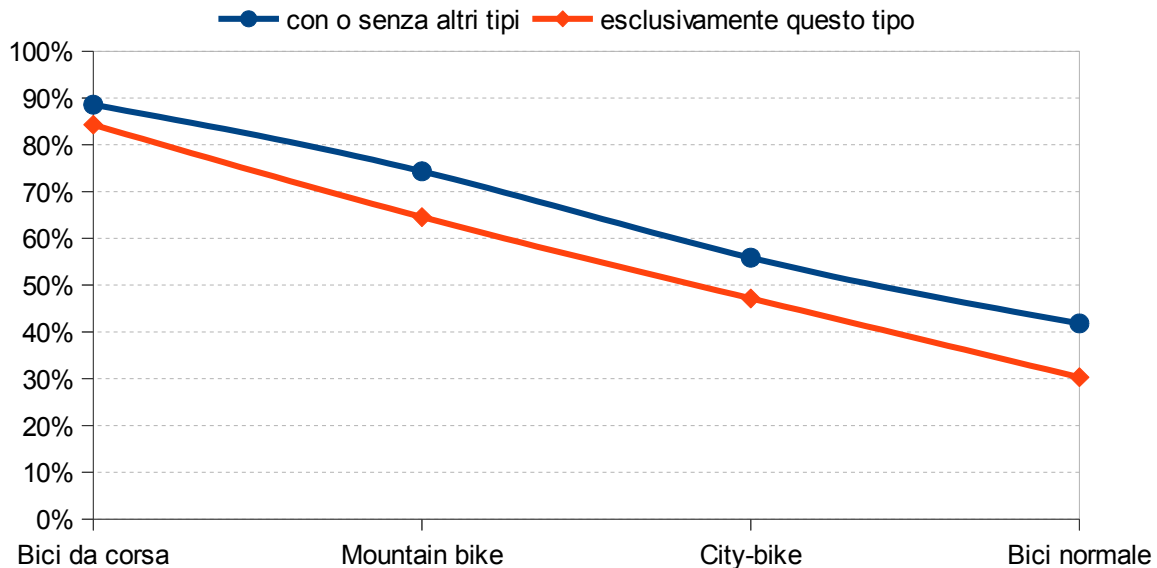


L'abilità meccanica è anche legata anche al tipo di bici posseduto, e a che uso se ne fa. La Figura 22 mostra l'andamento nettamente decrescente della quota di competenti per la riparazione foratura al variare della bici posseduta (sia in modo esclusivo che con altri tipi). Chi possiede solo una bici normale è in grado di porre rimedio alla foratura solo nel 30% dei casi, mentre chi usa la bici da corsa (ed eventualmente altre tipologie) raggiunge quasi il 90%. L'andamento più elevato nel caso

in cui si considerino anche i possessori con più tipi di bici (linea blu) conferma anche in questo caso come i possessori di più tipi di bici siano maggiormente esperti.

Plausibilmente parte delle differenze mostrate sono dovute alle maggiori esigenze di autonomia di chi compie escursioni lontano da casa e dai luoghi di transito di mezzi di trasporto pubblico: quasi sempre nel caso della bici da corsa, e spesso in quello della *mountain bike*.

Figura 22. Percentuale che sa riparare una foratura per tipo di bici posseduta



L'analisi delle risposte relative all'impiego dei servizi dei meccanici ciclistici ne evidenzia la connessione con la capacità di riparazione della foratura: tra chi possiede tale competenza il 62% effettua "in casa" la principale manutenzione dei propri mezzi; al contrario tra chi non sa riparare la gomma bucata tale quota scende al 27% (e probabilmente anche in questi casi si ricorre spesso all'aiuto di qualche amico).

Il ricorso al meccanico, tuttavia, aumenta gradualmente con età, come mostrato dalla Figura 23, in parte forse per l'aumentare delle disponibilità economiche che motivano in particolare il valore molto basso in età giovanile. Come già osservato, invece, la competenza sulla riparazione della foratura è stabile per tutte le fasce d'età, anzi aumenta lievemente per gli anziani: il maggior ricorso al meccanico non sembra quindi legato a minori competenze del ciclista.

Infine, nella classificazione per categorie professionali (Figura 24) si riflettono fattori di natura economica e di affinità attitudinale, simili a quelli evidenziati nella Figura 21 per la riparazione della foratura. Così tra chi meno ricorre al meccanico professionista troviamo gli studenti, insieme di nuovo agli ambiti professionali più "tecnici", mentre all'estremo opposto si confermano quelli di natura umanistico-intellettuale, insieme alle casalinghe e agli imprenditori (per disponibilità di risorse e scarsità di tempo?).

Naturalmente, per chi desidera affidare le sue biciclette alle cure di un professionista, diviene importante disporre di un operatore nelle vicinanze. Sebbene l'impressione comune è che vi sia stato negli ultimi anni un decremento del numero di meccanici, la maggioranza dei rispondenti (58%) ritiene adeguata la loro diffusione attuale. A questi si aggiunge un 5% che ritiene addirittura siano numerosi, mentre il restante 34% ne auspicherebbe una maggiore presenza. Tale dato ha ovviamente una stretta connotazione territoriale, per cui tali quote potrebbero riflettere la presenza di contesti in cui tutti trovano adeguata la presenza di meccanici, a fianco di altre zone del paese in cui al contrario tutti sono convinti che essi scarseggino. Una prima esplorazione approssimativa può essere compiuta distinguendo la penisola nelle consuete macroaree geografiche, associate con il

nord, il centro e il sud del paese.

Figura 22. *Percentuale che si affida al meccanico per la manutenzione per fascia d'età*

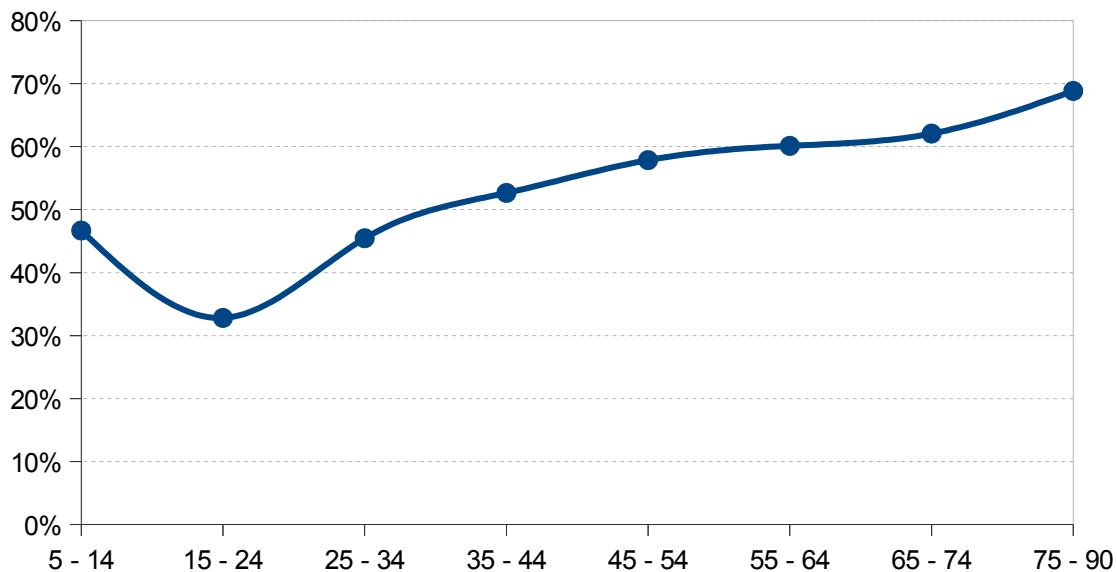
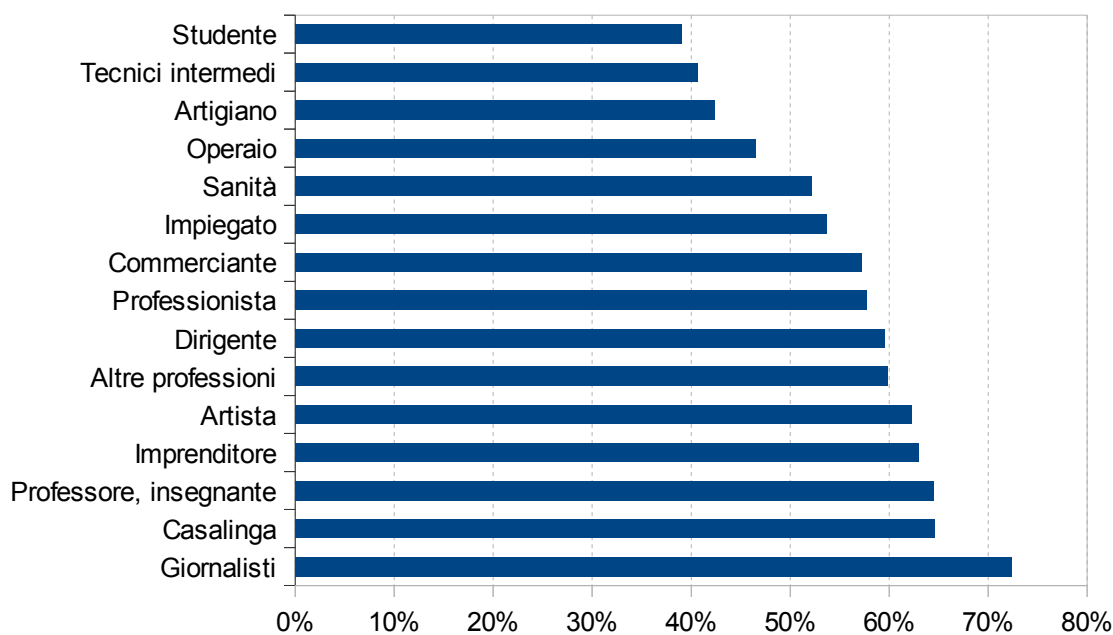


Figura 23. *Percentuale che si affida al meccanico per la manutenzione per professione*



La tabella 12 presenta la distribuzione delle risposte relativa alla presenza di meccanici per macroarea. Per una corretta lettura dei risultati, tuttavia, va osservato che la valutazione del singolo rispondente è soggettiva, facendo riferimento alla distanza tra la propria abitazione e i più vicini meccanici, a prescindere da quale sia il potenziale mercato per i professionisti in questione, legato alla concentrazione di ciclisti nell'area di esercizio. In base a ciò si può motivare la maggiore soddisfazione che si registra nel nord-ovest (72% tra *abbastanza* e *molti*), dove i ciclisti sono più numerosi ed il numero di esercizi commerciali al loro servizio può essere anch'esso più elevato. Meno chiara è la lettura del dato per il Centro, di poco sotto al precedente, ma riferito ad un'area per

la quale è plausibile ritenere inferiore la diffusione della bici; a ciò segue il dato più negativo del Sud-isole, l'unica area del paese dove gli insoddisfatti sono la maggioranza¹⁵.

