



LA MOBILITÀ CICLABILE IN TOSCANA

*Indagine campionaria
2012*

I volumi di

 **Toscana** *Notizie*
informazioni **STATISTICHE**

PERIODICO DELLA GIUNTA REGIONALE
A cura del Sistema statistico regionale e dell'Agenzia di informazione
TOSCANA NOTIZIE

Direttore responsabile: Susanna Cressati
Direttore scientifico: Leonardo Borselli

**LA MOBILITÀ CICLABILE
IN TOSCANA
Indagine campionaria**

Anno 2012

La mobilità ciclabile in Toscana Indagine campionaria 2012

Coordinamento del progetto e definizione dell'impianto conoscitivo e rapporto:

Monia Bartolozzi del Settore Pianificazione del Sistema Integrato della Mobilità e della Logistica, Area di Coordinamento Mobilità e Infrastrutture, D.G. Politiche Territoriali, Ambientali e per la Mobilità.

Claudia Daurù e Lucia Del Grosso del Settore Sistemi Informativi e Servizi. Ufficio Regionale di Statistica, Area di Coordinamento Organizzazione Personale Sistemi Informativi, DG Organizzazione.

Per la realizzazione dell'indagine Regione Toscana si è avvalsa delle competenze specialistiche di Maria Novella Fantini e di Anna Gabriella Zucca della società Pragma S.r.l. di Roma.

Supervisione dell'Indagine: Claudia Daurù

Redazione: CLAUDIA DAURU', LUCIA DEL GROSSO, SIMONA DROVANDI, MARIA FRANCI, SIMONE LANZIELLO, SARA PASQUAL.

Impaginazione: Focus Marketing S.r.l.

Toscana Notizie

Informazioni Statistiche

Periodico della Agenzia di Informazione e del Settore Sistemi Informativi e Servizi. Ufficio Regionale di Statistica.

Registrazione al tribunale di Firenze n. 3821 del 29 marzo 1989

Direttore responsabile: SUSANNA CRESSATI

Direttore scientifico: LEONARDO BORSELLI

Catalogazione nella pubblicazione (CIP) a cura della Biblioteca della Giunta Regionale Toscana.

La mobilità ciclabile in Toscana: indagine campionaria : anno 2102. I. Bartolozzi, Monia

II. Daurù, Claudia III. Del Grosso, Lucia

VI. Toscana <Regione>. Direzione Generale Organizzazione. Area di coordinamento organizzazione, personale, sistemi informativi. Settore sistemi informativi e servizi. Ufficio regionale di statistica.

VII. Toscana <Regione>. Direzione Generale Politiche territoriali, ambientali e per la mobilità. Area di coordinamento mobilità e infrastrutture. Settore pianificazione del sistema integrato della mobilità e della logistica

1. Traffico stradale – Impiego di biciclette - Toscana – 2012 – Indagini statistiche

388.347209455



SISTAN

Sistema statistico nazionale

Indice

PRESENTAZIONE	5
INTRODUZIONE	9
1. GLI OBIETTIVI DELL'INDAGINE	11
1.1 L'impostazione metodologica	11
1.2 I concetti di ciclabilità	12
2. I RISULTATI DELL'INDAGINE	14
2.1 La Ciclabilità in Toscana	14
2.1.1 I numeri della ciclabilità dei toscani	14
2.1.2 La ciclabilità complessiva	14
2.1.3 Tassi di ciclabilità e ambiti di utilizzo della bici	16
2.2 Gli utilizzatori della bicicletta in ambito urbano	26
2.2.1 Il profilo degli utilizzatori in ambito urbano	26
2.2.2 Abitudini di utilizzo della bicicletta in ambito urbano	26
2.3 Gli utilizzatori della bicicletta in ambito non urbano	41

2.3.1	Il profilo degli utilizzatori in ambito non urbano	41
2.3.2	Abitudini di utilizzo della bicicletta in ambito non urbano	43
2.4	I non utilizzatori	50
2.4.1	Il profilo dei non utilizzatori	50
2.4.2	Motivi di non uso e condizioni per l'eventuale utilizzo	50
2.4.3	Condizioni per l'eventuale utilizzo della bici	53
2.5	I cittadini e le piste ciclabili	59
2.5.1	Utilizzo delle piste ciclabili	59
2.5.2	Valutazione delle piste ciclabili	61
2.6	La percezione della sicurezza nel muoversi in bicicletta	66
2.6.1	La sicurezza nell'uso della bici	66
2.6.2	I problemi sulla strada	68
3.	SINTESI CONCLUSIVA	73
4.	NOTA METODOLOGICA	76
5.	QUESTIONARIO	82

Presentazione

Luca Ceccobao
Assessore Infrastrutture e mobilità

La Regione Toscana crede nella mobilità sostenibile. L'impegno per uno sviluppo in tale direzione non può limitarsi ad investimenti nel potenziamento del trasporto su rotaia e su gomma, deve bensì concentrare l'attenzione anche su forme di mobilità alternativa quali quella ciclabile.

E' per questo che è stata tra le prime regioni italiane a dare attuazione alle Leggi nazionali che finanziavano interventi nel settore della mobilità ciclabile (tra le quali ad esempio la L.208/1991, la L.366/1998). Altri progetti sono stati inoltre realizzati in attuazione del Piano Nazionale della Sicurezza Stradale (PNSS). Parallelamente, nel corso di questi anni, i vari Enti Locali hanno svolto azioni per lo sviluppo della mobilità ciclabile.

Complessivamente su tutto il territorio regionale sono state così realizzate alcune centinaia di km di piste ciclabili e di percorsi cicloturistici.

Di fronte a questa serie di azioni attivate tramite molteplici fonti di finanziamento e programmi di intervento diversi tra di loro si sente oggi l'esigenza di fare il "punto della situazione" dando voce ai diretti interessati, i cittadini. La conoscenza della propensione all'uso della bicicletta di parte dei cittadini toscani, le motivazioni, i problemi che ne ostacolano l'uso, la percezione della sicurezza nel muoversi con questo mezzo, il livello di soddisfazione in merito alle piste ciclabili esistenti, consente non solo di individuare gli eventuali fattori di criticità su ciò che è stato fatto ma anche di pianificare le future politiche di interventi al fine di incentivare ed incrementare l'uso di questo mezzo in un contesto regionale piuttosto che territoriale.

Dalle interviste effettuate telefonicamente a 5000 residenti in Toscana emerge l'ampia diffusione della bicicletta, dal momento che il suo uso riguarda

circa il 50% della popolazione; pur diffuso in tutti gli ambiti territoriali l'utilizzo cresce all'aumentare della dimensione demografica comunale. In particolare, nel contesto urbano la bicicletta viene considerata come un vero e proprio mezzo di trasporto per andare al luogo di studio/lavoro da oltre un terzo di utilizzatori.

Non è da sottovalutare però anche il contesto extraurbano dove i cittadini utilizzano la bici soprattutto per momenti di svago, tempo libero e sport.

La diffusione di questo mezzo è strettamente correlata con la percezione della sicurezza che i cittadini hanno nel muoversi in bicicletta: questa è minata principalmente da due fattori, la presenza del traffico automobilistico (43,6%) e la carenza o inadeguatezza delle piste ciclabili (41,4%).

In particolare sui percorsi urbani, dunque, l'utilizzo della bicicletta come mezzo di trasporto quotidiano è ostacolato dalla "autocentricità" che caratterizza le città.

Di conseguenza, gli interventi considerati più utili al fine di facilitarne l'uso fanno riferimento in primo luogo all'aumento delle zone a traffico limitato e di percorsi protetti/dedicati.

Ma cosa pensano i cittadini toscani in merito alle piste ciclabili realizzate fino ad oggi?

Le valutazioni sono positive in

merito agli elementi strutturali quali dimensione, segnaletica, pulizia, condizioni del manto, mentre i cittadini esprimono insoddisfazione per gli aspetti legati alla sicurezza negli attraversamenti-incroci, alla loro capillarità sul territorio nonché alla loro continuità-interconnessione.

Se da una parte questi risultati premiano per il lavoro svolto fino ad oggi, dall'altra indicano che la strada verso la quale si sta muovendo la Regione Toscana è quella giusta.

L'obiettivo principale che persegue il nuovo Programma Regionale di sviluppo approvato dalla Regione Toscana è infatti non solo quello di incrementare le piste ciclabili ma soprattutto quello di creare una vera e propria "rete regionale" della mobilità ciclabile.

A tal fine la Regione si impegnerà per lo stanziamento di fondi da destinare alla realizzazione di un sistema ampio ed organico di piste ciclabili su tutto il territorio regionale.

In tale contesto si collocano il progetto della ciclopista dell'Arno che prevede un percorso complessivo attraverso quattro province (Pisa, Prato, Firenze ed Arezzo) e quello relativo alla realizzazione di ciclostazioni presso le stazioni ferroviarie, al servizio di pendolari e turisti.

L'impegno passato, presente e futuro della Regione Toscana

su questa tematica è effetto della forte convinzione che un sistema di piste ciclabili articolato e sicuro possa non solo rappresentare una valida alternativa all'uso dell'auto o del mezzo a motore, contribuendo così a risolvere i problemi di traffico e ambientali ma diventare anche elemento di

riqualificazione del territorio.

La sfida futura, non solo nella nostra Regione ma in tutto il Paese, è dunque quella di riuscire a conciliare una mobilità socialmente ed ambientalmente sostenibile con i tempi e le esigenze della vita moderna.

Introduzione

La bicicletta è stata in passato un fondamentale mezzo di trasporto, attualmente in gran parte soppiantato dalla diffusione dell'automobile.

Con l'aumento del traffico urbano, tuttavia, il trasporto motorizzato individuale ha raggiunto i limiti del suo sviluppo e l'utilizzo della bicicletta come mezzo di trasporto sta diventando di nuovo concorrenziale.

Ma la bicicletta, oltre ad essere una delle più valide risposte al problema del traffico soprattutto nei grandi centri, è un mezzo di trasporto di per sé valido in quanto flessibile, facile da usare e, come una volta, ancora economicamente conveniente.

Quasi tutte le regioni italiane hanno avviato da qualche anno attività per promuovere la mobilità ciclabile, e questo è confermato sia dalla crescita

nel nostro Paese della densità delle piste ciclabili negli ultimi anni, sia dall'attivazione del servizio di bike sharing in numerosi comuni italiani. La Regione Toscana attraverso il nuovo Piano Regionale Integrato per le Infrastrutture e la Mobilità di cui alla L.R. n.55/2011 assume la mobilità ciclistica come elemento fondamentale per le azioni relative alla mobilità sostenibile nel territorio regionale.

In questo contesto si inserisce l'Indagine sulla Mobilità Ciclabile in Toscana il cui obiettivo è quello di raccogliere dai cittadini toscani informazioni utili alla realizzazione di interventi finalizzati all'incremento dell'uso della bicicletta dando a questa forma di mobilità il ruolo di "vero mezzo di trasporto".

Gli obiettivi dell'indagine

1.1 L'impostazione metodologica

L'indagine, progettata dal Settore Sistemi Informativi e Servizi - Ufficio Regionale di Statistica e dal Settore Pianificazione del Sistema Integrato della Mobilità e della Logistica, si è posta l'obiettivo generale di analizzare la propensione all'uso della bicicletta dei cittadini toscani e le problematiche connesse al suo utilizzo. In particolare sono stati rilevati i seguenti aspetti:

- il possesso della bicicletta,
- l'uso attuale e passato della bicicletta,
- la frequenza d'uso,
- le motivazioni dell'uso e del non-uso,
- i problemi che ostacolano l'uso della bicicletta,
- le misure e gli interventi che possono favorire l'uso della bicicletta con particolare attenzione alle piste ciclabili,
- la percezione della sicurezza

nel muoversi in bicicletta.

L'universo di riferimento dell'indagine, costituito dai cittadini residenti o domiciliati in Toscana con età compresa tra 14 e 70 anni, è pari a 2.683.049 persone.