Tabella 12. *Valutazione della diffusione di meccanici bici per macroarea geografica*

Macroarea	Troppo pochi	Abbastanza	Molti	Totale
Nord-Ovest	36,7%	58,5%	4,7%	100%
Nord-Est	28,3%	64,7%	7,1%	100%
Centro	30,0%	63,7%	6,3%	100%
Sud e Isole	55,6%	42,3%	2,1%	100%
Totale	35,1%	59,5%	5,5%	100%

Le infrastrutture viabilistiche per la ciclabilità: giudizi e problemi

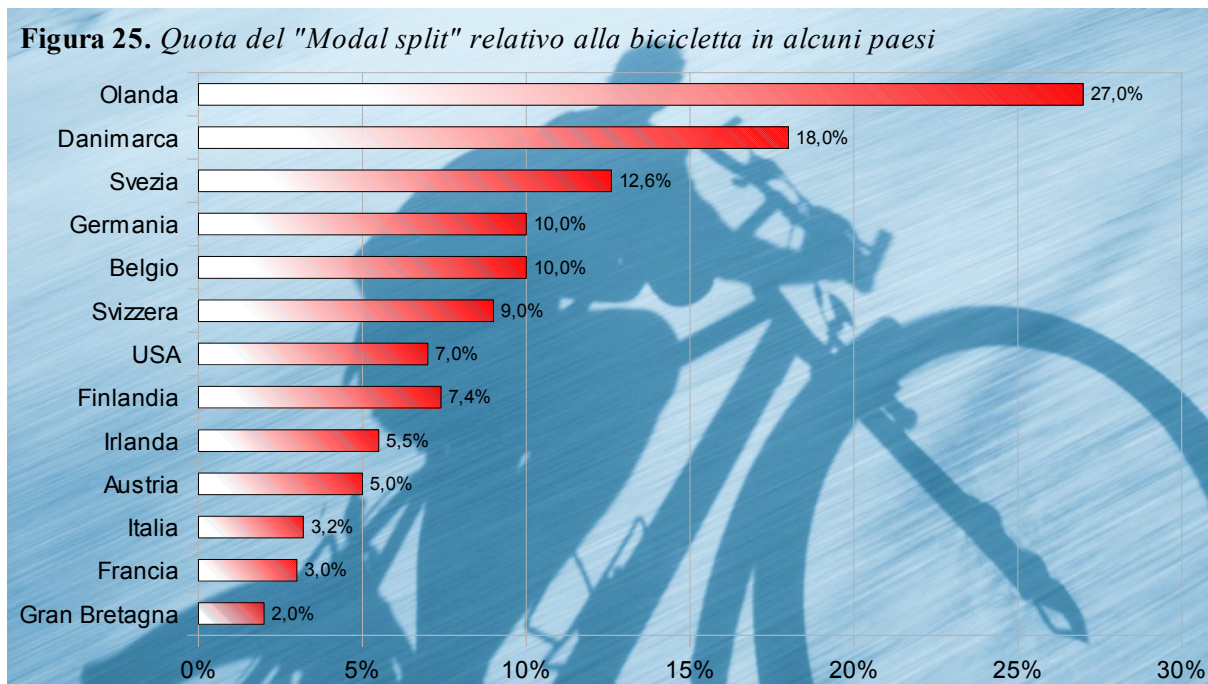
Il contesto urbanistico e viabilistico in cui il ciclista si muove è ovviamente l'elemento principale su cui il dibattito relativo alla promozione della ciclabilità si è da sempre incentrato. Pur non dimenticando l'importanza, spesso trascurata, dei fattori socio-culturali ed educativi nella determinazione delle scelte di mobilità individuale, ovviamente le difficoltà e i vantaggi legati alla scelta dell'uso della bici in alternativa ad altre modalità di spostamento sono fortemente dipendenti dall'organizzazione del territorio, dal livello di rischio per la propria incolumità che la viabilità implica in relazione a ciascuna modalità di trasporto, così come dalla velocità ed efficienza di spostamento che esse permettono.

A tutt'oggi, in realtà, non esiste un'impostazione unanimemente condivisa su quale sia la strategia complessiva migliore per una progettazione urbanistica che favorisca e valorizzi la mobilità ciclistica in ambito cittadino. In ambiente extraurbano, in un contesto orientato agli spostamenti di medio-lungo raggio, l'uso della bicicletta assume un ruolo prevalentemente turistico, e le scelte sono più chiare: se un percorso presenta valenze rilevanti da questo punto di vista ed il traffico motorizzato è intenso, sarà opportuna la realizzazione di un percorso ciclabile fisicamente protetto e distinto dal resto della viabilità. In un contesto che combina elevata velocità ed elevata frequenza di veicoli a motore, infatti, soluzioni di altro tipo divengono poco praticabili.

In ambito urbano, invece, la riduzione della velocità dei veicoli a motore e la minore disponibilità di spazio rendono plausibili soluzioni di *moderazione* del traffico piuttosto che di *separazione* che possono in molti casi meglio interpretare le esigenze dei diversi attori (automobilisti, pedoni, ciclisti, mezzo di trasporto pubblico). La valutazione di quale sia la scelta migliore dipende allora strettamente dal caso specifico, oltre a rispondere a criteri di "ottimalità" in termini di benessere collettivo non sempre oggettivi e completamente condivisi.

A ciò va aggiunto che, a differenza dei paesi in cui è più diffuso l'uso della bicicletta (cfr. Figura 25), in Italia la mancanza fino ad oggi di una strategia di valorizzazione della ciclabilità di lungo periodo ha fatto sì che nei recenti decenni di maggiore e più veloce crescita urbana nulla fosse fatto da questo punto di vista, per cui ci si trova oggi ad operare in situazioni fortemente vincolate in cui la modifica dello status quo va a toccare interessi cristallizzati nel tempo e vantaggi di alcune categorie che non sono il frutto di attente decisioni di programmazione ma di scelte spesso legate a motivi di speculazione o profitto. Così, ad esempio, trovare spazio per una trasformazione in senso ciclabile di una via è molto più difficile se occorre eliminare posti di parcheggio auto esistenti che gli automobilisti danno come scontati da anni.

¹⁵ Il Nord-Ovest è composto da Piemonte, Val d'Aosta, Liguria e Lombardia; il Nord-Est da Emilia-Romagna, Veneto, Trentino-Alto Adige e Friuli; il Centro da Toscana, Umbria, Marche, Lazio e Abruzzi. Le rimanenti regioni fanno parte del Sud e isole.



Fonte: Monsieur Velo (Agenzia governativa promozione della mobilità ciclistica, Francia, 2007)

Infine va ricordato che il percorso ciclabile ha nell'urbanistica di oggi un ruolo diverso da quello della viabilità ordinaria: deve essere *scelto e preferito* dall'utente, in alternativa a quest'ultima. Così, mentre l'automobilista deve in genere prendere per buona la viabilità esistente, il ciclista sceglie il percorso ciclabile se l'utilità complessiva (sicurezza + usabilità) è superiore. E mentre il concetto di sicurezza, pur con qualche sfumatura, è chiaro ed univoco, quello di usabilità è assai più articolato, e può coinvolgere sia aspetti di dettaglio (raggio delle curve, precisione degli innesti tra marciapiedi sopraelevati e manto stradale, ecc.) che più strutturali, legati alla continuità e sistematicità delle realizzazioni.

Per chiarire, consideriamo un ipotetico gruppo di 10 città "tipo" e valutiamo due tipologie di intervento con identici costi:

- a) realizzazione di 10 piste ciclabili in una sola città e nessuna nelle rimanenti;
- b) realizzazione di una ciclabile per ciascuna delle 10 città.

E' del tutto verosimile che sia più facilmente ottenibile un maggiore spostamento complessivo di quote di mobilità dall'automobile privato alla bicicletta con l'ipotesi a), dove si creano, anche se in una sola città, una struttura organica e un contesto che fanno divenire naturale, agli occhi del cittadino, una scelta di mobilità alternativa.

E tuttavia è proprio il secondo tipo di intervento (ipotesi b) che tende a diffondersi in Italia: sostanzialmente inefficace, ma a basso tasso di controversia e soprattutto di basso costo per l'amministrazione locale a cui manca il coraggio politico di spostare quote rilevanti di risorse in tale direzione.

Stante la complessità della situazione che si è cercato di delineare, l'indagine ha puntato a raccogliere elementi relativi al punto di vista dei ciclisti sia sulla valenza intrinseca ideale dei percorsi ciclabili e delle loro caratteristiche, che di qualità e diffusione di quelli esistenti. Inoltre i rispondenti sono stati invitati a proporre anche osservazioni sul tema in forma libera, proprio data la sua natura complessa.

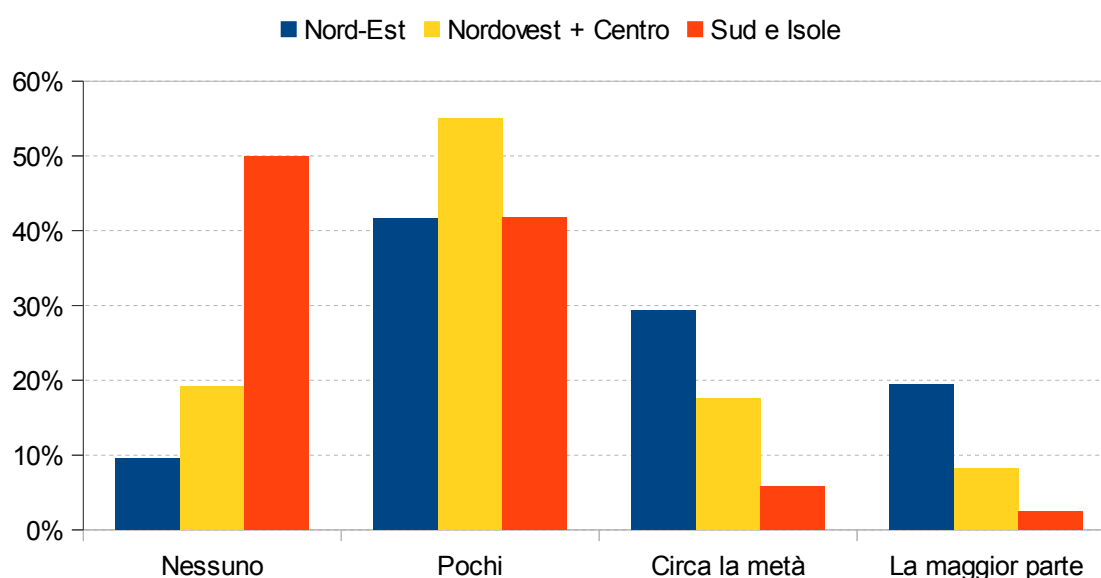
Il giudizio sull'esistente è di nuovo una valutazione strettamente legata al contesto saziale a cui il rispondente fa riferimento. Anche in questo caso viene qui proposta una prima approssimazione che distingue unicamente tra le quattro macro-aree geografiche del paese.

Per prima cosa, la Figura 26 illustra quanta parte del proprio muoversi in bici si svolge su piste ciclabili. La situazione generale non appare brillante (a livello nazionale solo l'11% viaggia quasi

solo su ciclabili, ed un altro 20% spesso su ciclabili); ma la figura evidenzia il forte divario esistente tra Sud e isole, dove tali percentuali scendono rispettivamente al 2,5% e al 6%, e il Nord-Est nel quale si arriva al 20 e 30% nei due casi. Complessivamente per le due categorie, quindi, la situazione del Nord-Est è quasi 6 volte migliore di quella nel Sud-Isole (49% contro 8,4%), mentre il resto del paese (che nel grafico è accorpato per la somiglianza dei valori del Nord-ovest e del Centro) si trova in una posizione intermedia con valore complessivo equivalente pari al 26%. Altrettanto rilevante è il fatto che al Sud metà dei ciclisti non transita *mai*, di norma, su ciclabili, laddove tali quote sono inferiori al 10% per il Nord-Est e al 20% per il resto del paese.

All'interno dell'area di eccellenza del Nord-Est si trovano anche le uniche due regioni in Italia dove la maggioranza dei ciclisti transita *almeno per la metà dei propri percorsi* su ciclabili: il Trentino Alto Adige (con addirittura l'87%) e l'Emilia Romagna (62%).

Figura 26. *Parte di percorsi effettuati su piste ciclabili per macroarea geografica*



Per contro, poche differenze si riscontrano nell'intensità di transito su ciclabili in relazione al tipo di uso della bicicletta: anche un'attività in cui la necessità di sicurezza è elevata, come l'accompagnamento dei figli a scuola, non si riflette in quote più elevate di transito su ciclabili. Solo l'utilizzo per sport, tipicamente svolto da ciclisti molto attivi e senza eccessiva attenzione alla sicurezza, vede in una certa misura un minore utilizzo delle piste ciclabili: i ciclisti che usano la bici da corsa per sport transitano per metà o più dei loro percorsi su ciclabili solo nel 21,4% dei casi, mentre a quelli che *non* usano la bici da corsa e *non* usano la bici per sport corrisponde un'analoga percentuale del 34%.

Se non tutti hanno la possibilità o la fortuna di poter pedalare frequentemente su percorsi ciclabili, come giudicano qualitativamente in ogni caso le piste che percorrono? A livello nazionale le opinioni appaiono piuttosto negative, anche se con qualche differenza relativamente agli specifici aspetti valutati, come mostra la Tabella 13.

Tabella 13. *Valutazione della qualità dei percorsi ciclabili esistenti*

Aspetto valutato	Scadente	Discreta	Eccellente	Totali
Sicurezza, incroci e attraversamenti	58,5%	37,1%	4,5%	100%
Percorsi effettivamente utili	51,8%	43,8%	4,4%	100%
Possibilità di spostarsi velocemente	55,8%	40,7%	3,5%	100%
Segnaletica (delimitazione, distanze, destinazioni)	63,2%	32,9%	4,0%	100%

Per tutti gli aspetti vi è comunque una maggioranza di valutazioni negative, e particolarmente rispetto alla *segnaletica* e alla *sicurezza*. In Italia, infatti, la segnaletica su percorsi ciclabili è quasi del tutto assente sui percorsi urbani, mentre si sta diffondendo un po' più velocemente sui percorsi extraurbani a fini escursionistici. Sul versante della sicurezza, sono in generale cruciali le soluzioni messe in atto per i punti in cui le ciclabili attraversano la viabilità ordinaria, dove il ciclista deve improvvisamente elevare il livello dell'attenzione e la moderazione del traffico motorizzato sconta purtroppo il limitato rispetto civico che spesso caratterizza gli utenti italiani di mezzi di trasporto motorizzati. Ciò rende nel nostro paese necessario impegnare parte delle risorse di progettazione in complessi sistemi che garantiscano l'inaccessibilità *fisica* dei tracciati¹⁶.

Inoltre, in tutti i casi, una valutazione fortemente positiva viene assegnata da una minoranza estremamente ridotta. In realtà, tuttavia, la connotazione locale delle valutazioni emerge in modo chiaro quando si classificano le risposte per macro-area geografica. Il nord-est è, nelle opinioni dei ciclisti, l'area di eccellenza strutturale per la ciclabilità nel nostro paese (evidenziato in grassetto nella Figura 14). Particolarmente marcato è il divario sull'utilità dei percorsi, dove ai valori di elevata insoddisfazione simili per tutto il resto del paese si contrappone un giudizio positivo di due terzi dei rispondenti nel Nord-Est. Come già discusso nella parte introduttiva del paragrafo, la localizzazione dei percorsi è un fattore cruciale per garantire un elevato livello di utilizzo delle ciclabili, ma troppo spesso in Italia la loro scelta appare disattenta, o dettata da motivi di convenienza economica o politica. Le amministrazioni locali Nord-Est appaiono quindi più in grado di operare in modo razionale la pianificazione dei tracciati, creando un circolo virtuoso che motiva il maggior uso della bicicletta per la qualità della rete ciclabile, il quale a suo volta giustifica ulteriori investimenti economici e di spazio nella rete.

Tabella 14. *Valutazione della qualità dei percorsi ciclabili esistenti per macroarea geografica*

Aspetto valutato	Macroarea geografica			
	Nord-Ovest	Nord-Est	Centro	Sud e Isole
<i>Sicurezza, incroci e attraversamenti</i>				
Scadente	62,1%	45,6%	68,7%	67,5%
Discreta	35,0%	48,7%	28,9%	23,8%
Eccellente	2,9%	5,7%	2,4%	8,7%
<i>Percorsi effettivamente utili</i>				
Scadente	57,6%	33,5%	62,2%	68,9%
Discreta	39,6%	59,5%	35,9%	25,2%
Eccellente	2,7%	7,0%	1,9%	5,9%
<i>Possibilità di andare velocemente</i>				
Scadente	57,6%	46,8%	61,0%	67,0%
Discreta	40,1%	49,2%	36,6%	25,6%
Eccellente	2,3%	4,0%	2,4%	7,4%
<i>Segnaletica (distanze, destinazioni, ecc.)</i>				
Scadente	66,9%	49,6%	74,5%	71,9%
Discreta	30,8%	44,5%	24,1%	20,7%
Eccellente	2,2%	5,9%	1,5%	7,5%

Rilevanti differenze, anche se meno marcate, si rilevano anche sugli altri aspetti: la quota di insoddisfatti nel Nord-Est è infatti minoritaria, anche se di poco per la segnaletica, rispetto a tutti i fattori considerati. Le altre aree presentano situazioni più diversificate, anche se in linea generale il Nord-Ovest fa meglio del Centro, che a sua volta fa meglio del Sud e Isole. Fanno eccezione il giudizio sulla segnaletica e sulla sicurezza, dove il Sud va meglio del Centro Italia. E' chiaro quindi che esiste anche sulla ciclabilità una "questione meridionale" o meglio "centro-meridionale"; inoltre, le differenze evidenziano la mancanza di indirizzi di policy a livello nazionale su questi

¹⁶Non va dimenticato che l'Italia detiene un triste e inaccettabile primato: si può morire per collisione con mezzi motorizzati abusivi mentre si transita su una pista ciclabile. Negli scorsi anni si sono infatti registrati 2 casi di questo tipo, a Bormio nell'ottobre 2007 e nei pressi di Bolzano nel maggio 2008.

temi, che contribuirebbero a limitare le distanze all'interno del paese. E in conclusione, non va dimenticato che tutti i risultati, Nord-Est compreso, indicano l'esistenza di ampi margini di miglioramento rispetto agli standard dei paesi più evoluti nel settore.

Nell'indagine, alla valutazione della qualità dei percorsi ciclabili esistenti dai quattro punti di vista evidenziati nelle tabelle, è stata affiancata la richiesta di indicare quanto concettualmente importante era, agli occhi del rispondente, ciascun aspetto nel valutare la qualità complessiva del percorso. Inoltre, due ulteriori domande rilevavano l'opinione dei ciclisti sull'utilità delle ciclabili protette e delle corsie di transito riservate ai ciclisti ma non protette fisicamente, essendo segnalate solo mediante segnaletica orizzontale (verniciatura sulla carreggiata).

La Tabella 16 riassume il responso relativo all'importanza attribuita ai diversi aspetti realizzativi di una ciclabile ideale. Ne esce confermata la chiara percezione della sicurezza come elemento più importante, con l'86% che dà a tale aspetto la massima valutazione; il risultato non sorprende dato che in linea primaria l'esistenza stessa del percorso ciclabile è in genere motivata dall'obiettivo di incremento della sicurezza. Emerge tuttavia chiaramente che non si può considerare solo la sicurezza nel realizzare percorsi ciclabili ottimali; nessun aspetto, infatti, vede una prevalenza di valutazioni di *poca importanza*. Innanzitutto, i percorsi devono essere *utili*: che significa collegare effettivi poli di interesse, e seguire in via prioritaria itinerari dove la viabilità ordinaria è intensa e pericolosa; che significa anche evitare che, per arrivare a destinazione, il ciclista debba combinare 2 km. di ciclabile con altri 2 km. di circonvallazione congestionata. Spesso, in alternativa a tale opzione esiste un percorso senza protezione ma interamente a scarso traffico e/o più breve come tragitto, ed il ciclista sceglierà inevitabilmente questo, dando l'impressione che la pista ciclabile non sia di interesse. Quindi, il percorso ciclabile deve essere *ben segnalato*, sia al potenziale utente che agli altri. Specie in una situazione come quella italiana, di oggettiva frammentazione dei percorsi, sapere se un tracciato di nuova realizzazione mi porterà lontano o solo al prossimo incrocio, e nel primo caso *dove* mi porterà, sono elementi fondamentali per motivarne la scelta.

Tabella 16. *Valutazione dell'importanza dei diversi aspetti di un percorso ciclabile ideale*

<i>Aspetto valutato</i>	Poco importante	Abbastanza importante	Molto importante	Totali
Sicurezza, incroci e attraversamenti	2,6%	11,5%	85,9%	100%
Percorsi effettivamente utili	4,0%	29,2%	66,8%	100%
Possibilità di spostarsi velocemente	25,8%	41,6%	32,6%	100%
Segnaletica (delimitazione, distanze, destinazioni)	8,3%	31,5%	60,2%	100%

Infine, non va trascurata l'*efficienza* del percorso: pur essendo il meno importante tra i quattro fattori considerati, tre quarti dei rispondenti lo ritiene comunque rilevante, mentre potrebbe essere un aspetto in teoria del tutto secondario. Ed è un aspetto più rilevante per chi usa di più la bici: l'importanza percepita è maggiore per chi fa molti km., con la percentuale di *molto importante* che aumenta di cinque punti percentuali passando da 10 a 80 km./settimana; per chi usa molte volte la settimana la bici per spostamenti in città o molte volte al mese per turismo o sport; per chi si reca al lavoro o a scuola in bici. Inoltre, mentre nella calma riflessione "a freddo" in cui si compila il questionario la sicurezza appare come un fattore più importante, nel momento in cui si sta concretamente spostando l'utilità immediata e certa del risparmio di tempo e della minore fatica viene percepita in modo più immediato e facilmente può motivare la rinuncia alla pista ciclabile scomoda e non lineare nel tracciato in favore della viabilità ordinaria. Per evitare quindi che la garanzia della sicurezza risulti poco utile perché una parte dell'utenza potenziale non utilizza il percorso, è indispensabile combinarla con un buon livello di efficienza del tracciato.

Anche sulle valutazioni appena descritte vi è una certa differenza di genere: le donne danno infatti maggiore importanza degli uomini ad alcuni aspetti. La sicurezza è infatti molto importante nell'89% dei casi, contro l'82% dei maschi; ancora maggiore è il divario per la segnaletica, molto

importante per il 65% delle donne rispetto al 55% degli uomini.

Come accennato ad inizio paragrafo, anche in questo caso alle domande chiuse sui quattro aspetti descritti è stata affiancato lo spazio per commenti in forma libera relativi ad "altri aspetti importanti delle ciclabili". Ciò al fine di permettere, su un tema importante e complesso come questo, di delineare un quadro più articolato e realistico a chi desiderasse approfondire l'analisi. I partecipanti all'indagine si sono dimostrati decisamente sensibili al tema proponendo ben 1700 osservazioni, che spesso descrivono in modo estensivo problemi e opportunità. Va tenuto conto che nel contesto di una domanda facoltativa e libera come questa si tende inevitabilmente a dare maggiore visibilità ad opinioni critiche o negative; pur nella loro utilità informativa, quindi, non sarebbe corretto valutare la prevalenza di opinioni soddisfatte o insoddisfatte in base ad esse: si tratta infatti pressoché esclusivamente di segnalazioni di problemi o criticità.

Pur nell'elevata varietà di argomenti proposti, è possibile evidenziare i temi e le parole chiave più ricorrenti, condivisi spontaneamente spesso da centinaia di partecipanti all'indagine:

- **Esistenza** - è tutt'ora molto elevato il numero di ciclisti che non hanno mai visto una ciclabile se non quando viaggiano lontano da casa.
- **Continuità e sistematicità** - la frammentarietà e casualità dei tracciati, l'evidente assenza di un piano coerente di programmazione di rete ciclabile sono un problema diffuso su tutta la penisola.
- **Invasione e promiscuità** - passare dall'*esistenza* di spazi adibiti a pista ciclabile alla loro effettiva *disponibilità* per l'uso preposto è un altro problema diffusissimo. Centinaia di ciclisti descrivono l'occupazione delle ciclabili per fini inappropriati come un male cronico: da un lato il parcheggio abusivo di autoveicoli, problema tipico delle corsie ciclabili non protette, tipicamente posizionate a destra della carreggiata principale dove l'automobilista si ferma normalmente; dall'altro la cospicua presenza di pedoni non solo nel caso di percorsi ciclo-pedonali, ma anche sulle ciclabili destinate esclusivamente alle bici. In ogni caso è preponderante l'opinione negativa sui percorsi promiscui: la maggior parte dei ciclisti soffre la coabitazione con i pedoni persino più di quella con i veicoli a motore, forse perché in tal caso il ciclista è il soggetto che rischia di provocare danni al pedone in caso di incidente.
- **Manutenzione** - nota dolente dei percorsi ciclabili nel nostro paese, ma condivisa un po' con tutte le opere pubbliche, è la mancanza di impegno nel loro mantenimento in condizioni ragionevoli dopo la realizzazione, motivata da scarsità di risorse e dall'ottica sempre di breve periodo in cui lavorano le amministrazioni locali.
- **Usabilità** - la scadente qualità della progettazione e della realizzazione pratica sono oggetto di un elevato numero di interventi; in particolar modo si evidenziano la non linearità (percorsi più lunghi del dovuto, raggi di curvatura che impongono continui rallentamenti, interruzioni continue senza diritto di precedenza) e la scomodità dei dettagli (dislivelli verticali fastidiosi con gradini e sbalzi, strettezza, scarsa segnaletica). Questi aspetti, uniti all'occupazione delle piste da parte di autoveicoli e pedoni, rendono la marcia faticosa e discontinua, con forte disincentivo all'uso del percorso.