La rilevazione telefonica, realizzata nel periodo compreso tra il 13 febbraio e 1 marzo 2012, si è svolta presso il centro CATI di Pragma a Roma; le interviste realizzate sono state 5.002.

Il piano di campionamento ha previsto di realizzare un campione casuale stratificato per tre aree territoriali ("area metropolitana fiorentina", "altri comuni capoluoghi" e "altri comuni non capoluogo") e tre classi di ampiezza demografica del comune (meno di 10.000 abitanti; tra i 10.001 e i 50.000 abitanti; oltre i 50.000 abitanti). Tale piano ha consentito di produrre risultati caratterizzati da un ottimo livello di attendi-

bilità per il livello regionale e da un buon livello per gli altri ambiti di stima.

Si rinvia alla nota metodologica per informazioni di maggior dettaglio sulle scelte metodologiche della ricerca.

1.2 I concetti di ciclabilità

Prima di analizzare i risultati dell'indagine vengono illustrati alcuni concetti, definiti nella fase d'impostazione metodologica della ricerca e utilizzati nella fase di rilevazione, ossia:

- > l'ambito di riferimento dell'utilizzo della bicicletta,
- > l'utilizzatore della bicicletta.

Ambito di riferimento dell'utilizzo della bicicletta

L'indagine ha preso in considerazione l'utilizzo della bicicletta in uno scenario che comprende la ciclabilità nel suo insieme: ambito urbano e non urbano.

Per la definizione di ambito urbano si è utilizzato il concetto di "centro abitato" secondo la definizione Istat, che è stata poi sintetizzata nel questionario in questo modo: "Ambito urbano, ossia un centro abitato formato da abitazioni vicine con strade, piazze e servizi, anche se in località turistiche di mare/montagna".

L'ambito non urbano è stato quindi inteso come tutto ciò che non rientra nel concetto

Istat di centro abitato.

L'indagine fa riferimento al solo territorio toscano.

Utilizzatore della bicicletta

Per la definizione di utilizzatore della bicicletta si è scelto di considerare come spartiacque la "frequenza di utilizzo" che ha visto coniugare una scala diversa a seconda del contesto di riferimento:

- in **contesto urbano** si definisce utilizzatore colui che utilizza la bicicletta *almeno una volta la settimana*, indipendentemente dal luogo e dalla ragione;
- in **contesto non-urbano** si definisce utilizzatore colui che utilizza la bicicletta *almeno una volta al mese*, indipendentemente dal luogo e dalla ragione.

Partendo da questi presupposti, i risultati dello studio consentono di individuare i seguenti indicatori:

> **Tasso di ciclabilità totale:** definito come *quota totale di soggetti utilizzatori di bicicletta in ambito urbano e/o in ambito non urbano*, calcolata in rapporto alla popolazione complessiva in età 14-70 anni.

> **Tasso di ciclabilità urbana:** definito come la *quota totale di soggetti utilizzatori di bicicletta in ambito urbano*, calcolata in rapporto alla popolazione complessiva in età 14-70 anni.

› **Tasso di ciclabilità non urbana:** definito come la *quota totale di soggetti utilizzatori di bicicletta in ambito non urbano*, calcolata in rapporto alla popolazione complessiva in età 14-70 anni.

Un ulteriore livello di analisi, legato all'esclusività o meno dell'ambito di utilizzo della bicicletta, consente di calcolare anche i seguenti indicatori:

› **Tasso di ciclabilità esclusivamente urbana:** definito come *quota di soggetti utilizzatori di bicicletta solo in ambito urbano*, calcolata in rapporto alla

popolazione complessiva in età 14-70 anni.

› **Tasso di ciclabilità esclusivamente non urbana:** definito come *quota di soggetti utilizzatori di bicicletta solo in ambito non urbano*, calcolato in rapporto alla popolazione complessiva in età 14-70 anni.

› **Tasso di ciclabilità urbana e non urbana:** definito come *quota di soggetti utilizzatori di bicicletta sia in ambito urbano che non urbano*, calcolato sempre in rapporto alla popolazione complessiva in età 14-70 anni.

I risultati dell'indagine

2.1 La Ciclabilità in Toscana

2.1.1. I numeri della ciclabilità dei toscani

In Toscana gli utilizzatori di bicicletta, in ambito urbano e/o non urbano, sono pari al 50.1% della popolazione in età compresa tra 14 e 70 anni (tasso di ciclabilità totale), valore che corrisponde ad una stima di circa 1.343.000 cittadini.

I non utilizzatori (coloro che non utilizzano mai la bicicletta o ne fanno un uso caratterizzato da una frequenza inferiore a quella stabilita) sono pari al 49.9% della popolazione in età compresa tra 14 e 70 anni, valore che corrisponde ad una stima di circa 1.340.000 persone (► **Tabella 2.1**).

Rispetto all'ambito di utilizzo si rileva una leggera pre-

valenza dell'uso urbano: gli utilizzatori in questo contesto sono infatti il 35.1% della popolazione (circa 943.000 persone) mentre gli utilizzatori in ambito non urbano sono il 33.3% della popolazione (circa 894.000 persone).

Il tasso di ciclabilità totale risulta quindi così composto (► **Figura 2.1**):

- Tasso di ciclabilità esclusivamente urbana: 16.7%
- Tasso di ciclabilità esclusivamente non urbana: 14.9%
- Tasso di ciclabilità urbana e non urbana: 18.4%

2.1.2. La ciclabilità complessiva

Il tasso di ciclabilità totale registra la percentuale più elevata nell'area territoriale "Altri Comuni Capoluogo" (54.4%)

► **Tabella 2.1**

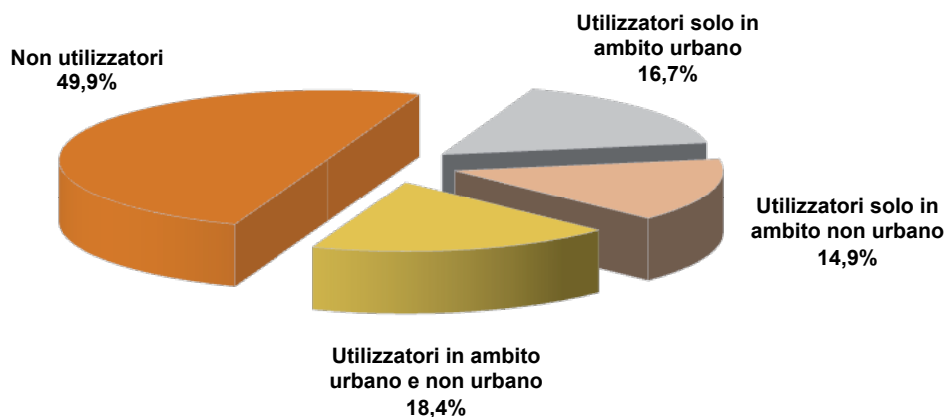
I numeri della ciclabilità in Toscana. Anno 2012

Indicatori di mobilità ciclabile	Toscana
Totale popolazione tra 14 e 70 anni	2.683.049
Utilizzatori di bicicletta	1.343.157
Non utilizzatori di bicicletta	1.339.892
Tasso di ciclabilità totale	50,1%
Tasso di ciclabilità urbana	35,1%
Tasso di ciclabilità non urbana	33,3%
Tasso di ciclabilità esclusiv. urbana	16,7%
Tasso di ciclabilità esclusiv. non urbana	14,9%
Tasso di ciclabilità urbana e non urbana	18,4%

Fonte: Regione Toscana – “La mobilità ciclabile in Toscana”, 2012

► **Figura 2.1**

Tasso di ciclabilità Urbana e Non urbana (%)



Fonte: Regione Toscana – “La mobilità ciclabile in Toscana”, 2012

e cresce all'aumentare della dimensione demografica dei comuni, passando dal 40.4% dei comuni con meno di 10.000 abitanti al 53.7% di quelli con oltre 50.000 abitanti (► **Tabella 2.2**).

Il tasso di ciclabilità si mantiene più elevato nei comuni di dimensioni maggiori in tutte le aree territoriali (► **Figura 2.2**).

Nella ► **Tabella 2.3** il tasso di ciclabilità totale viene analizzato in funzione delle principali variabili socio-demografiche.

Gli utilizzatori della bicicletta risultano decisamente più presenti tra gli uomini rispetto alle donne (54.5% rispetto a 45.7%); questa prevalenza si verifica in tutte le aree territoriali.

Per ciò che riguarda l'età si osserva che in generale in Toscana l'utilizzo della bicicletta diminuisce al crescere dell'età, passando dal 52.7% dei più giovani, al 50.1% degli adulti, fino al 45.6% di chi ha tra 61 e 70 anni. Vi sono però alcune differenze territoriali significative (► **Figura 2.3**) tra le quali segnaliamo in particolare quella che riguarda l'Area metropolitana fiorentina dove il tasso di ciclabilità totale più elevato riguarda gli adulti (51.4%). Segnaliamo inoltre che negli "altri Comuni capoluogo" il tasso di ciclabilità totale dei più giovani (14 -34 anni) è particolar-

mente elevato e sfiora il 60%.

L'analisi dei tassi di ciclabilità per condizione occupazionale mostra un valore leggermente superiore tra gli occupati rispetto ai non-occupati (50.9% contro 49.1%); in particolare il dato più elevato si registra presso gli studenti (57.9%) mentre quello più basso riguarda le casalinghe (41.1%).

Infine per quanto riguarda il titolo di studio si osservano tassi di ciclabilità totale maggiori presso chi ha titoli di studio più elevati e in particolare tra chi è in possesso di laurea (55.5%).

2.1.3. Tassi di ciclabilità e ambiti di utilizzo della bici

Come già visto in precedenza, il **tasso di ciclabilità totale** può essere suddiviso in tre componenti che fanno riferimento all'ambito di utilizzo della bicicletta:

- *tasso di ciclabilità esclusivamente urbana* (16.7%),
- *tasso di ciclabilità esclusivamente non urbana* (14.9%) e
- *tasso di ciclabilità urbana e non urbana* (18.4%).

Nella ► **Tabella 2.4** si evidenziano le differenze relative alla ciclabilità nei diversi ambiti territoriali.

Il *tasso di ciclabilità esclusivamente urbana* è superiore alla media (16.7%) tra chi vive

► Tabella 2.2

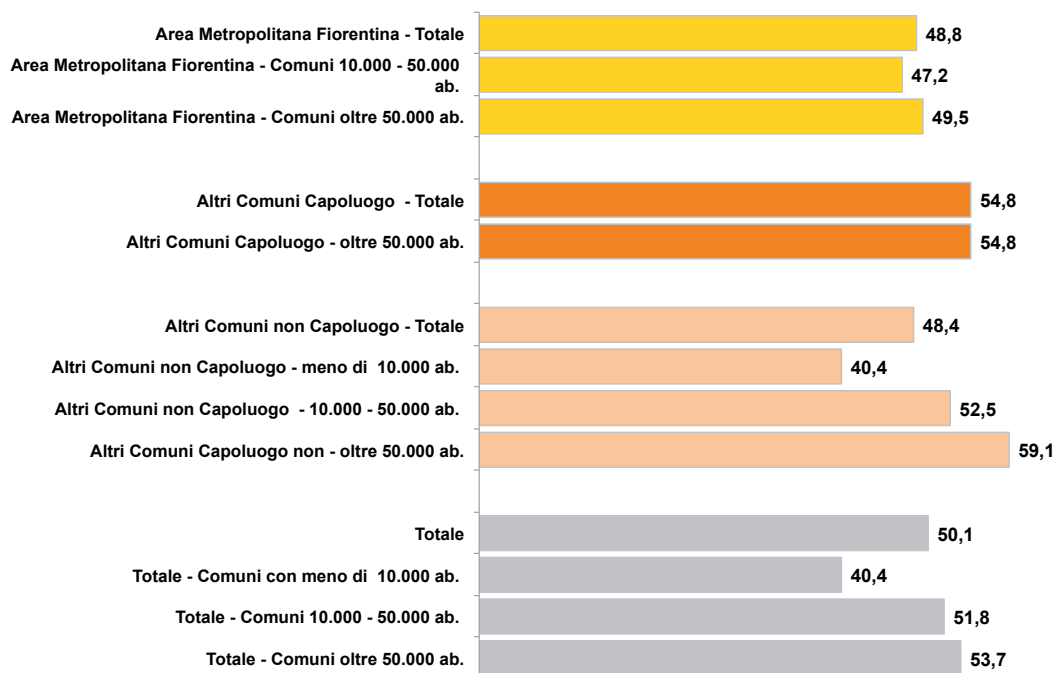
Tasso di ciclabilità totale della popolazione toscana tra 14 e 70 anni per area territoriale e per classe di ampiezza demografica del comune. Anno 2012