A titolo di esempio riportiamo una limitata selezione di risposte libere, arbitrariamente scelte tra le più interessanti, creative, o che ne riflettono molte altre di significato analogo.

Altri aspetti importanti delle ciclabili...

<ul style="list-style-type: none"> • A Genova non ci sono piste ciclabili o meglio ce n'è un tratto in città di una ventina di metri dove ci parcheggiano moto e auto sopra e quindi inutilizzabile. • Le macchine spesso sono posteggiate sia all'ingresso della pista sia sulla pista stessa. i motorini riescono a percorrere la pista indisturbati • Le piste ciclabili sono capite come piste per il passeggio e non per viaggiare: sono tortuose, mal tenute e ricavate 	<ul style="list-style-type: none"> • A Grugliasco nel viale centrale in mezzo alle ciclabili molto strette sono riusciti a mettere i pali della luce (da premio nobel); inoltre faccio 45 km al giorno tutti giorni e non ho mai visto fare pulizia nelle ciclabili anzi in inverno ci scaricano la neve invece di pulirle. • Bisognerebbe raccordarle. • Che non siano a zig zag e ingombre di auto, chioschi, radici ecc.
--	--

<p>più dove c'è il posto a gratis che dove veramente utili.</p> <ul style="list-style-type: none"> • A Milano le ciclabili sono prevalentemente usate dai pedoni perché sono più lisce dei marciapiedi. Chi le ha studiate evidentemente non è uno che usa spesso la bici. Il ciclista, per natura, sceglie la strada più breve, visto che pedalare è fatica, invece le piste ciclabili a Milano sono spesso stupidamente più lunghe della strada normale, piene di mamme con carrozzine e gente coi cani, tanto vale usare la strada. • A Pisa spesso le piste finiscono nel nulla o con gradini e i ciclisti per tutta risposta si buttano nella carreggiata anche contromano. La rete ciclabile urbana andrebbe interconnessa meglio. • Non ne conosco una che abbia raggi di curvatura progettati per consentire andature spedite e sicure. Per non parlare di quelle fatte apposta in cubetti di porfido: chi sono i cretini che le progettano, e realizzano? Queste piste non passerebbero nessun esame internazionale. Se fossimo seri ce le faremmo fare agli olandesi. Magari impareremmo a farle utili invece che pericolose. • Larghezza, separazione tra pedoni e ciclisti (basta con le ciclopedonali) • Manutenzione del verde, curve a gomito (pericolose!), fondo stradale piano, cordoli (sono caduta per un cordolo di marciapiede che sporgeva ad angolo retto da un punto in cui doveva essere arrotondato), continuità, scivoli di collegamento alla carreggiata in punti comodi. • Non ci sono piste ciclabili nella mia città. • Quelle extra urbane NON sono segnalate, anzi sono NASCOSTE, PERCHE'? • Ribadisco l'importanza degli incroci, a Milano completamente ignorata • Solo 150 mt. di pista.. INCICLABILE!!!! 	<ul style="list-style-type: none"> • Che siano lisce e continue, senza mattonelle e frequenti cambi di pavimentazione. • Ci sono anche ubriachi / stranieri che dormono • La cittadinanza non ha chiaro cosa è pista ciclabile, pensa sia luogo di incontro • Collegamento fra piste a livello comunale e intercomunale • Devono essere mantenute costantemente, altrimenti il fondo stradale risulta scadente ed invaso da vegetazione in più punti. • Devono passare il più possibile lontano dal traffico, altrimenti diventano delle camere a gas • Illuminazione assente, pavimentazione devastata, motorini parcheggiati, tavolini di bar, cassonetti nel mezzo, deviazioni per fiere e mercati, attraversamenti ciclabili assenti o non segnalati per le macchine che quindi non si fermano • Le ciclabili in città invogliano all'uso della bici, ma dando l'illusione della sicurezza costituiscono il luogo dove avvengono la maggior parte degli incidenti. Personalmente sono stato investito da motorini solo su piste ciclabili, là dove mi credevo sicuro e non immaginavo che mi venissero addosso. • Niente ciclabili! Marciapiede ampio per bambini, vecchi e impauriti. Striscia sulla strada, divieto di parcheggio e limitazione a 30km/h! • Non c'è nulla da inventare: basta copiare bene quanto è già stato fatto all'estero! • Presso il polo Scientifico di Sesto stanno costruendo piste ciclabili assolutamente INUTILI, in strade senza traffico. Rimangono invece assenti piste in zone pericolose. Per andare da Firenze Nord alla zona Ipercoop-Polo Scientifico si rischia la vita!
---	---

A conclusione dell'esame delle valutazioni delle strutture viabilistiche per la ciclabilità è stata effettuato il calcolo di un indice di giudizio sintetico, che tiene conto di tutti i quattro aspetti considerati, dando a ciascuno un peso legato a quanto il singolo rispondente lo ritiene importante¹⁷. Disponendo di un singolo valore di sintesi, è possibile effettuare senza difficoltà un'esame della situazione a livello regionale. La Figura 27 riporta infatti i valori medi per regione dell'indice di soddisfazione globale così ricavato, insieme al valore della sua deviazione standard, che esprime quanto le valutazioni dei singoli sono differenziate tra loro in ciascuna regione¹⁸.

Nel grafico ogni regione è rappresentata da un punto; nelle regioni posizionate più a destra i giudizi risultano maggiormente positivi (anche se l'indice non assume mai un valore medio superiore a 0,6, piuttosto lontano da quello corrispondente ad una valutazione di eccellenza generale). La posizione di ciascuna regione in verticale, invece, è tale per cui nelle regioni più in alto le opinioni dei rispondenti sono più variegata, con presenza di giudizi anche molti diversi. Viceversa, le regioni poste in basso vedono i loro cittadini fornire giudizi più simili tra loro.

Nella figura i punti tendono a disporsi su un asse crescente da sinistra verso destra: ciò implica che

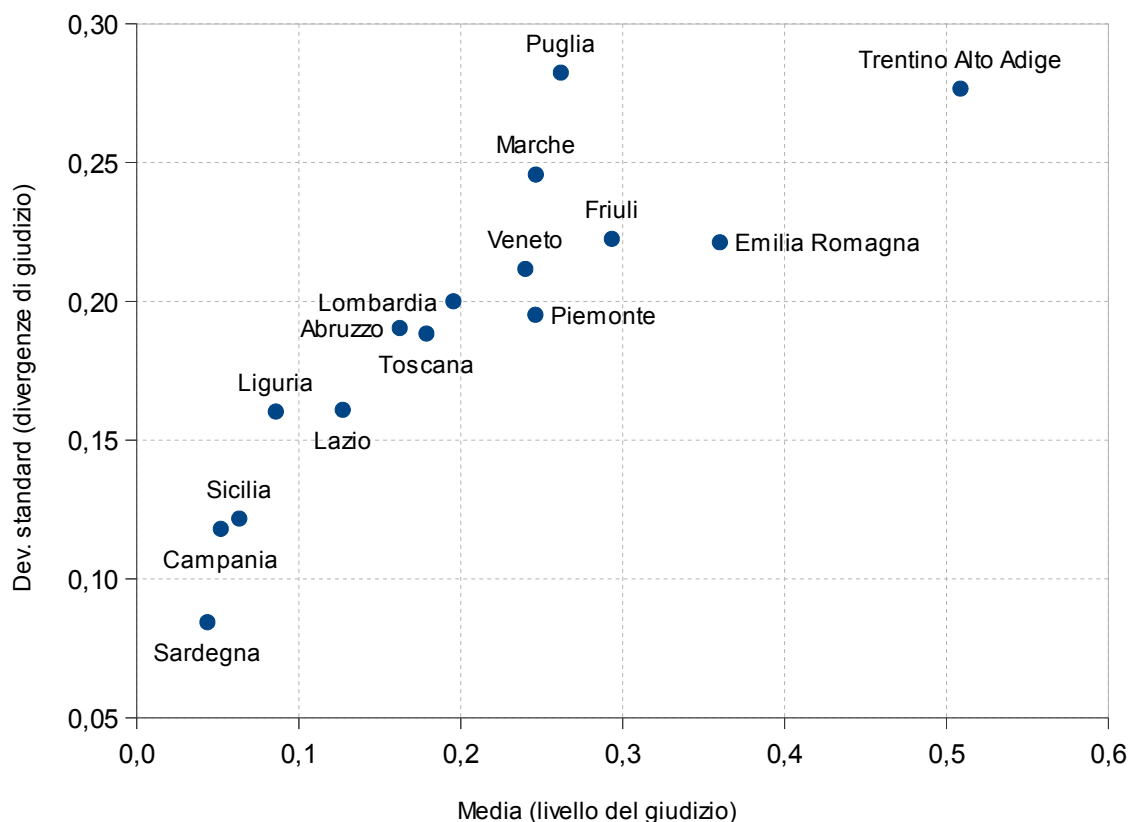
¹⁷ L'indice è ottenuto attribuendo in modo arbitrario valore 0 al giudizio *scadente*, 0,5 al giudizio *discreto* e 1 a quello *eccellente*. Per ciascun rispondente viene calcolata la media dei valori così ricavati dei giudizi sui quattro aspetti, pesata rispetto al giudizio di importanza attribuito dallo stesso soggetto ai diversi aspetti. In tal modo l'indice di valutazione complessiva tiene conto della diversa importanza che i singoli aspetti hanno per ciascun individuo. Il valore finale dell'indice varierà da 0 (corrispondente ad una valutazione scadente su tutti gli aspetti, a 1 nel caso di valutazione eccellente su tutti gli aspetti).

¹⁸ Sono state considerate solo le regioni per le quali si dispone di un campione numericamente rappresentativo (almeno 30 rispondenti).

in generale nelle regioni dove i giudizi sono modesti, questa opinione è uniformemente condivisa da quasi tutti; viceversa, nelle regioni dove le ciclabili sono meglio valutate in media, in realtà le opinioni sono più eterogenee, forse perchè dipendono in modo ancora più disaggregato dalla provincia o dal comune di riferimento, o anche perchè è molto maggiore il numero di percorsi e questo accresce facilmente la probabilità che alcuni siano realizzati meglio di altri.

Dal punto di vista sostanziale il Trentino Alto Adige ottiene il giudizio più positivo, tuttavia è anche la regione - insieme alla Puglia - più controversa. Anche l'Emilia Romagna è tra le meglio valutate, contribuendo - insieme al Friuli - al prevalere del Nord-Est nel confronto tra macro-aree. Nel Sud e Isole la Puglia emerge come nettamente migliore della altre regioni, sebbene come accennato si riscontri un elevato livello di divergenza anche nelle opinioni dei pugliesi. Per contro, Sicilia, Campania e Sardegna sono caratterizzate da opinioni fortemente critiche ed espresse in modo compatto da tutti i rispondenti. Infine, Nord-Ovest e Centro Italia si collocano in posizioni intermedie da entrambi i punti di vista, con rispettivamente il Piemonte e le Marche ad ottenere i giudizi migliori.

Figura 27. Valutazioni globali sulla qualità dei percorsi ciclabili per regione



La differenza di genere già evidenziata per la valutazione di importanza di alcune caratteristiche dei percorsi si ripete anche nella valutazione di utilità complessiva delle ciclabili e delle corsie ciclabili non protette. In entrambi i casi la maggior parte dei ciclisti le ritengono utili, anche se l'opinione è meno unanime per le corsie non protette che per le piste fisicamente separate dal traffico veicolare. Infatti le valutazioni *molto utile* o addirittura *indispensabile* ricevono un consenso fortemente maggioritario (85%) per queste ultime, ed un consenso comunque elevato (65%) per le corsie non protette. Tuttavia le Figure 28 e 29 mostrano come in entrambi i casi le donne ne ritengono maggiore l'importanza rispetto agli uomini; si delinea quindi, considerando anche il maggior interesse agli aspetti della sicurezza e della segnaletica una generale, una maggiore sensibilità femminile alle problematiche della sicurezza generale della ciclabilità.