AMBITI TERRITORIALI	Utilizzatori di bicicletta	Non utilizzatori di bicicletta	Totale popolazione	Tasso di ciclabilità totale
Area Metropolitana Fiorentina	209.340	219.988	429.328	48,8%
Altri Comuni Capoluogo	362.627	298.980	661.607	54,8%
Altri Comuni non Capoluogo	771.190	820.924	1.592.114	48,4%
Totale	1.343.157	1.339.892	2.683.049	50,1%
Comuni con meno di 10.000 ab.	236.914	349.720	586.634	40,4%
Comuni da 10.000 a 50.000 ab.	541.350	502.944	1.044.294	51,8%
Comuni oltre i 50.000 ab.	564.893	487.228	1.052.121	53,7%
Totale	1.343.157	1.339.892	2.683.049	50,1%

Fonte: Regione Toscana – “La mobilità ciclabile in Toscana”, 2012

► Figura 2.2

Tasso di ciclabilità totale per area territoriale e ampiezza demografica del comune (%)



Fonte: Regione Toscana – “La mobilità ciclabile in Toscana”, 2012

► **Tabella 2.3**

Tasso di ciclabilità totale della popolazione toscana tra 14 e 70 anni per caratteristiche socio-demografiche. Anno 2012

CARATTERISTICHE SOCIO-DEMOGRAFICHE	Utilizzatori di bicicletta	Non utilizzatori di bicicletta	Totale popolazione	Tasso di ciclabilità totale
Sesso				
Maschi	722.744	602.248	1.324.992	54,5%
Femmine	620.413	737.644	1.358.057	45,7%
Totale	1.343.157	1.339.892	2.683.049	50,1%
Classe di età				
14-34 anni	412.385	370.543	782.928	52,7%
35-60 anni	720.325	718.697	1.439.022	50,1%
61-70 anni	210.446	250.653	461.099	45,6%
Totale	1.343.157	1.339.892	2.683.049	50,1%
Condizione professionale				
Occupati, di cui:	733.823	707.006	1.440.829	50,9%
<i>Lavoratori autonomi</i>	176.014	155.331	331.345	53,1%
<i>Lavoratori dipendenti</i>	557.809	551.675	1.109.484	50,3%
Non occupati, di cui:	609.334	632.886	1.242.220	49,1%
<i>Studente</i>	232.673	169.221	401.894	57,9%
<i>Casalinga</i>	102.395	146.607	249.002	41,1%
<i>Pensionato</i>	221.962	250.353	472.315	47,0%
<i>Altra condizione</i>	52.304	66.705	119.009	43,9%
Totale	1.343.157	1.339.892	2.683.049	50,1%
Titolo di studio				
Laurea	259.764	208.291	468.055	55,5%
Licenza-diploma media superiore	611.349	613.035	1.224.384	49,9%
Licenza media inferiore	366.835	403.658	770.492	47,6%
Licenza elementare/nessun titolo	94.212	102.350	196.562	47,9%
Non indica	10.997	12.558	23.555	46,7%
Totale	1.343.157	1.339.892	2.683.049	50,1%

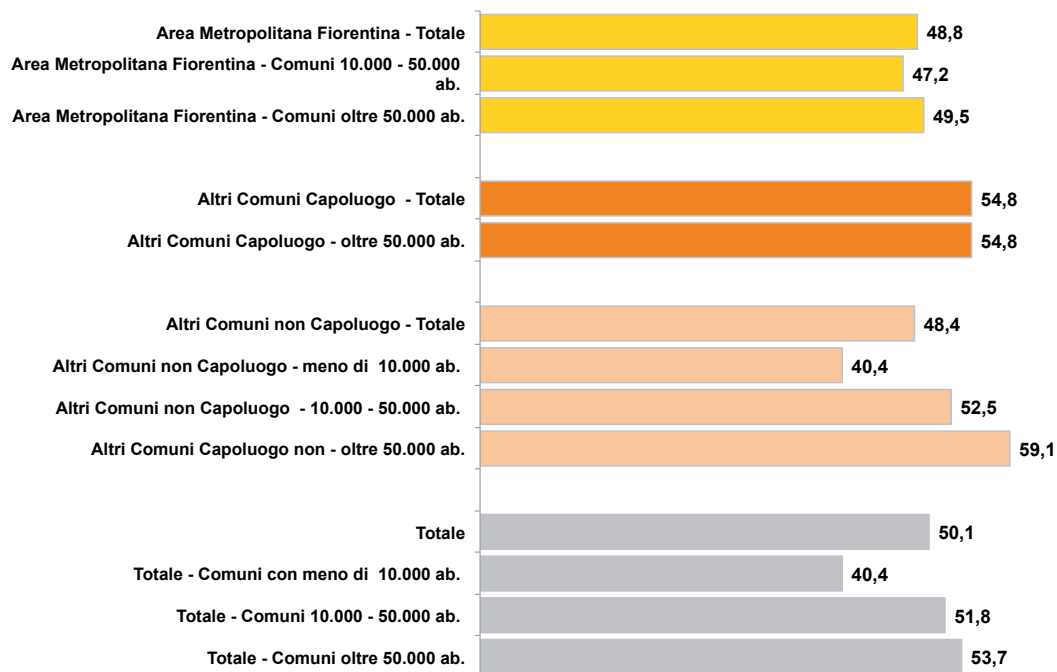
Fonte: Regione Toscana – “La mobilità ciclabile in Toscana”, 2012

La condizione di lavoratore autonomo comprende gli imprenditori-liberi professionisti, i rappresentanti, gli artigiani-commercianti-esercenti e gli imprenditori agricoli.

La condizione di lavoratore dipendente comprende i funzionari-dirigenti, gli impiegati-addetti al commercio, gli operai e gli insegnanti.

► **Figura 2.3**

Tasso di ciclabilità totale per area territoriale e fascia di età (%)



Fonte: Regione Toscana – “La mobilità ciclabile in Toscana”, 2012

► **Tabella 2.4**

Tassi di ciclabilità urbana e non urbana per area territoriale e ampiezza demografica del comune. Anno 2012 (valori percentuali)

AMBITI TERRITORIALI	Tasso di ciclabilità esclusiv. urbana	Tasso di ciclabilità esclusiv. non urbana	Tasso di ciclabilità urbana e non urbana	Tasso di ciclabilità totale
Area Metropolitana Fiorentina	18,9	15,5	14,4	48,8
Altri Comuni Capoluogo	21,7	12,7	20,4	54,8
Altri Comuni non Capoluogo	14,1	15,7	18,7	48,4
Totale	16,7	14,9	18,4	50,1
Comuni con meno di 10.000 ab.	10,0	17,2	13,2	40,4
Comuni da 10.000 a 50.000 ab.	14,5	16,7	20,6	51,8
Comuni oltre i 50.000 ab.	22,7	11,8	19,2	53,7
Totale	16,7	14,9	18,4	50,1

Fonte: Regione Toscana – “La mobilità ciclabile in Toscana”, 2012

nell’Area Metropolitana Fiorentina (18.9%) e negli Altri comuni Capoluogo (21.7%), ossia in contesti caratterizzati da realtà urbane di dimensioni consistenti, come conferma il dato relativo alla dimensione comunale che fa registrare un utilizzo esclusivamente urbano della bicicletta particolarmente elevato nei comuni con oltre 50.000 abitanti (22.7%).

L’utilizzo esclusivamente non urbano risulta invece più diffuso della media (14.9%) in realtà comunali medio piccole, con meno di 10.000 abitanti (17.2%) e tra 10.000 e 50.000 abitanti (16.7%) e spesso presenti nell’area Altri Comuni non Capoluogo (15.7%), dove la composizione urbana - case sparse, piccoli comuni - crea e

facilita un tipo di mobilità fuori dai centri abitati. La presenza di questo tipo di mobilità anche nell’Area Metropolitana Fiorentina (15.5%) è invece legato all’utilizzo ludico/sportivo del mezzo.

L’utilizzo misto, ossia sia urbano che non urbano, risulta maggiore nelle aree territoriali di tipo “intermedio”, ossia realtà comunali tra 10.000 e 50.000 abitanti (20.6%) e nell’area “Altri Comuni Capoluogo” (20.4%), le cui dimensioni fanno pensare ad un più facile utilizzo della bici in entrambi i contesti.

Dal punto di vista **socio demografico** si osserva che (► **Tabella 2.5**)

- il tasso di ciclabilità esclusi-

vamente urbana risulta più elevato della media:
 - tra le donne (17.2%)
 - nelle fasce di età estreme, con una percentuale pari a 18.4% tra chi ha tra 14 e 34 anni e

19.5% tra i 61-70enni
 - tra i non occupati (19.4%), in particolare tra gli studenti (22.7%)
 - tra i laureati (20.3%)
 • il tasso di ciclabilità esclusiva-

► Tabella 2.5

Tassi di ciclabilità urbana e non urbana per caratteristiche socio-demografiche. Anno 2012 (valori percentuali)

CARATTERISTICHE SOCIO-DEMOGRAFICHE	Tasso di ciclabilità esclusiv. urbana	Tasso di ciclabilità esclusiv. non urbana	Tasso di ciclabilità urbana e non urbana	Tasso di ciclabilità totale
Sesso				
Maschi	16,2	15,9	22,5	54,5
Femmine	17,2	14,0	14,5	45,7
Totale	16,7	14,9	18,4	50,1
Classe di età				
14-34 anni	18,4	17,9	16,4	52,7
35-60 anni	14,9	15,5	19,6	50,1
61-70 anni	19,5	7,9	18,3	45,6
Totale	16,7	14,9	18,4	50,1
Condizione professionale				
Occupati, di cui:	14,5	18,0	18,5	50,9
Lavoratori autonomi	15,0	19,6	18,5	53,1
Lavoratori dipendenti	14,3	17,5	18,5	50,3
Non occupati, di cui:	19,4	11,3	18,3	49,1
Studente	22,7	16,5	18,6	57,9
Casalinga	16,9	9,7	14,6	41,1
Pensionato	18,5	7,7	20,8	47,0
Altra condizione	16,7	11,6	15,6	43,9
Totale	16,7	14,9	18,4	50,1
Titolo di studio				
Laurea	20,3	16,6	18,6	55,5
Licenza-diploma media superiore	16,3	15,8	17,8	49,9
Licenza media inferiore	14,3	13,7	19,6	47,6
Licenza elementare/ nessun titolo	19,8	10,5	17,6	47,9
Non indica	22,2	12,0	12,5	46,7
Totale	16,7	14,9	18,4	50,1

Fonte: Regione Toscana – “La mobilità ciclabile in Toscana”, 2012

La condizione di lavoratore autonomo comprende gli imprenditori-liberi professionisti, i rappresentanti, gli artigiani-commercianti-esercenti e gli imprenditori agricoli.

La condizione di lavoratore dipendente comprende i funzionari-dirigenti, gli impiegati-addetti al commercio, gli operai e gli insegnanti.

mente non urbana è più alto:

- tra i maschi (15.9%)
- nelle fasce di età tra 14 e 34 anni (17.9%) e tra 35 e 60 anni (15.5%)
- tra gli occupati (18%)
- tra i laureati (16.6%)
- il tasso di ciclabilità urbana e non urbana si presenta maggiore:
 - tra i maschi (22.5%)
 - tra chi ha tra 35 e 60 anni (19.6%)
 - tra gli occupati (18.5%)
 - tra i laureati (18.6%) e chi ha la licenza media inferiore (19.6%).

I tassi di ciclabilità finora

esaminati sono calcolati con riferimento alla popolazione in età 14-70 anni; se invece consideriamo come riferimento gli utilizzatori della bicicletta in Toscana si osserva che il 33.4% utilizza la bici solo in ambito urbano, il 29.8% solo in ambito non urbano ed il 36.8% ha invece un utilizzo misto, sia urbano che non.

Nelle ► **Tabella 2.6** e ► **Tabella 2.7** è presentata la distribuzione degli utilizzatori per tipo di utilizzo, ambito territoriale e caratteristiche socio-demografiche.

► Tabella 2.6

Popolazione toscana tra 14 e 70 anni che utilizza la bici, per tipologia di utilizzatore e per ambiti territoriali. Anno 2012

AMBITI TERRITORIALI	Utilizzatori di bicicletta esclusivamente in ambito urbano	Utilizzatori di bicicletta esclusivamente in ambito non urbano	Utilizzatori di bicicletta in ambito urbano e non urbano	Totale utilizzatori di bicicletta
Valori assoluti				
Area Metropolitana Fiorentina	80.939	66.639	61.763	209.340
Altri Comuni Capoluogo	143.711	84.076	134.841	362.627
Altri Comuni non Capoluogo	224.254	249.484	297.452	771.190
Totale	448.903	400.198	494.056	1.343.157
Valori percentuali				
Area Metropolitana Fiorentina	38,7	31,8	29,5	100,0
Altri Comuni Capoluogo	39,6	23,2	37,2	100,0
Altri Comuni non Capoluogo	29,1	32,4	38,6	100,0
Totale	33,4	29,8	36,8	100,0
Comuni con meno di 10.000 ab.	80.939	66.639	61.763	209.340
Comuni da 10.000 a 50.000 ab.	143.711	84.076	134.841	362.627
Comuni oltre i 50.000 ab.	224.254	249.484	297.452	771.190
Totale	448.903	400.198	494.056	1.343.157
Valori percentuali				
Area Metropolitana Fiorentina	38,7	31,8	29,5	100,0
Altri Comuni Capoluogo	39,6	23,2	37,2	100,0
Altri Comuni non Capoluogo	29,1	32,4	38,6	100,0
Totale	33,4	29,8	36,8	100,0
Comuni con meno di 10.000 ab.	38,7	31,8	29,5	100,0
Comuni da 10.000 a 50.000 ab.	39,6	23,2	37,2	100,0
Comuni oltre i 50.000 ab.	29,1	32,4	38,6	100,0
Totale	33,4	29,8	36,8	100,0

Fonte: Regione Toscana – “La mobilità ciclabile in Toscana”, 2012

► **Tabella 2.7**

Popolazione toscana tra 14 e 70 anni che utilizza la bici, per tipologia di utilizzatore e per caratteristiche socio-demografiche. Anno 2012 (valori percentuali)

CARATTERISTICHE SOCIO-DEMOGRAFICHE	Utilizzatori di bicicletta esclusivamente in ambito urbano	Utilizzatori di bicicletta esclusivamente in ambito non urbano	Utilizzatori di bicicletta in ambito urbano e non urbano	Totale utilizzatori di bicicletta
Sesso				
Maschi	29,7	29,1	41,2	100,0
Femmine	37,7	30,6	31,7	100,0
Totale	33,4	29,8	36,8	100,0
Classe di età				
14-34 anni	34,9	34,0	31,1	100,0
35-60 anni	29,9	31,1	39,1	100,0
61-70 anni	42,7	17,3	40,1	100,0
Totale	33,4	29,8	36,8	100,0
Condizione professionale				
Occupati, di cui:	28,4	35,3	36,3	100,0
Lavoratori autonomi	28,2	37,0	34,9	100,0
Lavoratori dipendenti	28,4	34,8	36,7	100,0
Non occupati, di cui:				
Studente	39,5	23,1	37,4	100,0
Casalinga	39,2	28,6	32,2	100,0
Pensionato	41,0	23,6	35,4	100,0
Altra condizione	39,4	16,4	44,2	100,0
Totale	38,1	26,4	35,6	100,0
Titolo di studio				
Laurea	36,6	29,8	33,6	100,0
Licenza-diploma media superiore	32,6	31,7	35,7	100,0
Licenza media inferiore	30,1	28,8	41,2	100,0
Licenza elementare/ nessun titolo	41,3	21,9	36,8	100,0
Non indica	47,5	25,7	26,8	100,0
Totale	33,4	29,8	36,8	100,0

Fonte: Regione Toscana – “La mobilità ciclabile in Toscana”, 2012

La condizione di lavoratore autonomo comprende gli imprenditori-liberi professionisti, i rappresentanti, gli artigiani-commercianti-esercenti e gli imprenditori agricoli.

La condizione di lavoratore dipendente comprende i funzionari-dirigenti, gli impiegati-addetti al commercio, gli operai e gli insegnanti.

I numeri della ciclabilità in Toscana – SINTESI

Il **tasso di ciclabilità totale** (calcolato sulla popolazione toscana tra 14 e 70 anni) è pari a 50.1% e può essere scomposto nelle seguenti componenti:

- **tasso di ciclabilità esclusivamente urbana** (16.7%) che corrisponde ad una stima di circa 449.000 persone;
- **tasso di ciclabilità esclusivamente non urbana** (14.9%) che corrisponde ad una stima di circa 400.000 persone; e
- **tasso di ciclabilità urbana e non urbana** (18.4%) che corrisponde ad una stima di circa 494.000 persone.

Il **tasso di ciclabilità totale** cresce all'aumentare della dimensione demografica comunale, arrivando al 53.7% nei comuni con oltre 50.000. Nell'Area metropolitana fiorentina è pari a 48.8%.

Il tasso di ciclabilità totale è **maggiore tra i maschi**, tra gli occupati sia pur di poco e tra chi **ha un elevato titolo di studio**; inoltre tende a **diminuire al crescere dell'età**.

Peraltro in relazione all'età si evidenziano alcune particolarità nelle diverse aree geografiche, con tassi di ciclabilità piuttosto elevati nelle fasce centrali (35-60 anni) nell'area Metropolitana Fiorentina (51.4%).

La ciclabilità esclusivamente urbana è più diffusa tra le donne e tra le fasce di età estreme (giovani e ultrassessantenni) mentre quella esclusivamente non urbana e mista registra valori più elevati tra i maschi e le fasce di età giovani e centrali.

2.2 Gli utilizzatori della bicicletta in ambito urbano

2.2.1. Il profilo degli utilizzatori in ambito urbano

In questo capitolo vengono analizzate le caratteristiche, le abitudini e le scelte di **tutti coloro che utilizzano la bicicletta in ambito urbano**, sia in modo esclusivo che non, che sono pari ad una stima di circa 943.000 persone.

Rispetto al profilo generale della popolazione toscana tra 14 e 70 anni, gli utilizzatori in ambito urbano sono più presenti nei comuni con oltre 50.000 abitanti (46.7% rispetto al 39.2%). Inoltre si caratterizzano per una maggiore presenza di maschi (54.4% rispetto a 49.4% della popolazione), di non occupati (48.9% rispetto a 45.4% della popolazione) e di laureati (19.3% rispetto a 17.4%) (► **Tabella 2.8**).

Il numero medio di bici in famiglia risulta nettamente superiore a quello della popolazione toscana oggetto di studio (3.0 rispetto a 2.3), come è naturale trattandosi di un target di utilizzatori del mezzo.

La bicicletta utilizzata è in larga parte di proprietà personale (90% contro il 55.3% del totale della popolazione).

La percentuale di utilizzo

della bici pubblica/in condivisione risulta invece identica a quella registrata nel totale della popolazione nel suo complesso e peraltro trascurabile (0.4%).

Per ciò che riguarda il luogo in cui la bicicletta è lasciata/custodita nel corso della notte non si rilevano differenze rispetto al profilo generale della popolazione toscana tra 14 e 70 anni e si osserva che la quasi totalità degli utilizzatori della bicicletta in ambito urbano dispone di uno spazio privato (al coperto e meno) ove ricoverare questo mezzo (96,9%). (► **Tabella 2.8**).

2.2.2. Abitudini di utilizzo della bicicletta in ambito urbano

I motivi di utilizzo

Il motivo principale di utilizzo della bici in ambito urbano è costituito dallo **svago - tempo libero - sport**: tale motivazione ottiene infatti il 53.2% delle segnalazioni¹ (► **Figura 2.4**).

Seguono l'utilizzo per **acquisti-commissioni personali** (34.4%) e l'utilizzo per **tutti gli spostamenti** (18.4%).

Gli **spostamenti di tipo sistematico** (andare al luogo di studio/lavoro, accompagnare/riprendere i bambini a scuola) sono citati esplicitamente nel

¹ La domanda prevede la possibilità di risposta multipla e pertanto la somma delle percentuali è maggiore di 100%.

► Tabella 2.8

Profilo degli utilizzatori della bicicletta in ambito urbano. Anno 2012 (valori percentuali)

CARATTERISTICHE	Utilizzatori in ambito urbano	Totale popolazione toscana 14-70 anni
Tipologia del comune di residenza		
Area Metropolitana Fiorentina	15,1	16,0
Altri comuni capoluogo	29,5	24,7
Altri comuni non capoluogo	55,3	59,3
Totale	100,0	100,0
Ampiezza del Comune di residenza		
Meno di 10.000	14,4	21,9
Da 10.000 a 50.000	38,9	38,9
Oltre 50.000	46,7	39,2
Totale	100,0	100,0
Sesso		
Maschio	54,4	49,4
Femmina	45,6	50,6
Totale	100,0	100,0
Classe di età		
Da 14 a 34 anni	28,9	29,2
Da 35 a 60 anni	52,7	53,6
Da 61 a 70 anni	18,5	17,2
Totale	100,0	100,0
Titolo di studio		
Nessun titolo -Licenza elementare	7,8	7,3
Licenza media inferiore	27,7	28,7
Licenza-diploma media superiore	44,3	45,6
Laurea	19,3	17,4
Non indica	0,9	0,9
Totale	100,0	100,0
Condizione professionale		
Impiegato-addetto al commercio	22,3	24,2
Pensionato	19,7	17,6
Studente	17,6	15,0
Operaio	11,0	12,5
Casalinga	8,3	9,3
Imprenditore-libero professionista	8,2	7,7
Insegnante	3,7	3,5
Artigiano-commerciante-esercente	2,9	4,0
Disoccupato-ha perso il lavoro	2,8	2,9
Funzionario-dirigente	1,5	1,2
In attesa di primo impiego	0,6	0,6
Imprenditore agricolo	0,4	0,4
Rappresentante	0,2	0,3
Altro	0,2	0,2
Non indica	0,6	0,7
Totale	100,0	100,0

Fonte: Regione Toscana – “La mobilità ciclabile in Toscana”, 2012

→ Segue

→ Segue ► **Tabella 2.8**

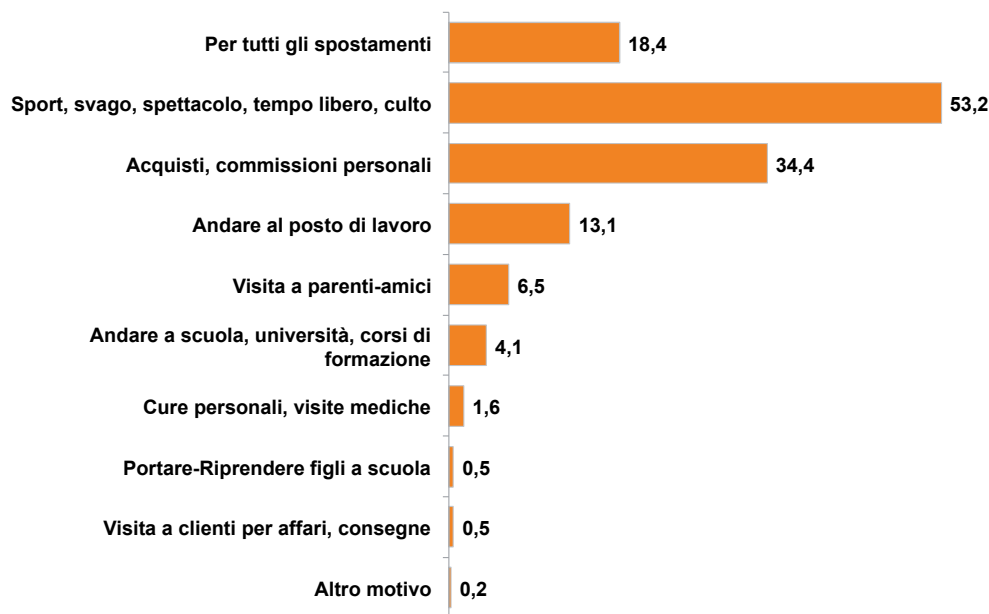
Profilo degli utilizzatori della bicicletta in ambito urbano. Anno 2012 (valori percentuali)