Relativamente alla dicotomia percorsi protetti/vs. non protetti, come si vede quelli protetti vengono considerati più validi, ma la distanza di valutazione non è macroscopica; si può quindi concludere che l'indicazione dei ciclisti al riguardo sia comunque positiva e supporti l'adozione di corsie ciclistiche nei contesti urbani in cui la separazione fisica dai veicoli è impraticabile. Resta il problema della fortissima permeabilità delle corsie non protette all'invasione del parcheggio abusivo, come evidenziato da moltissimi commenti liberi.

Figura 28. *Pensi siano utili per chi le usa le piste ciclabili protette?*

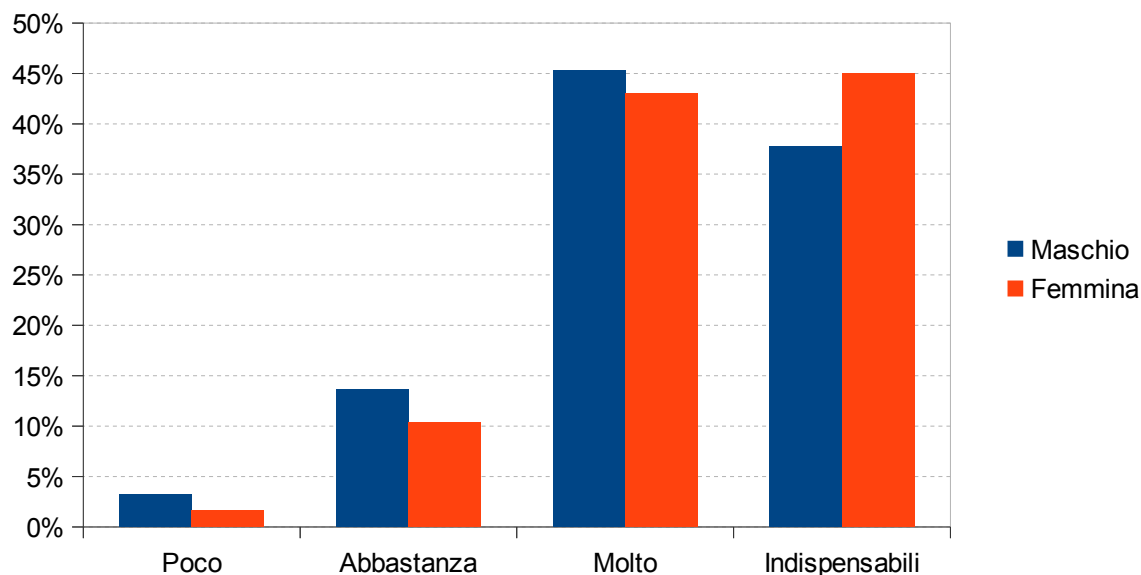
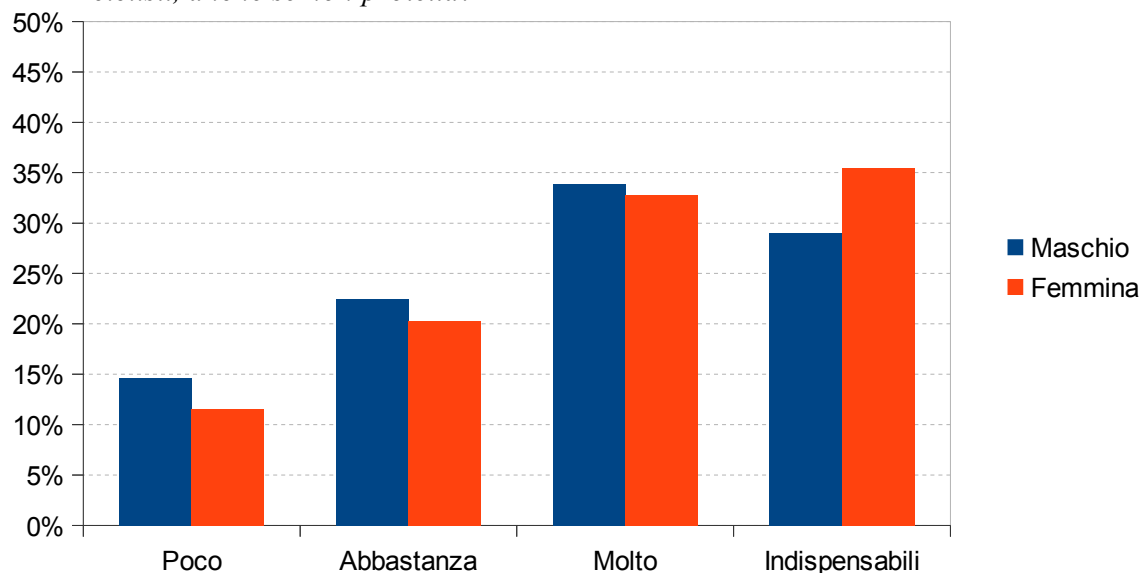


Figura 29. *Pensi sia utile sulle strade la segnalazione di una striscia di sicurezza per i ciclisti, anche se non protetta?*



Il posteggio e il trasporto della bicicletta

La bicicletta sposta efficientemente il nostro corpo ma, per il suo efficace utilizzo, deve poter essere

lasciata posteggiata in spazi pubblici e, talvolta, trasportata su mezzi di trasporto pubblico per permettere uno spostamento intermodale su più lunghe distanze. Apposite sezioni del questionario vertevano su questi temi, al fine di conoscere la situazione del posteggio bici nel nostro paese e il collegato problema del furto, nonché la diffusione del servizio bici+treno.

Il posteggio della bicicletta non costituisce di norma un grosso problema logistico nel caso del ciclista isolato, e in Italia non può in generale certo essere considerato una criticità paragonabile al fenomeno del parcheggio abusivo e invasivo - invero *selvaggio*, usando un termine ormai entrato nel linguaggio comune - degli autoveicoli¹⁹. Si va diffondendo anche nel nostro paese, tuttavia, la consapevolezza che la disponibilità di posteggi bici ordinati, comodi e sicuri nei centri urbani costituisce un incentivo all'uso della bicicletta, nonché un fattore di arredo urbano e di servizio al cittadino. Inoltre la disponibilità di ampi posteggi in corrispondenza dei principali poli di *mobilità intermodale* (stazioni ferroviarie e di autobus) è un elemento indispensabile per favorire la diffusione di tale scelta di trasporto, che combina virtuosamente diverse modalità sostenibili per combinare nel modo più efficiente le caratteristiche di ciascuna e costituire un'efficace alternativa all'autoveicolo privato.

Le Tabelle 17 e 18 mostrano le risposte ottenute riguardo ai due parametri essenziali relativi alle strutture di posteggio bici: la diffusione sul territorio cittadino e la praticità d'uso. Ne viene confermata la posizione di leadership del Nord-Est rispetto al resto del paese, così come, in modo analogo alla valutazione dei percorsi ciclabili, il livello generalmente migliorabile della situazione. La *diffusione* delle rastrelliere è l'aspetto più deficitario, dato che anche nel Nord-Est la maggioranza dei rispondenti (57%) la ritiene insufficiente, e nel resto del paese questa opinione è condivisa da circa l'80% dei ciclisti. Da notare, tra l'altro, come il Nord-Ovest non riesca a fare meglio del Sud.

Se apparentemente la valutazione della praticità delle rastrelliere esistenti è meno negativa, la prevalenza quasi ovunque (a livello nazionale sono poche le rastrelliere comode per il 61% dei rispondenti) di rastrelliere scomode e poco funzionali è per certi versi meno giustificabile: nel momento in cui ne viene deciso l'acquisto e l'installazione, se il risultato è deludente si è in sostanza sprecato il denaro pubblico a ciò finalizzato. E alla base di ciò non vi può essere che una selezione incompetente del modello o inappropriate modalità di installazione. Anche in questo caso è il solo Nord-Est a distinguersi positivamente, mentre le altre macro-aree forniscono tutti ugualmente deludenti.

Tabella 17. *In città, la diffusione di rastrelliere è buona?*

	Nord-Ovest	Nord-Est	Centro	Sud e Isole	Totale
Poco	80,7%	57,1%	75,1%	81,4%	72,0%
Abbastanza	18,5%	39,8%	22,6%	15,1%	25,9%
Molto	0,8%	3,1%	2,3%	3,5%	2,2%
Totale	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%

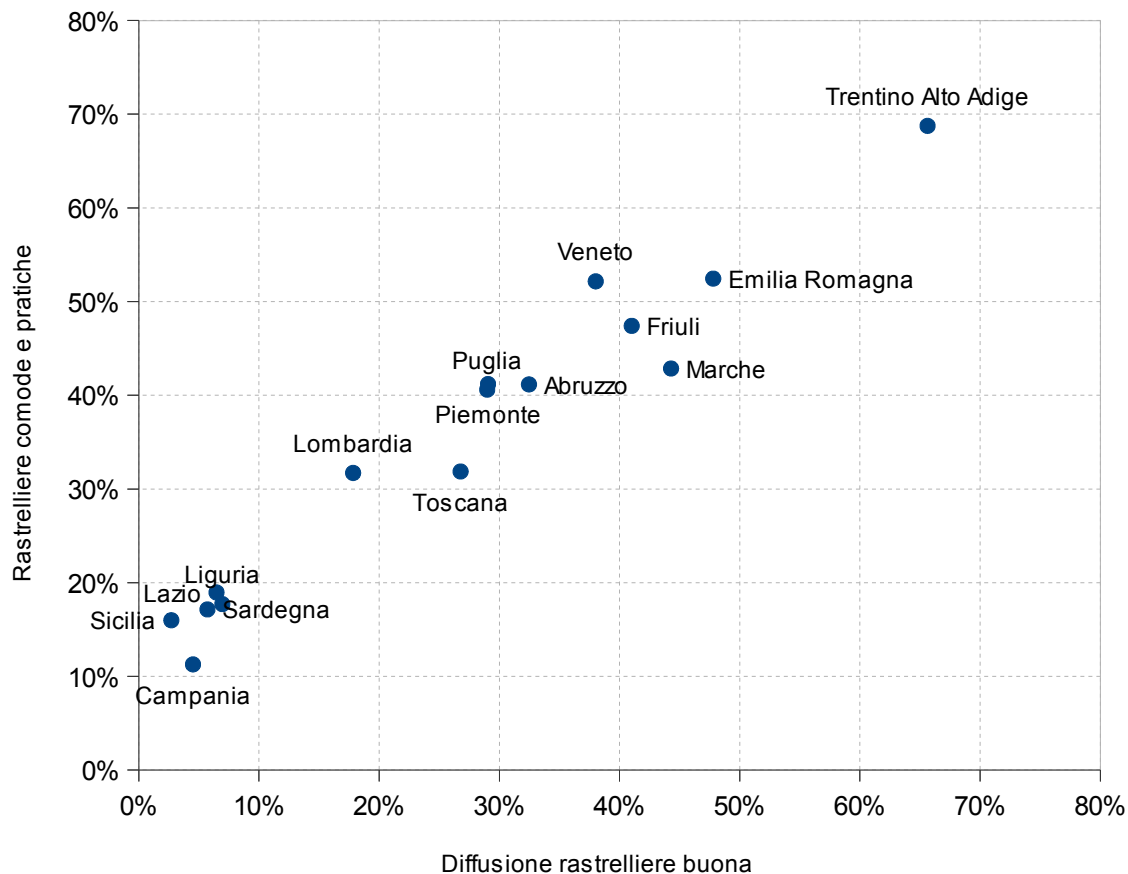
Tabella 18. *Quale parte delle rastrelliere esistenti è comoda e pratica da usare?*

	Nord-Ovest	Nord-Est	Centro	Sud e Isole	Totale
Poche	67,3%	48,5%	67,4%	69,9%	61,4%
La maggior parte	30,6%	47,8%	30,1%	26,8%	35,7%
Tutte	2,0%	3,8%	2,4%	3,3%	2,8%
Totale	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%

¹⁹Non così invece in altri paesi, dove l'utilizzo intensivo della bicicletta fa delle bici posteggiate il principale ingombro fisico da gestire nei limitati spazi del centro cittadino, al punto da superare in taluni casi lo spazio destinato al transito pedonale.