CARATTERISTICHE	Utilizzatori in ambito urbano	Totale popolazione toscana 14-70 anni
Numero medio di:		
N. medio di componenti della famiglia	3,2	3,2
N. medio di auto in famiglia	1,8	1,8
N. medio di bici in famiglia	3,0	2,3
Possesso di patente		
Si	88,1	88,5
No	11,5	11,2
Non indica	0,4	0,3
Totale	100,0	100,0
Tipo di bicicletta utilizzata		
Bicicletta personale	90,0	55,3
Bicicletta disponibile a casa	9,3	11,1
Bicicletta pubblica-in condivisione	0,4	0,4
Non usa la bicicletta	-	32,7
Non indica	0,3	0,4
Totale	100,0	100,0
Luogo di ricovero della bicicletta		
In strada	2,5	1,8
Garage	72,3	75,1
Giardino privato	8,6	7,9
Giardino condominiale	1,7	1,3
Androne-altro spazio interno all'edificio condominiale	5,4	4,6
Dentro casa	8,6	7,8
Cantina	0,3	0,1
Altro	-	0,5
Non indica	0,5	0,7
Totale	100,0	100,0

Fonte: Regione Toscana – “La mobilità ciclabile in Toscana”, 2012

► **Figura 2.4**

Motivi di utilizzo della bicicletta in ambito urbano (% sul totale delle segnalazioni)



Fonte: Regione Toscana – “La mobilità ciclabile in Toscana”, 2012

17.7% dei casi; se poi si tiene conto anche dell'utilizzo della bici “per tutti gli spostamenti” segnalato nel 18.4% dei casi, il valore complessivo degli spostamenti di tipo sistematico sale al 36.1%.

Gli **spostamenti di tipo occasionale** (per *acquisti-commissioni, per visite a parenti e amici, per cure personali o visite mediche*) sono segnalati nel 42.5% dei casi.

Le motivazioni di utilizzo della bicicletta presentano delle differenze rispetto al sesso e all'età nonché ai diversi contesti territoriali, evidenziando un uso della bicicletta come

vero *mezzo di trasporto* (per spostamenti sia occasionali che sistematici) più diffuso tra le donne e nei comuni di grosse dimensioni ed invece un utilizzo di tipo *ludico-sportivo* (svago, tempo libero, sport) più diffuso tra gli uomini e in realtà comunali di dimensioni medio - piccole (► **Tabella 2.9a** e ► **Tabella 2.9b**).

Considerando le diverse motivazioni di utilizzo si osserva che:

- l'utilizzo della bicicletta per *tutti i tipi di spostamento* è più diffuso sia pur di poco tra le donne (19% contro 17.9% degli uomini) e tra le persone con

► **Tabella 2.9a**

Motivi di utilizzo della bicicletta in ambito urbano per area territoriale e classe di ampiezza demografica del comune. Anno 2012 (valori percentuali – risposta multipla)

MOTIVI DELL'UTILIZZO	Area Metropolitana Fiorentina	Altri Comuni Capoluogo	Altri Comuni non Capoluogo	Comuni con meno di 10.000 ab.	Comuni da 10.000 a 50.000 ab.	Comuni oltre i 50.000 ab.	Totale
Utilizza la bici per tutti gli spostamenti	19,6	23,6	15,4	11,2	14,6	23,8	18,4
Sport, svago, spettacolo, tempo libero, culto	47,5	46,9	58,0	58,7	58,5	47,0	53,2
Acquisti, commissioni personali	30,3	34,3	35,5	32,3	36,2	33,5	34,4
Andare al posto di lavoro	20,2	12,7	11,4	9,8	10,7	16,1	13,1
Visita a parenti-amici	6,7	5,9	6,7	7,3	6,6	6,1	6,5
Andare a scuola, università, corsi di formazione	4,9	5,5	3,1	3,4	2,7	5,5	4,1
Cure personali, visite mediche	3,2	1,5	1,3	1,4	1,6	1,7	1,6
Portare-Riprendere figli a scuola	1,2	0,0	0,6	0,2	1,0	0,2	0,5
Visita a clienti per affari, consegne	0,2	0,7	0,5	1,3	0,2	0,5	0,5
Altro motivo	0,2	0,4	0,2	0,7	0,1	0,2	0,2

Fonte: Regione Toscana – “La mobilità ciclabile in Toscana”, 2012

► **Tabella 2.9b**

Motivi di utilizzo della bicicletta in ambito urbano per caratteristiche socio-demografiche. Anno 2012 (valori percentuali – risposta multipla)

MOTIVI DELL'UTILIZZO	Maschio	Femmina	Da 14 a 34 anni	Da 35 a 60 anni	Da 61 a 70 anni	Totale
Utilizza la bici per tutti gli spostamenti	17,9	19,0	16,8	17,2	24,5	18,4
Sport, svago, spettacolo, tempo libero, culto	57,8	47,6	58,6	52,7	46,1	53,2
Acquisti, commissioni personali	26,9	43,2	21,1	36,7	48,6	34,4
Andare al posto di lavoro	12,5	13,7	10,6	18,2	2,4	13,1
Visita a parenti-amici	5,3	7,9	6,2	5,5	9,6	6,5
Andare a scuola, università, corsi di formazione	4,4	3,8	13,3	0,5	0,0	4,1
Cure personali, visite mediche	1,6	1,7	0,7	1,7	2,8	1,6
Portare-Riprendere figli a scuola	0,2	0,9	0,8	0,6	0,0	0,5
Visita a clienti per affari, consegne	0,6	0,5	0,2	0,9	0,0	0,5
Altro motivo	0,1	0,4	0,3	0,3	0,0	0,2

Fonte: Regione Toscana – “La mobilità ciclabile in Toscana”, 2012

oltre 60 anni (24.5%); inoltre risulta maggiore nell'area Altri Comuni Capoluogo (23.6%) e cresce all'aumentare della dimensione comunale, fino al 23.8% dei comuni al di sopra dei 50.000 abitanti;

- l'utilizzo in situazioni *di tipo occasionale* (visite a parenti e amici, acquisti-commissioni, cure) risulta molto più diffuso tra le donne rispetto agli uomini (52.8% contro 33.8%) e tra gli ultrasessantenni (61%);

- la scelta della bicicletta *per andare al lavoro* si presenta leggermente superiore tra le donne (13.7% rispetto a 12.5% degli uomini) ed è diffusa, come è naturale, soprattutto nelle fasce di età attive, tra 35 e 60 anni (18.2%); l'utilizzo *per andare a scuola-università* avviene, come è ovvio, essenzialmente tra chi ha tra 14 e 34

anni (13.3%);

- l'utilizzo della bicicletta *per svago - tempo libero* è invece nettamente più presente tra i maschi (57.8% contro 47.6%), tra i giovani tra 14 e 34 anni (58.6%) e risulta più elevato tra i residenti nei centri minori.

La frequenza di utilizzo

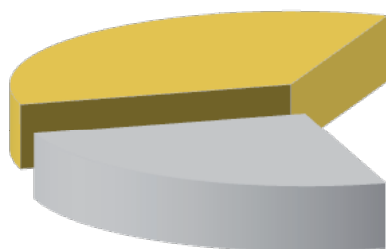
A servirsi della bicicletta in centro abitato in maniera assidua (almeno 5 volte a settimana) è poco meno del 40% degli utilizzatori; il 25.2% se ne serve invece 3-4 volte a settimana e il 35% 1-2 volte a settimana (► **Figura 2.5**).

L'utilizzo più frequente coinvolge più le donne degli uomini (44.7% rispetto a 35.8%), e cresce al crescere dell'età, passando dal 31.8% dei giovani, al 41.4% degli adulti al 47.9%

► Figura 2.5

Frequenza di utilizzo della bicicletta in ambito urbano (%)

1-2 giorni a settimana
35,0%



3-4 giorni a settimana
25,2%

Almeno 5 giorni a settimana
39,8%

Fonte: Regione Toscana – “La mobilità ciclabile in Toscana”, 2012

di coloro che hanno tra i 60 e i 70 anni. Inoltre l'utilizzo più assiduo aumenta all'aumentare dimensione comunale, raggiungendo la percentuale del 42% tra chi vive in comuni oltre 50.000 abitanti (► **Tabella 2.10a** e ► **Tabella 2.10b**).

Il trend nell'utilizzo

Nel complesso l'utilizzo della bicicletta in ambito urbano evidenzia una situazione in larga parte stabile o in crescita: per il **54,9% degli utilizzatori l'uso della bicicletta nell'ulti-**

mo anno è rimasto costante e per il 25,1% è aumentato (► **Figura 2.6**).

L'aumento nell'utilizzo si registra soprattutto tra chi vive nell'Area Metropolitana Fiorentina (32,5%) e nei comuni con più di 50.000 abitanti (28,1%) e riguarda in misura maggiore i più giovani (28,1%); al contrario le percentuali più elevate di soggetti che dichiarano un decremento nell'uso si registrano tra chi vive nei comuni di piccole dimensioni (26,7%) (► **Tabella 2.11a** e ► **Tabella 2.11b**).

► **Tabella 2.10a**

Frequenza di utilizzo della bicicletta in ambito urbano per area territoriale e classe di ampiezza demografica del comune. Anno 2012 (valori percentuali)

FREQUENZA DI UTILIZZO	Area Metropolitana Fiorentina	Altri Comuni Capoluogo	Altri Comuni non Capoluogo	Comuni con meno di 10.000 ab.	Comuni da 10.000 a 50.000 ab.	Comuni oltre i 50.000 ab.	Totale
Almeno 5 giorni a settimana	41,23	38,2	40,4	34,9	39,2	42,0	39,8
3-4 giorni a settimana	21,90	28,3	24,4	21,3	25,2	26,3	25,2
1-2 giorni a settimana	36,9	33,5	35,3	43,8	35,6	31,7	35,0
Totale	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0

Fonte: Regione Toscana – “La mobilità ciclabile in Toscana”, 2012

► **Tabella 2.10b**

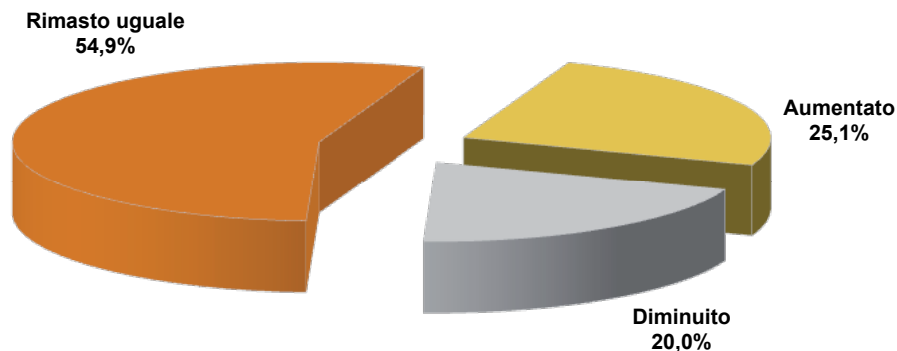
Frequenza di utilizzo della bicicletta in ambito urbano per caratteristiche socio-demografiche. Anno 2012 (valori percentuali)