Per scendere in maggiore dettaglio a livello spaziale, la Figura 30 riporta le quote di valutazioni positive²⁰ per la diffusione e per la praticità delle rastrelliere distintamente per regione²¹. Anche in questo caso il Trentino Alto Adige ha una posizione di leadership, seguito dall'Emilia Romagna, per entrambe le dimensioni considerate. Nel contempo il Nord-ovest viene invece penalizzato dalla Liguria, ma anche dai giudizi non positivi della Lombardia. Inoltre, il posizionamento dei punti intorno ad una linea crescente indica che non c'è un rapporto inverso tra i due aspetti: chi installa più rastrelliere installa anche i modelli più comodi e funzionali.

Figura 30. Percentuali di valutazioni positive su diffusione e praticità rastrelliere per regione



Il terzo ed ultimo aspetto su cui si è chiesto di valutare le attrezzature di posteggio bici è connesso alla criticità più rilevante in questo contesto, cioè la piaga del furto di bicicletta. Oltre alla domanda sulla sicurezza offerta dalle rastrelliere rispetto al rischio furto, la problematica è stata analizzata con una serie di altre domande, articolate al fine di verificare l'incidenza e le caratteristiche di un fenomeno da sempre difficile quantificare per la scarsa frequenza con cui i cittadini effettuano la relativa denuncia alle forze dell'ordine.

La rastrelliera gioca un ruolo nella protezione dal rischio di furto se permette il fissaggio tramite appositi lucchetti sia delle ruote che del telaio alla struttura stessa. Alcuni modelli molto diffusi in Italia, invece, permettono di vincolare solo la ruota anteriore se non si dispone di una catena o cavo d'acciaio flessibile di notevole lunghezza. Nelle biciclette con ruote a sgancio rapido ciò implica un'estrema facilità di furto qualora il ladro sia disposto a rinunciare alla ruota anteriore, e rubi solo

²⁰ Per la *diffusione*, la quota in Figura 30 è la somma delle frequenze delle risposte *abbastanza* e *molto* diffuse; per la *praticità* la quota nella figura è la somma delle frequenze delle risposte *la maggior parte* e *tutte* sono pratiche.

²¹ Sono state considerate solo le regioni per le quali si dispone di un campione numericamente rappresentativo (almeno 30 rispondenti).

il resto della bicicletta.

Nel complesso, come vedremo, il furto è un problema rilevante e molto sentito; la valutazione prevalentemente negativa delle rastrelliere da questo punto di vista riflette la percezione più generale che le autorità lo considerino come un male minore, per debellare il quale non è conveniente investire risorse. Con differenze meno accentuate che per gli altri aspetti tra aree geografiche (ma sempre un certo vantaggio per il Nord-Est), circa due terzi dei rispondenti ritengono che siano poche le rastrelliere esistenti che offrono un buon ausilio per assicurare la propria bicicletta. Nella classificazione per regioni delle differenze iniziano tuttavia ad emergere, con il trentino Alto Adige, questa volta con tutto il tri-Veneto, ad ottenere le valutazioni migliori.

Tabella 19. *Quale parte delle rastrelliere esistenti è sicura per legare la bici?*

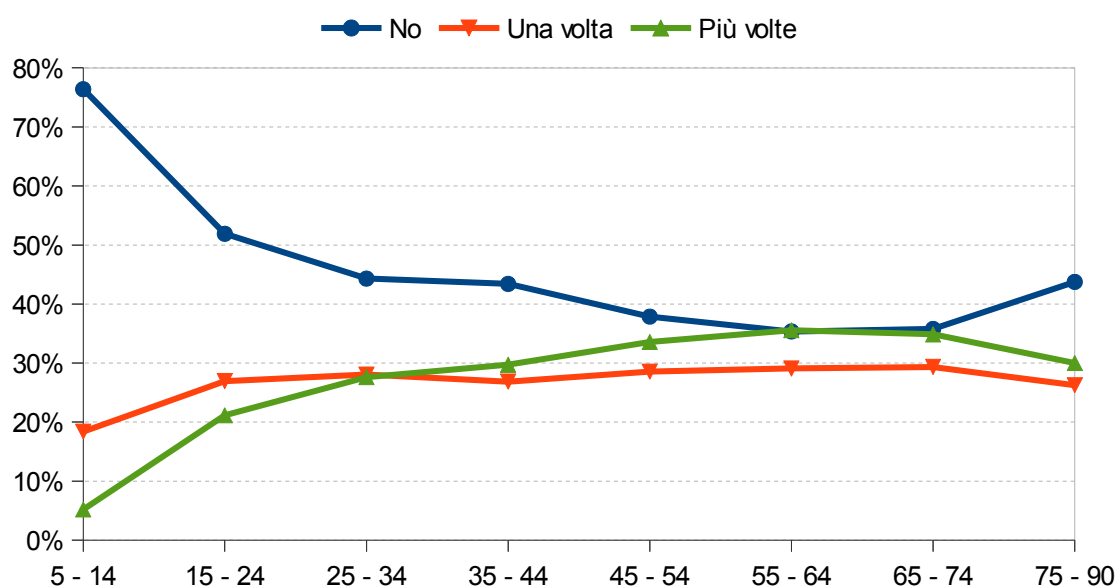
	Nord-Ovest	Nord-Est	Centro	Sud e Isole	Totale
Poche	66,5%	54,5%	64,4%	68,5%	62,4%
La maggior parte	30,3%	40,9%	31,8%	26,8%	33,7%
Tutte	3,3%	4,6%	3,8%	4,7%	4,0%
Totale	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%

Ed è a questo punto opportuno sottolineare come i risultati delle valutazioni su diversi aspetti che premiano in modo coerente sempre le stesse aree del paese non siano casuali, ma piuttosto conseguenza di una strategia politico-amministrativa di ampio respiro. La lezione che ne deriva è che non si fa la ciclabilità "a pezzi" quando viene comodo elettoralmente o quando capita di avere qualche risorsa che avanza: o l'azione è "di sistema" o, se frammentaria e a singhiozzo, rischia di essere inutile. Alla base quindi, ci deve essere una solida cultura della qualità della vita sostenibile, non l'opportunismo politico del momento.

Esaminiamo ora la situazione relativamente al furto. Complessivamente una netta maggioranza di ciclisti (il 58,3%) in Italia ha subito *almeno una volta* il furto della bici. La gravità del problema è quindi indiscutibile, anche perchè la metà di questi in realtà sono rimasti vittime dei ladri di biciclette più volte. La Figura 31 mostra l'evoluzione del fenomeno con l'età: già a 24-25 anni la quota di coloro che hanno subito un furto supera il 50%, mentre quella delle vittime di più furti si incrementa gradualmente fino ai 60 anni²². Si rileva anche una leggera differenza di genere: le donne hanno subito più furti nel 33% dei casi, mentre gli uomini solo nel 29%; risultato forse motivabile con una maggior attenzione "tecnica" degli uomini nell'acquisto dei lucchetti e nel fissaggio della bici quando posteggiata.

L'incidenza del rischio di furto dipende anche dal tipo di uso della bici, come evidenziato dalla Tabella 20: chi usa la bici per recarsi al lavoro è più esposto (quasi il doppio delle vittime di furto multiplo: 38% contro 21% per chi non la usa sul tragitto casa-lavoro), così come chi effettua frequenti spostamenti di altra natura in città (di nuovo doppia la quota di furti multipli, 35% contro 18%). Non così invece per gli studenti che si recano a scuola o università in bici, per i quali la più giovane età rende più limitata l'esposizione al fenomeno, né per coloro che la usano per turismo o sport, che anzi presentano uno scarto in senso opposto, anche se molto meno accentuato: il furto multiplo è più frequente tra chi non usa la bici per svago e turismo (34 contro 28,6%) o sport (32 contro 27%). Il furto è quindi tipicamente legato all'ambito urbano e alla necessità di posteggiare la bici per periodi prolungati (come evidente nel caso del lavoro).

²² Va ricordato che i dati presentati non descrivono l'evoluzione della situazione per uno stesso gruppo di soggetti al passare del tempo, ma fotografa in uno solo istante più generazioni di età diversa. Se l'incidenza dei furti si fosse modificata significativamente nel tempo, quindi, non sarebbe possibile leggere la Figura 30 come una descrizione evolutiva.

Figura 31. Percentuali di vittime del furto di bicicletta per fascia d'età**Tabella 20.** Hai mai subito il furto della bici?

Usi la bici per:	recarti al lavoro		spostamenti in città		Totale	
	No	Sì	No	Sì		
No	51,9%	33,5%	No	57,4%	36,7%	41,7%
Una volta	26,8%	28,4%	Una volta	25,0%	28,6%	27,7%
Più volte	21,3%	38,1%	Più volte	17,6%	34,8%	30,6%
Totale	100,0%	100,0%	Totale	100,0%	100,0%	100,0%

La percezione del rischio di furto come problema rilevante è ovviamente influenzato dall'esperienza personale, per cui se si sono personalmente subiti furti risulta più sentito (Tabella 21), tuttavia anche tra chi non ha mai avuto una bici rubata la maggioranza (56%) è molto preoccupata.

Tabella 21. Percezione del rischio furto per numero di furti già subiti

Pensi che il furto della bici sia un problema?	Hai mai subito il furto della bici?			
	No	Una volta	Più volte	Totale
Poco	9,5%	5,0%	3,0%	6,2%
Abbastanza	34,1%	30,5%	21,1%	29,1%
Molto	56,4%	64,5%	75,9%	64,6%
Totale	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%

Anche il fenomeno del furto di bici ha un'accentuata connotazione spaziale; è quindi opportuno procedere ad un esame della sua importanza disaggregando le risposte per macro-area e regione. Sul dato più oggettivo relativo ai furti subiti (Tabella 22) si evidenzia la minore incidenza nel Sud e Isole, marcatamente inferiore sui furti multipli rispetto al resto del paese (12% contro valori superiori al 30% per le altre macro-aree²³).

²³ La minore età media dei rispondenti del Sud e Isole potrebbe in parte influire su questo dato.

Tabella 22. *Furti di bici subiti per macro-area geografica*

Macroarea geografica di provenienza del questionario				
<i>Hai mai subito il furto della bici?</i>	Nord-Ovest	Nord-Est	Centro	Sud e Isole
No	38,5%	36,6%	40,9%	66,0%
Una volta	27,7%	30,1%	27,0%	22,2%
Più volte	33,8%	33,3%	32,1%	11,8%
Totale	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%

Anche la percezione del rischio di furto è meno acuta nel Sud e Isole, ma il divario è molto meno accentuato: la quota di risposte *molto* è del 56% al Sud mentre sale di una decina di punti nelle altre macro-aree. In pratica quindi, sembra che i ciclisti al Sud si preoccupino maggiormente che al Nord rispetto al rischio effettivo di furto.

Tabella 23. *Percezione del rischio furto per macro-area geografica*

Macroarea geografica di provenienza del questionario				
<i>Pensi che il furto della bici sia un problema?</i>	Nord-Ovest	Nord-Est	Centro	Sud e Isole
Poco	4,6%	6,2%	6,3%	10,9%
Abbastanza	29,1%	26,6%	31,0%	33,0%
Molto	66,3%	67,2%	62,7%	56,1%
Totale	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%

Il furto della bici è un reato da sempre poco contrastato dalle forze dell'ordine nel nostro paese, per diversi motivi: oltre alla difficile identificabilità del proprietario dell'oggetto rubato, vi è anche la quota - non nota ma spesso ipotizzata piuttosto elevata - di vittime del furto che *non* sporgono denuncia presso l'autorità giudiziaria. Rischia così di consolidarsi un circolo vizioso: i derubati non fanno la denuncia perché questa non ha in genere alcuna conseguenza concreta, e le forze dell'ordine non contrastano il fenomeno del furto di bici perché esso non viene segnalato che in minima parte. In tal modo, inoltre, diviene difficile quantificare correttamente la dimensione complessiva del fenomeno furto. Per cercare di fare luce su tale grave problema l'indagine FIAB ha chiesto ai ciclisti di indicare se, nel caso in cui avevano subito uno o più furti di bici, avessero poi sporto relativa denuncia. In tal modo, è possibile ottenere indirettamente una stima della dimensione complessiva del fenomeno in base al numero di furti denunciati e alla quota di rispondenti all'indagine che dichiara di non avere sporto denuncia dopo il furto.

Per esigenze di semplicità e di contenimento dello sforzo mnemonico, la relativa domanda distingue solo tre possibilità: il rispondente a) non ma mai sporto denuncia quando ha subito un furto di bici; b) ha sempre sporto denuncia dopo i furti di bici ai suoi danni; c) il rispondente ha sporto denuncia in alcuni casi, ma *non sempre*.

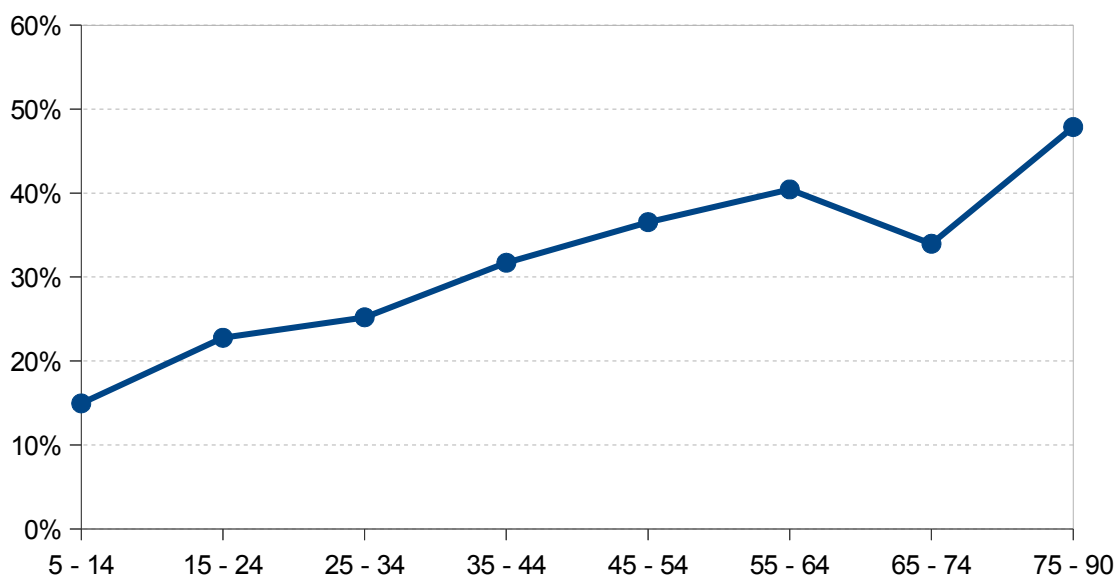
Tabella 24. *Denuncia dopo il furto di bici per macro-area geografica*

<i>In caso di furto, hai sporto denuncia?</i>	Maschio	Femmina	Totale
No	60,3%	55,9%	58,4%
Non sempre	15,5%	17,7%	16,4%
Sempre	24,3%	26,4%	25,2%
Totale	100,0%	100,0%	100,0%

Dalla Tabella 24 emerge chiaramente la notevole rilevanza dei casi in cui non viene effettuata alcuna denuncia: complessivamente il 58% delle vittime si comporta in tal modo, e gli uomini fanno peggio delle donne con cinque punti percentuali di scarto (60,3% i maschi contro il 55,9% delle femmine. Tenendo conto anche di coloro che hanno sporto denuncia solo talvolta, in pratica solo un quarto del campione ha denunciato tutti i furti di bici subiti fino ad oggi.

Da notare anche il fatto di sporgere denuncia per il furto della bici non dipende in modo rilevante dal livello culturale o dallo status professionale del ciclista, mentre si differenzia in una certa misura in base all'età, come mostra la Figura 32. Per ottenere dalle risposte una misura unica della quota di furti denunciati è stata adottata un'approssimazione per cui la risposta *non sempre* corrisponde ad avere sporto denuncia in metà dei casi di furto subiti. In base a tale assunzione indicativa è possibile calcolare una stima della percentuale media di furti denunciati per fascia d'età. Come si vede la situazione è tendenzialmente migliore per i ciclisti maturi, forse anche perchè possessori di biciclette di più elevato costo. La quota stimata di denunce aumenta comunque gradualmente con l'età, complessivamente raddoppiando dai 20 ai 60 anni.

Figura 32. % stimata furti di bici denunciati per fascia di età



La Figura 33 esamina congiuntamente l'incidenza dei furti di bici e la diligenza nel presentare denuncia in modo disaggregato per regione²⁴. Vengono infatti messe in relazione una stima sintetica del numero medio di bici rubate pro-capite per regione con la stima della quota di furti per cui si è fatta denuncia²⁵. Le regioni posizionate a destra, quindi, registrano un'elevata incidenza di furti, che è invece più modesta per quelle a sinistra; nel contempo nelle regioni in alto è diffusa una maggiore consapevolezza dell'opportunità di sporgere denuncia che in quelle in basso.

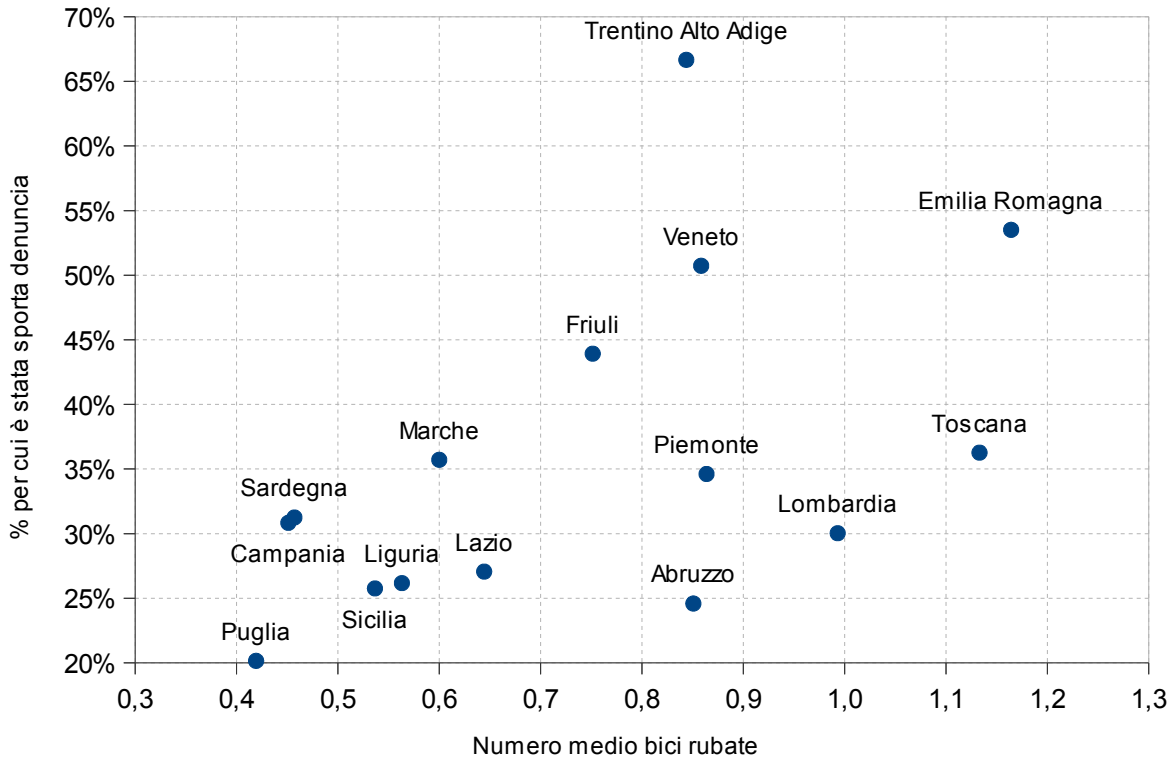
Le regioni dove il rischio furto è più elevato sono quindi quelle appenniniche, Emilia-Romagna e Toscana - le uniche due dove la media stimata di bici rubate pro-capite supera l'unità o, in altri termini, dove è come se fosse stata rubata almeno una bicicletta a *tutti* i ciclisti. In Emilia, tuttavia la quota di denunce è più elevata (53% contro 36% circa). A livello di rischio furto seguono la Lombardia, dove l'abitudine alla denuncia è però ancora minore che in Toscana, e poi quattro regioni praticamente con uguale rischio furto ma percentuali di denunce molto diverse, dal Trentino

²⁴ Anche in questo caso sono incluse solo le regioni per cui si dispone di un campione di dimensioni minime accettabili.

²⁵ Per approssimare il numero di biciclette rubate in base alle risposte al questionario si è approssimato a 2 il relativo valore nel caso di risposta "ho subito il furto più volte". Si è assunto cioè che il rispondente, in caso di furto multiplo, ne avesse subiti 2. Si tratta di un'approssimazione piuttosto prudente, motivata dall'assenza di informazioni più dettagliate. Per approssimare la quota di furti denunciati si è adottato lo stesso criterio utilizzato per la Figura 31.

che con il 67% è la migliore regione del paese sotto questo aspetto fino al modesto 24,5% dell'Abruzzo. Le principali regioni meridionali, per contro, si configurano come aree a più basso rischio di furto, caratterizzate però anche da limitata propensione alla denuncia.

Figura 33. Numero medio bici rubate e percentuale denunciate per regione



Per completare l'analisi del problema del furto, l'indagine proponeva una riflessione sui luoghi tipici in cui è più facile che la bici posteggiata sia preda dei ladri. In realtà la maggioranza dei rispondenti ha replicato che non ci sono zone franche: il rischio di furto è rilevante *ovunque si lasci la bici* per l'83%; affermazione realistica anche se ovviamente la probabilità di vedere scomparire la propria bicicletta è più elevata in determinati luoghi che in altri. Per chi desiderava approfondire questo aspetto era disponibile una domanda aperta in cui indicare i luoghi ritenuti a maggior rischio, come hanno fatto 1531 persone (il 13,9% del campione). Anche in questo caso si possono trarre alcune indicazioni generali che riflettono le opinioni prevalenti:

- **Le stazioni** - ferroviarie ma anche del trasporto su gomma. I poli di scambio intermodali, dove di norma il posteggio della bici avviene per tempi medio-lunghi e il proprietario della bici è ben lontano dal luogo dove questa è parcheggiata, sono indicati come punti critici da circa 700 rispondenti (la metà di quelli che hanno fornito indicazioni) con impressionante costanza e ripetitività in tutte le aree del paese. Ne deriva in modo evidente una priorità di intervento di assoluta urgenza in tali luoghi, da un lato cruciali per spostare quote rilevanti di mobilità sulla multimodalità bici + mezzo pubblico e dall'altro unanimemente considerati come porti franchi dell'illegalità.
- **Il centro città** - i luoghi in cui il transito è intenso sono da molti (circa 120 segnalazioni) visti come aree in cui nessuno bada a ciò che succede, e quindi in cui i ladri possono agire senza dare nell'occhio. Ma, ironicamente, anche la **periferia** viene indicata da un certo numero di questionari (circa 60), in base a considerazioni legate al maggior degrado e, allo scarso controllo delle forze dell'ordine, ecc.
- **I luoghi isolati** - l'idea di luogo poco frequentato viene spesso associata alla notte e alla scarsa illuminazione individuando veri punti critici, angoli bui in cui il rischio è dovuto al ladro che

agisce nell'ombra (circa 70 segnalazioni).

- **L'ospedale** - e altri poli di interesse ed aggregazione sono indicati con una certa regolarità, come luoghi tipici in cui vengono parcheggiate biciclette a cui il ladro può mirare.