FREQUENZA DI UTILIZZO	Maschio	Femmina	Da 14 a 34 anni	Da 35 a 60 anni	Da 61 a 70 anni	Totale
Almeno 5 giorni a settimana	35,8	44,7	31,8	41,4	47,9	39,8
3-4 giorni a settimana	25,8	24,5	29,9	23,5	22,5	25,2
1-2 giorni a settimana	38,4	30,9	38,3	35,1	29,6	35,0
Totale	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0

Fonte: Regione Toscana – “La mobilità ciclabile in Toscana”, 2012

► **Figura 2.6**

Utilizzo della bicicletta in ambito urbano rispetto ad un anno fa (%)



Fonte: Regione Toscana – “La mobilità ciclabile in Toscana”, 2012

► **Tabella 2.11a**

Utilizzo della bicicletta in ambito urbano rispetto a un anno fa per area territoriale e classe di ampiezza demografica del comune. Anno 2012 (valori percentuali)

LIVELLO DI UTILIZZO	Area Metropolitana Fiorentina	Altri Comuni Capoluogo	Altri Comuni non Capoluogo	Comuni con meno di 10.000 ab.	Comuni da 10.000 a 50.000 ab.	Comuni oltre i 50.000 ab.	Totale
Aumentato	32,5	27,6	21,7	22,0	22,5	28,1	25,1
Diminuito	13,9	19,0	22,3	26,7	20,0	18,1	20,0
Rimasto uguale	53,6	53,4	56,0	51,4	57,5	53,8	54,9
Totale	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0

Fonte: Regione Toscana – “La mobilità ciclabile in Toscana”, 2012

► **Tabella 2.11b**

Utilizzo della bicicletta in ambito urbano rispetto a un anno fa per caratteristiche socio-demografiche. Anno 2012 (valori percentuali)

FREQUENZA DI UTILIZZO	Maschio	Femmina	Da 14 a 34 anni	Da 35 a 60 anni	Da 61 a 70 anni	Totale
Aumentato	26,2	23,7	28,1	25,8	18,1	25,1
Diminuito	19,4	20,8	25,3	15,2	25,5	20,0
Rimasto uguale	54,4	55,4	46,6	58,9	56,4	54,9
Totale	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0

Fonte: Regione Toscana – “La mobilità ciclabile in Toscana”, 2012

L'incremento dell'uso della bici risulta legato in primo luogo a **motivazioni riferibili alla sfera personale citate** nel 72.3% dei casi² (► **Tabella 2.12a**). Questa motivazione generale comprende:

- il *cambiamento delle esigenze personali di spostamento* divenute evidentemente compatibili con l'uso della bicicletta (27.7% delle segnalazioni);
- la *maggiore attenzione e cura della propria salute* attraverso l'attività fisica propria dell'andare in bicicletta (24% delle segnalazioni);
- il *risparmio economico*

(16.4% delle segnalazioni).

In secondo luogo l'aumento dell'uso della bici è legato alla scoperta, o per meglio dire alla riscoperta, delle **caratteristiche positive di questo mezzo** citate nel 38.8% dei casi, ossia:

- l'essere *pratica, comoda e veloce rispetto all'auto* (28.7% delle segnalazioni); e
- l'essere un *mezzo non inquinante* (10.1% delle segnalazioni).

Infine l'aumento dell'uso della bici è connesso anche al **miglioramento di quelle condizioni strutturali che ne facilitano l'utilizzo** (17.2% delle

► Tabella 2.12a

Motivi dell'aumento dell'utilizzo della bicicletta. Anno 2012 (valori percentuali sul totale delle segnalazioni)

MOTIVI DELL'AUMENTO DELL'UTILIZZO	Valori percentuali
Sono cambiate le mie esigenze di spostamento	27,7
Curo maggiormente la mia salute	24,1
Motivazioni economiche	16,4
Ho disponibilità di una bicicletta che prima non avevo	4,1
Totale motivi di carattere personale	72,3
Ho scelto un mezzo più pratico, comodo, veloce rispetto alla macchina	28,7
Ho deciso di utilizzare un mezzo non inquinante	10,1
Totale apprezzamento per la bici	38,8
Creazione-ampliamento delle piste ciclabili	8,1
Miglioramento delle condizioni del traffico e della sicurezza stradale	5,2
Maggiore disponibilità di parcheggi per biciclette	3,7
E' stato introdotto il sistema di bike sharing	0,2
Totale miglioramento condizioni strutturali-traffico	17,2
Altro	4,8

Fonte: Regione Toscana – "La mobilità ciclabile in Toscana", 2012

² La domanda prevede la risposta multipla e pertanto la somma delle percentuali è maggiore di 100%.

segnalazioni); in particolare la *creazione o l'ampliamento delle piste ciclabili* (8.1%).

Anche tra coloro che hanno ridotto l'utilizzo della bici nell'ultimo anno emergono in primo luogo **i motivi di tipo personale**, indicati nell'81% dei casi. Questa motivazione generale, oltre al *cambiamento nelle esigenze di spostamento* (37.5% delle segnalazioni) e ai *motivi di salute* (18.3%), comprende anche l'*abbandono del "mezzo dolce" in favore di mezzi motorizzati* (25.2%) (► **Tabella 2.12b**).

Il **peggioramento degli elementi strutturali e/o delle condizioni del traffico** viene citato nel 18.4% dei casi.

Si segnala infine l'aver subito un *furto* o il timore di subirlo (2.5%).

Ostacoli all'utilizzo

I maggiori ostacoli alla diffusione dell'uso della bici in centro abitato sono costituiti dal **traffico automobilistico** (43.6% delle segnalazioni³) e **dall'assenza o inadeguatezza di piste ciclabili** (41.4% delle segnalazioni) (► **Figura 2.7**).

Altri ostacoli, connessi al traffico e al comportamento sulla strada, sono la velocità dei veicoli (17.8%) ed il mancato rispetto del codice della strada nei confronti dei ciclisti (7.1%).

► Tabella 2.12b

Motivi della diminuzione dell'utilizzo della bicicletta. Anno 2012 (valori percentuali sul totale delle segnalazioni)

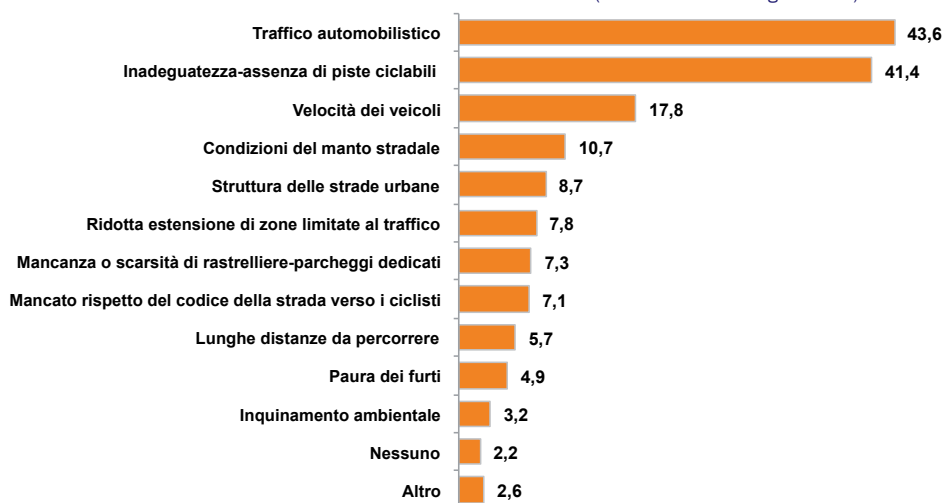
MOTIVI DELLA DIMINUZIONE DELL'UTILIZZO	Valori percentuali
Ho aumentato l'utilizzo di macchina, mezzi pubblici	15,8
Ho disponibilità di una macchina-motorino che prima non avevo	9,4
Sono cambiate le mie esigenze di spostamento	37,5
Per motivi di salute	18,3
Totale motivi di carattere personale	81,0
Peggioramento del traffico e della sicurezza stradale	13,7
Assenza-Deterioramento delle piste ciclabili	3,1
Poca disponibilità di parcheggi per biciclette	1,6
Totale peggioramento condizioni strutturali - traffico	18,4
Ho subito-ho paura del furto della bicicletta	2,5
Altro	7,3

Fonte: Regione Toscana – "La mobilità ciclabile in Toscana", 2012

³ Anche questa domanda prevede la risposta multipla e pertanto la somma delle percentuali presenti nel grafico è maggiore di 100%.

► **Figura 2.7**

Ostacoli all'utilizzo della bicicletta in ambito urbano (% sul totale delle segnalazioni)



Fonte: Regione Toscana – “La mobilità ciclabile in Toscana”, 2012

Le carenze di tipo strutturale del tessuto urbano che - al di là della situazione delle piste ciclabili - rendono difficile l'uso della bici sono: le condizioni del manto stradale (10.7%), la struttura delle strade (8.7%), l'assenza di zone a traffico limitato o pedonali (7.8%), la mancanza di rastrelliere-parcheggi (7.3%).

Nelle ► **Tabella 2.13a** e ► **Tabella 2.13b** gli ostacoli all'utilizzo urbano della bici sono analizzati in relazione all'area di residenza e alle caratteristiche socio-demografiche.

Si osserva in particolare come il traffico automobilistico sia percepito come un ostacolo soprattutto dagli utilizzatori che vivono nei centri minori (fino a 10.000 abitanti), dalle donne e da chi ha tra 61 e

70 anni, mentre l'inadeguatezza - assenza delle piste ciclabili è segnalata in misura maggiore da chi vive nell'Area Metropolitana Fiorentina e nei comuni con più di 50.000 abitanti dove evidentemente il livello di traffico, sicuramente elevato, è percepito come una realtà ormai immutabile che costringe a pensare e valutare direttamente le condizioni dei percorsi dedicati alle biciclette come maggior ostacolo alla diffusione delle due ruote.

Interventi per incrementare l'uso della bici

A chi utilizza la bici in ambito urbano è stato chiesto di segnalare, in ordine di importanza, anche quali interventi - *al di là delle piste ciclabili* - potrebbero essere più utili per favo-

► Tabella 2.13a

Ostacoli alla diffusione dell'uso della bicicletta in ambito urbano per area territoriale e classe di ampiezza demografica del comune. Anno 2012 (valori percentuali - risposta multipla)

OSTACOLI	Area Metropolitana Fiorentina	Altri Comuni Capoluogo	Altri Comuni non Capoluogo	Comuni con meno di 10.000 ab.	Comuni da 10.000 a 50.000 ab.	Comuni oltre i 50.000 ab.	Totale
Il traffico automobilistico	39,1	45,5	43,8	47,3	43,5	42,5	43,6
L'inadeguatezza-assenza delle piste ciclabili	51,8	41,8	38,3	38,8	39,1	44,0	41,4
La velocità dei veicoli	19,1	16,0	18,3	23,1	16,5	17,2	17,8
Le condizioni del manto stradale	11,8	12,3	9,6	13,2	9,0	11,4	10,7
Struttura delle strade urbane	8,3	7,2	9,7	8,4	10,4	7,5	8,7
Ridotta estensione di zone limitate al traffico, isole pedonali	5,7	9,0	7,8	6,8	8,4	7,6	7,8
La mancanza-scarso diffusione di rastrelliere-parcheggi dedicati	7,6	8,8	6,5	5,4	7,8	7,6	7,3
Il mancato rispetto del codice della strada nei confronti dei ciclisti	6,9	9,2	6,0	4,8	6,5	8,3	7,1
Le lunghe distanze da percorrere	4,7	4,8	6,5	5,4	7,2	4,6	5,7
La paura dei furti	4,3	4,4	5,4	2,4	6,1	4,8	4,9
L'inquinamento ambientale	5,4	1,6	3,5	2,9	3,9	2,8	3,2
Nessuno	2,1	2,0	2,3	2,7	2,3	2,0	2,2
Altro	0,9	1,1	3,9	4,0	3,1	1,8	2,6