Come si è visto, la sicurezza del posteggio costituisce una delle principali difficoltà che limita la diffusione della mobilità intermodale *in alternanza* (utilizzo di due - o più - mezzi di trasporto in sequenza). Anche la mobilità intermodale *in sovrapposizione* (utilizzo due mezzi di cui uno trasporta anche l'altro oltre al viaggiatore per parte dello spostamento) meriterebbe una più ampia diffusione nel nostro paese, con particolare riferimento al servizio *bici+treno*, dove il ciclista usa il treno per il trasporto della propria bici oltre che di sé stesso. Si tratta di un terreno su cui la FIAB ha lavorato (e sta lavorando) molto per ottenere dalle Ferrovie dello Stato un servizio paragonabile a quello disponibile nella maggior parte dei paesi europei, e in particolare in quelli con elevate quote di uso della bicicletta. Nonostante permangano molti problemi logistici e culturali, anche grazie a FIAB oggi in Italia il servizio sui treni regionali esiste, anche se con livello di capillarità ed efficienza diversa da regione a regione. Tramite l'indagine condotta si è allora voluto anche verificare, sebbene in modo molto sintetico, la diffusione tra ciclisti della conoscenza e dell'effettivo utilizzo di tale opportunità.

Nel complesso l'esistenza del servizio treno+bici è ormai piuttosto nota tra chi va in bici (quasi il 90% dei rispondenti lo conosce), pur con differenze rilevanti tra aree del paese (Tabella 25): il Sud è anche da questo punto di vista in ritardo, anche se alcune regioni meridionali, come la Puglia dove il trasporto bici sui treni regionali è gratuito, hanno puntato in modo esplicito su tale elemento nelle loro politiche dei trasporti.

Tabella 25. *Sai che è possibile viaggiare sui treni regionali portando con sé la bici?*

	Nord-Ovest	Nord-Est	Centro	Sud e Isole	Totale
No	6,3%	9,5%	12,5%	25,9%	10,9%
Sì	93,7%	90,5%	87,5%	74,1%	89,1%
Totale	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%

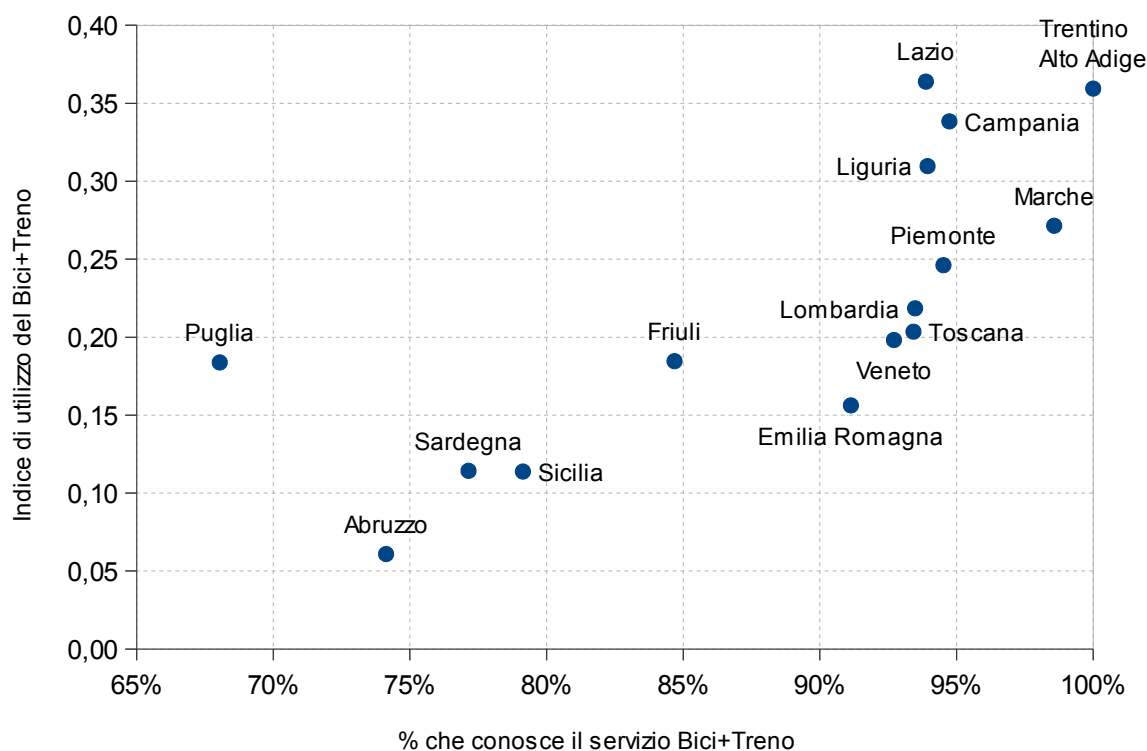
L'utilizzo del servizio treno+bici, descritto anch'esso in modo disaggregato per macro-area nella Tabella 26, è diffuso all'incirca su un terzo dei ciclisti, anche se la maggior parte di questi vi ricorre saltuariamente. Interessante anche è notare che su questo tema è il Nord-Ovest a far registrare i livelli migliori sia come conoscenza che come utilizzo del servizio, seppur con differenze modeste da Nord-Est e Centro. inoltre, sebbene nel Sud oltre il 70% non usi mai il Bici+Treno, la quota di utenti intensivi è di poco superiore a quella di tutte le altre aree.

Nella Figura 34 l'analisi viene replicata a livello regionale, riportando sul grafico le percentuali di ciclisti che conoscono il servizio in orizzontale e un indice di intensità del suo uso in verticale²⁶. Comprensibilmente la conoscenza del Bici+Treno può dipendere anche da quanto il trasporto ferroviario ha un ruolo rilevante in una certa regione: è più facile che il ciclista che usa spesso il treno conosca tale servizio rispetto a chi non si sposta mai con tale vettore, ed è più facile che si usi spesso il treno in regioni con una rete ferroviaria estesa e capillare. Come si vede infatti nella Figura 34, le regioni più a sinistra (minore conoscenza del servizio Bici+Treno) sono anche regioni coperte in modo solo parziale dal servizio ferroviario, mentre quelle a destra (quasi tutti conoscono il Bici+Treno) sono regioni dove il servizio di trasporto pubblico su ferro ha un ruolo più importante. In particolare, la concentrazione di molte regioni sulla fascia destra ad un'altezza eterogenea mostra come in alcuni casi la conoscenza diffusa non si traduce in un utilizzo elevato del servizio, come nel caso dell'Emilia Romagna.

²⁶ Si tratta di un indice normalizzato che può variare tra 0 (se il 100% dei rispondenti dichiarasse nessun utilizzo) ad 1 (se il 100% dichiarasse di usarlo spesso). La risposta *talvolta* viene considerata intermedia tra le due estreme, assumendo quindi il valore 0,5 nel calcolo dell'indice.

Tabella 26. *Utilizzi il servizio treno+bici?*

	Nord-Ovest	Nord-Est	Centro	Sud e Isole	Totale
No, mai	60,2%	67,2%	66,0%	71,0%	64,8%
Talvolta	34,1%	29,9%	28,7%	22,6%	30,4%
Spesso	5,7%	2,9%	5,3%	6,4%	4,8%
Totale	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%

Figura 34. *Conoscenza e utilizzo del servizio Bici+Treno per regione*

I risultati sopra discussi sono in realtà influenzati anche dal tipo di utilizzo della bicicletta: ovviamente per commissioni in città o per portare a scuola i figli sarà ad esempio piuttosto raro dover contare sul servizio Bici+Treno. Dall'esame incrociato con il tipo d'uso emerge che i più frequenti utilizzatori del Bici+Treno sono coloro che usano la bici per svago e turismo: la Tabella 27 evidenzia quanto sia rilevante tale discriminante: la quota che non usa mai il Bici+Treno sale infatti di 26 punti percentuali passando da chi usa la bici per turismo a chi non la usa a tal fine; gli utilizzatori saltuari sono la metà e quelli frequenti solo un quarto. I motivi che possono spiegare tale situazione sono diversi: il cicloturista è di norma alla ricerca di mete fuori dall'ordinario per la sua attività, e il treno gli permette di allontanarsi velocemente dalla propria area di residenza per poi usare la bici; il cicloturismo è di norma un'attività saltuaria che non implica un impegno quotidiano di carico/scarico della bicicletta dai treni, e si svolge prevalentemente nel fine settimana, quando i treni sono meno congestionati ed è quindi più facile caricarvi la bici al seguito.

Tabella 27. *Utilizzo del servizio treno+bici per chi usa la bici per svago e turismo*

<i>Usi la bici per: svago e turismo</i>	Utilizzi il servizio treno+bici?			Totale
	No, mai	Talvolta	Spesso	
No	81,1%	17,1%	1,8%	100,0%
Sì	55,2%	38,3%	6,5%	100,0%

Conclusioni

Cosa emerge dal sondaggio? Purtroppo, che pedalare in Italia è ancora una corsa ad ostacoli: solo un ciclista su cinque ritiene tutto sia a posto. Il resto combatte quotidianamente con difficoltà risolvibili ma che richiedono coraggio a chi amministra localmente e lungimiranza a livello nazionale per promuovere e guidare con un progetto complessivo gli sforzi locali. Tra i problemi spiccano il pericolo per la propria incolumità, il cattivo fondo stradale e il rischio di furto.

Nonostante i problemi, però, alla bici non si rinuncia: perchè è bello e piacevole muoversi in questo modo (lo pensa più del 70%) e ne beneficia la salute (67%) ma anche perchè non si inquina (58%) e si evitano i problemi di parcheggio (46%).

L'impressione generale è che ancora una volta la *legalità* sia una delle parole chiave: troppe bici rubate, almeno una portata via a quasi il 60% di chi va in bici, e addirittura più d'una a metà di questi. Sembra proprio che vedere la propria bici scomparire nelle grinfie dei ladri sia un passaggio obbligato. Ma legalità vuol dire anche quotidiano rispetto delle regole: sulle strade italiane vige la legge del più forte (e più ingombrante): e così le ciclabili si trasformano regolarmente in parcheggi abusivi.

L'altra parola chiave che sale dalle voci dei pedalatori italiani è "fare sistema": le valutazioni sui diversi aspetti del contesto urbanistico per chi va in bici premiano in modo coerente sempre le stesse aree del paese, in conseguenza di una strategia politico-amministrativa di ampio respiro. La lezione che ne deriva è che non si fa la ciclabilità "a pezzi" quando viene comodo elettoralmente o quando capita di avere qualche risorsa che avanza: o l'azione è "di sistema" o, se frammentaria e a singhiozzo, rischia di essere inutile. Alla base quindi, ci deve essere una solida cultura della qualità della vita sostenibile, non l'opportunismo politico del momento.

Ma chi è e cosa fa con la bici il ciclista italiano? E' significativo che l'uso della bici non conosca limiti di ceto sociale o livello culturale; tra le professioni emergono quelle impiegatizie, ma anche quelle legate alla sfera culturale. Inoltre, contrariamente ai luoghi comuni legati alla bici come oggetto usato solo per andare al parco la domenica, i ciclisti italiani vanno molto al lavoro in bici (oltre il 60%), e si spostano regolarmente in città con tale mezzo per commissioni e appuntamenti (75%). Resta naturalmente importante l'escursionismo in bici, alla scoperta non invasiva di ambienti naturali e tesori d'arte (praticato da due terzi degli utenti delle due ruote). E non sono i rigori (in Italia tutto sommato relativi) del clima invernale a frenarli: solo un quarto circa dei ciclisti "urbani" desiste dall'uso nella stagione fredda.

Alla fine, come sempre, occorre dare le pagelle: dove si pedala bene in Italia? E dove invece si soffre? Sono veri i tradizionali luoghi comuni sui presunti paradisi della bicicletta? Nel complesso la corsa alla ciclabilità la vince il Nord-Est: le regioni con i ciclisti più contenti sono Trentino Alto Adige ed Emilia-Romagna. Ma non tutto il nord sta così bene: la Lombardia è decisamente più indietro. E al centro-sud? Puglia e Marche si stanno muovendo, ma la strada è ancora lunga. Tocca pedalare...