Fonte: Regione Toscana – “La mobilità ciclabile in Toscana”, 2012

► **Tabella 2.13b**

Ostacoli alla diffusione dell'uso della bicicletta in ambito urbano per caratteristiche socio-demografiche. Anno 2012 (valori percentuali - risposta multipla)

OSTACOLI	Maschio	Femmina	Da 14 a 34 anni	Da 35 a 60 anni	Da 61 a 70 anni	Totale
Il traffico automobilistico	43,0	44,2	38,9	44,6	48,0	43,6
L' inadeguatezza-assenza delle piste ciclabili	42,4	40,1	41,6	43,8	33,9	41,4
La velocità dei veicoli	16,2	19,6	19,8	16,0	19,7	17,8
Le condizioni del manto stradale	11,0	10,5	11,4	10,9	9,3	10,7
Struttura delle strade urbane	9,2	8,2	12,0	7,6	7,0	8,7
Ridotta estensione di zone limitate al traffico, isole pedonali	7,5	8,2	5,1	9,1	8,2	7,8
La mancanza-scarso diffusione di rastrelliere-parcheeggi dedicati	6,8	8,0	8,4	6,3	8,7	7,3
Il mancato rispetto del codice della strada nei confronti dei ciclisti	7,4	6,8	5,3	7,4	9,1	7,1
Le lunghe distanze da percorrere	5,6	5,9	9,3	4,2	4,6	5,7
La paura dei furti	4,4	5,6	5,4	4,7	5,0	4,9
L'inquinamento ambientale	3,9	2,5	3,3	2,5	5,3	3,2
Nessuno	2,1	2,3	0,9	2,9	2,2	2,2
Altro	3,1	2,0	1,9	2,7	3,5	2,6

Fonte: Regione Toscana – “La mobilità ciclabile in Toscana”, 2012

rire l'utilizzo della bicicletta come vero mezzo di trasporto nei centri abitati: a fronte di un 14.9% di utilizzatori che non ritiene necessario alcun intervento il restante 85.1% segnala una o più azioni ritenute utili.

Tra gli interventi considerati più importanti, ossia proposti al primo posto, emerge nettamente **l'aumento delle zone a traffico limitato, pedonali, dedicate alle bici** (38.9%), azione coerente con l'esigenza di superare problemi creati dal traffico automobilistico e dall'assenza-inadeguatezza delle piste ciclabili, segnalati come principali ostacoli alla

diffusione della bici come mezzo di trasporto urbano.

Seguono il **miglioramento della pavimentazione stradale** (15.7%), la **riduzione della velocità delle auto - mezzi a motore** (14.8%), l'introduzione di **rastrelliere - parcheggi per bici nei luoghi principali** (12.6%) e la **messa a disposizione di bici** (8.4%) (► **Tabella 2.14**).

Se si considerano tutte le citazioni dei vari interventi proposti (primo + secondo + terzo posto) **l'aumento delle zone a traffico limitato, pedonali, dedicate alle bici** ottiene il 63.9% del totale delle citazioni (► **Figura 2.8**).

► **Tabella 2.14**

Interventi per facilitare l'uso della bicicletta come mezzo di trasporto in ambito urbano. Anno 2012 (valori percentuali - ordine di importanza)

INTERVENTI	Primo intervento	Secondo intervento	Terzo intervento
Aumentare le zone a traffico limitato, pedonali, dedicate alle biciclette	38,9	18,0	11,3
Migliorare la pavimentazione stradale	15,7	10,8	11,6
Ridurre la velocità in città delle auto e dei mezzi a motore	14,8	9,0	10,4
Rastrelliere - parcheggi per le biciclette nei principali luoghi	12,6	11,3	10,2
Biciclette messe a disposizione dal Comune	8,4	6,5	8,2
Incentivi per l'acquisto della bicicletta	4,6	4,4	5,6
Possibilità di portare la bicicletta sui mezzi pubblici	1,4	1,4	4,6
Maggiore sensibilizzazione per incrementare l'uso della bici	1,0	0,4	0,1
Maggiore rispetto delle norme del codice della strada - Controllo	0,7	0,3	
Istituzione di giornate con divieto - limitazione del traffico	0,5	0,4	0,1
Miglioramento strutturale delle strade	0,4	0,2	
Altro	0,9	0,1	0,2
Nessun altro	-	37,2	38,0
Totale	100,0	100,0	100,0

Fonte: Regione Toscana – “La mobilità ciclabile in Toscana”, 2012

► **Figura 2.8**

Interventi per facilitare l'uso della bicicletta come mezzo di trasporto in ambito urbano (% sul totale delle segnalazioni)



Fonte: Regione Toscana – “La mobilità ciclabile in Toscana”, 2012

Gli utilizzatori in ambito urbano – SINTESI

In Toscana **gli utilizzatori della bicicletta in ambito urbano** sono pari al 35.1% della popolazione in età 14-70 anni, valore che corrisponde ad una stima di quasi 943.000 persone.

Motivo di utilizzo della bici: il motivo di utilizzo più citato riguarda **lo svago, il tempo libero e lo sport** (53.2% delle segnalazioni), ma è significativo anche l'utilizzo per spostamenti di **tipo sistematico** (andare ai luoghi di studio e lavoro, accompagnare i figli a scuola) che può raggiungere il valore del 38.1%.

L'uso della bici come vero mezzo di trasporto (per spostamenti sia occasionali che sistematici) è più diffuso tra le donne e nei comuni di grosse dimensioni, mentre l'utilizzo per motivi ludico-sportivi è maggiore tra i maschi ed è presente soprattutto in realtà comunali di dimensioni medio - piccole.

Frequenza di utilizzo: il 38.4% degli utilizzatori ha un uso urbano frequente della bicicletta, servendosi almeno 5 volte a settimana.

Trend: l'utilizzo della bicicletta si presenta stabile nel tempo o in crescita, con il 54.9% degli utilizzatori che nell'ultimo anno ha mantenuto costante il livello di uso ed il 25.1% che lo ha aumentato.

Sia l'aumento che la diminuzione nell'uso sono legati principalmente a **motivazioni riferibili alla sfera personale** (cambiamenti delle esigenze di spostamento e motivi di salute) mentre il miglioramento (o peggioramento) delle condizioni strutturali e della viabilità (traffico) registrano circa il 18% delle segnalazioni.

Si segnala inoltre che l'aumento dell'uso della bici è molto legato alle caratteristiche positive del mezzo (38.8% dei segnalazioni): l'essere pratica, comoda, veloce rispetto all'auto ed ecologica.

Ostacoli alla diffusione dell'uso della bici: i maggiori ostacoli alla diffusione dell'utilizzo della bici in contesti urbani sono la **presenza di traffico automobilistico (43.6%)** e **l'assenza o l'inadeguatezza delle piste ciclabili (41.4%)**.

Interventi per favorire la diffusione dell'uso della bici: in coerenza con gli ostacoli segnalati, gli interventi considerati più utili al fine di facilitare e diffondere l'uso della bici come vero mezzo di trasporto fanno riferimento in primo luogo all'**aumento delle zone a traffico limitato, pedonali, dedicate alle bici**, strumenti percepiti come necessari per garantire protezione rispetto al pericolo costituito dal traffico.

2.3 Gli utilizzatori della bicicletta in ambito non urbano

2.3.1. Il profilo degli utilizzatori in ambito non urbano

In questo capitolo vengono illustrate le caratteristiche e le scelte degli utilizzatori in ambito non urbano, ossia di coloro che *utilizzano la bicicletta al di fuori dei centri abitati con frequenza pari o superiore ad una volta al mese*. Si tratta di una

stima di circa 894.000 soggetti.

Rispetto alla popolazione di 14-70 anni gli utilizzatori in ambito non urbano risultano più presenti nei comuni di dimensione intermedia (43.6% rispetto al 38.9% del totale della popolazione tra 14 e 70 anni), tra i maschi (56.8% contro 49.4% della popolazione) e tra gli occupati (58.8% contro il 53.7%) (► **Tabella 2.15**).

Inoltre dispongono di un numero medio di bici presen-

► Tabella 2.15

Profilo degli utilizzatori della bicicletta in ambito non urbano. Anno 2012 (valori percentuali)

CARATTERISTICHE	Utilizzatori in ambito non urbano	Totale popolazione toscana 14-70 anni
Tipologia del comune di residenza		
Area Metropolitana Fiorentina	14,4	16,0
Altri comuni capoluogo	24,5	24,7
Altri comuni non capoluogo	61,2	59,3
Totale	100,0	100,0
Ampiezza del Comune di residenza		
Meno di 10.000	19,9	21,9
Da 10.000 a 50.000	43,6	38,9
Oltre 50.000	36,5	39,2
Totale	100,0	100,0
Sesso		
Maschio	56,8	49,4
Femmina	43,2	50,6
Totale	100,0	100,0
Classe di età		
Da 14 a 34 anni	30,0	29,2
Da 35 a 60 anni	56,5	53,6
Da 61 a 70 anni	13,5	17,2
Totale	100,0	100,0
Titolo di studio		
Nessun titolo -Licenza elementare	6,2	7,3
Licenza media inferiore	28,7	28,7
Licenza-diploma media superiore	46,1	45,6
Laurea	18,4	17,4
Non indica	0,6	0,9
Totale	100,0	100,0

Fonte: Regione Toscana – “La mobilità ciclabile in Toscana”, 2012

→ **Segue**

→ Segue ► **Tabella 2.15**

Profilo degli utilizzatori della bicicletta in ambito non urbano. Anno 2012 (valori percentuali)

CARATTERISTICHE	Utilizzatori in ambito non urbano	Totale popolazione toscana 14-70 anni
Condizione professionale		
Impiegato-addetto al commercio	26,6	24,2
Pensionato	15,8	17,6
Studente	15,0	15,0
Operaio	13,3	12,5
Casalinga	6,8	9,3
Imprenditore-libero professionista	8,7	7,7
Insegnante	3,1	3,5
Artigiano-commerciante-esercente	4,6	4,0
Disoccupato-ha perso il lavoro	2,7	2,9
Funzionario-dirigente	1,6	1,2
In attesa di primo impiego	0,2	0,6
Imprenditore agricolo	0,5	0,4
Rappresentante	0,4	0,3
Altro	0,1	0,2
Non indica	0,6	0,7
Totale	100,0	100,0
Numero medio di:		
N. medio di componenti della famiglia	3,27	3,16
N. medio di auto in famiglia	1,91	1,84
N. medio di bici in famiglia	3,08	2,29
Possesso di patente		
Sì	89,6	88,5
No	10,1	11,2
Non indica	0,3	0,3
Totale	100,0	100,0
Tipo di bicicletta utilizzata		
Bicicletta personale	85,3	55,3
Bicicletta disponibile a casa	14,0	11,1
Bicicletta pubblica-in condivisione	0,4	0,4
Non usa la bicicletta	0,3	32,7
Non indica	-	0,4
Totale	100,0	100,0
Luogo di ricovero della bicicletta		
In strada	1,2	1,8
Garage	75,6	75,1
Giardino privato	8,6	7,9
Giardino condominiale	1,0	1,3
Androne-altro spazio interno all'edificio condominiale	4,2	4,6
Dentro casa	8,1	7,8
Cantina	0,5	0,1
Altro	0,2	0,5
Non indica	0,6	0,7
Totale	100,0	100,0

Fonte: Regione Toscana – “La mobilità ciclabile in Toscana”, 2012

ti in famiglia (3.08) superiore a quello della popolazione (2.29).

La bicicletta utilizzata è in genere di proprietà personale, pur se in misura minore rispetto a quanto osservato per gli utilizzatori in ambito urbano (85.3% contro 90%);

l'utilizzo di una bici familiare interessa il 14% degli utilizzatori in contesti non urbani.

Per ciò che riguarda il luogo in cui la bicicletta è custodita nel corso della notte si osserva la diffusa possibilità di tenere la bicicletta in garage (75.6%), possibilità maggiore di quella riscontrata tra gli utilizzatori in ambito urbano (72.3%).

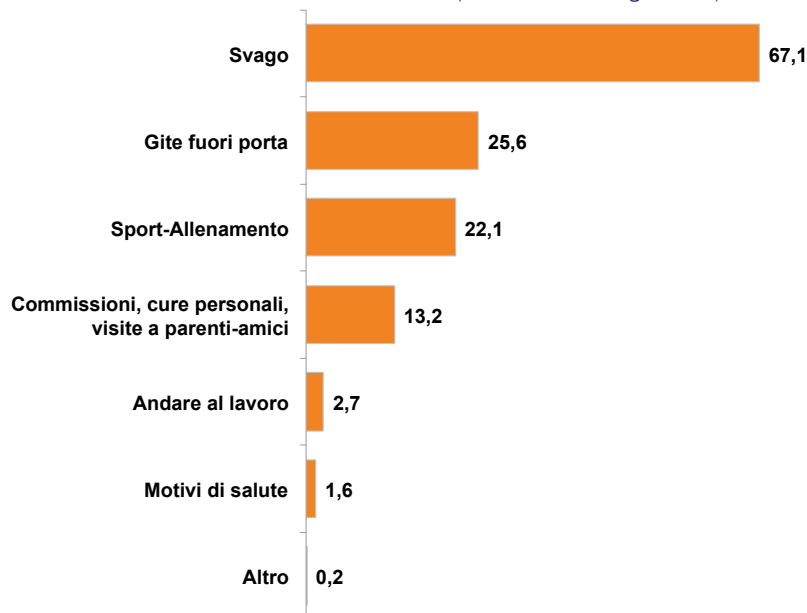
2.3.2. Abitudini di utilizzo della bicicletta in ambito non urbano

I motivi di utilizzo

Tra gli utilizzatori della bicicletta in ambito non urbano prevalgono nettamente le **motivazioni di carattere ludico-sportive**: lo *svago*, le *gite fuori porta* e lo *sport-allenamento* ottengono rispettivamente il 67.1%, il 25.6% e il 22.1% delle segnalazioni. L'utilizzo di tipo occasionale, legato a *commissioni, cure personali, visite a parenti e amici*, registra una quota minore, ma non trascurabile, di citazioni pari al 13.2%. Le motivazioni connesse al *lavoro*, invece, ottengono solo il 2.7% del totale delle risposte (► **Figura 2.9**).

► **Figura 2.9**

Motivi di utilizzo della bicicletta in ambito non urbano (% sul totale delle segnalazioni)



Fonte: Regione Toscana – “La mobilità ciclabile in Toscana”, 2012

L'uso della bicicletta fuori dai centri abitati non presenta grosse differenze nei diversi ambiti territoriali regionali ma evidenzia alcune particolarità in relazione alle caratteristiche demografiche degli utilizzatori

(► **Tabella 2.16**):

► l'uso per *sport-allenamento* è nettamente più diffuso tra i maschi (31.7% rispetto al 9.6% delle donne) e, come è naturale, tra chi ha meno di 60 anni;

► l'utilizzo per *svago* e per *gite fuori porta* registra percentuali leggermente più alte tra le donne (72.4% contro il 63.1% dei maschi);

► l'utilizzo per *commissioni - cure - visite* è invece maggiore tra le persone con più di 60 anni (29.8%) e tra le donne (19.1% rispetto all'8.7% degli uomini).

Si osserva dunque una maggiore propensione femminile,

già emersa tra gli utilizzatori urbani, all'uso della bici come vero mezzo di trasporto anche per spostamenti occasionali, mentre tra gli uomini prevale l'elemento puramente ludico-sportivo.

Tipologia di percorsi

Il **59.2% degli utilizzatori usa la bicicletta in prevalenza su strade asfaltate** al di fuori dei centri abitati, il 18.2% su *strade sterrate* ed il 12.4% su *piste ciclabili*; seguono con percentuali minori *i sentieri e le strade di montagna* (7.5%) e i percorsi lungo *spiagge, arenili, lungolaghi* (2.7%) (► **Figura 2.10**).

Anche nella scelta del percorso emergono alcune differenze significative tra uomini e donne: la *strada sterrata* è preferita dagli uomini (21.2% rispetto al 14.1% delle donne),

► Tabella 2.16

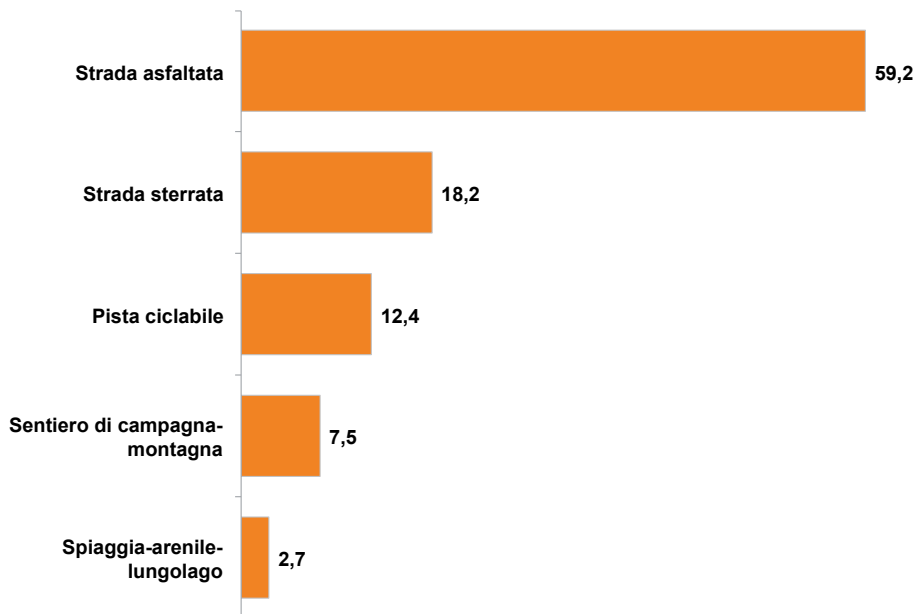
Motivi di utilizzo della bicicletta in ambito non urbano per caratteristiche socio-demografiche. Anno 2012 (valori percentuali - risposta multipla)

MOTIVI DI UTILIZZO	Maschio	Femmina	Da 14 a 34 anni	Da 35 a 60 anni	Da 61 a 70 anni	Totale
Svago	63,1	72,4	65,5	68,4	65,4	67,1
Gite fuori porta	23,6	28,2	28,4	24,7	22,8	25,6
Sport-Allenamento	31,7	9,6	23,5	23,1	15,2	22,1
Commissioni, cure personali, visite a parenti-amici	8,7	19,1	6,0	13,1	29,8	13,2
Andare a lavoro	3,1	2,1	2,1	3,3	1,3	2,7
Motivi di salute	1,5	1,7	0,2	2,0	2,8	1,6
Andare a scuola	0,0	0,1	0,1	0,0	0,0	0,0
Altro	0,1	0,3	0,0	0,1	0,6	0,2

Fonte: Regione Toscana – "La mobilità ciclabile in Toscana", 2012

► **Figura 2.10**

Tipo di percorso prevalente per l'utilizzo della bicicletta in ambito non urbano (%)



Fonte: Regione Toscana – “La mobilità ciclabile in Toscana”, 2012

mentre le *piste ciclabili* sono scelte maggiormente dalle donne (16,2% rispetto a 9,6% dei maschi). Per ciò che riguarda l'età, come è facilmente intuibile, la scelta dei percorsi

fisicamente più impegnativi (strade sterrate e sentieri di campagna e di montagna) diminuisce al crescere dell'età (► **Tabella 2.17**).

► **Tabella 2.17**

Percorsi su cui avvengono prevalentemente gli spostamenti in bicicletta in ambito non urbano per caratteristiche socio-demografiche. Anno 2012 (valori percentuali)

PERCORSI	Maschio	Femmina	Da 14 a 34 anni	Da 35 a 60 anni	Da 61 a 70 anni	Totale
Strada asfaltata	60,9	57,0	54,1	59,9	67,7	59,2
Strada sterrata	21,2	14,1	22,7	17,2	12,2	18,2
Pista ciclabile	9,6	16,2	10,6	13,5	11,9	12,4
Sentiero di campagna-montagna	6,8	8,4	8,9	7,6	4,4	7,5
Spiaggia-arenile-lungolago	1,5	4,3	3,7	1,9	3,8	2,7
Totale	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0

Fonte: Regione Toscana – “La mobilità ciclabile in Toscana”, 2012

Il trend nell'utilizzo

Il 56.7% degli utilizzatori nell'ultimo anno ha mantenuto costante il livello di uso della bicicletta in ambito non urbano. Il cambiamento di abitudini ha portato nel 24% dei casi ad una diminuzione d'uso e nel 19.3% un aumento (► **Figura 2.11**).

La stabilità nell'utilizzo della bici risulta maggiore nei comuni medio - grandi (con più di 10.000 abitanti) mentre la diminuzione riguarda soprattutto i comuni con meno di 10.000 abitanti (30.7% rispetto al 24.0% della media) (► **Tabella 2.18a**).

La diminuzione di utilizzo nell'ultimo anno risulta maggiore tra le donne (26.1%) e soprattutto tra i giovani tra 14 e 24 anni (32.1%) (► **Tabella 2.18b**).

Ostacoli all'utilizzo

Anche in ambito non urbano, i maggiori ostacoli alla diffusione della bicicletta sono

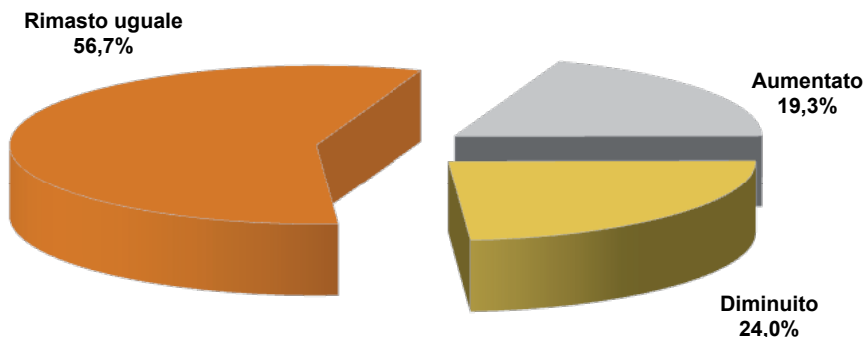
ritenuti il **traffico automobilistico (37.5% delle citazioni)** e **l'assenza o inadeguatezza delle piste ciclabili (28.2%)**. Altri ostacoli segnalati con percentuali rilevanti sono la velocità dei veicoli (24.9%), i percorsi disagiati (17.6%), le condizioni del manto stradale (15.5%) (► **Figura 2.12**).

Il confronto con il dato riferito all'uso urbano della bici evidenzia che, anche se i principali aspetti citati sono gli stessi, ossia la presenza di traffico automobilistico e l'inadeguatezza o assenza delle piste ciclabili, la rilevanza dei due elementi è sicuramente minore per l'utilizzo della bici in ambito non urbano.

Al contrario, in ambito non urbano acquistano maggiore rilevanza gli ostacoli costituiti dalla velocità dei veicoli (si ricorda che in ambito non urbano l'utilizzo della bici avviene in prevalenza su strade asfaltate), dai percorsi disagiati e dalle condizioni del manto stradale (► **Tabella 2.19**).

► **Figura 2.11**

Utilizzo della bicicletta in ambito non urbano rispetto ad un anno fa (%)



Fonte: Regione Toscana – “La mobilità ciclabile in Toscana”, 2012

► **Tabella 2.18a**

Utilizzo della bicicletta in ambito non urbano rispetto ad un anno fa per area territoriale e classe di ampiezza demografica del comune. Anno 2012 (valori percentuali)

LIVELLO DI UTILIZZO	Area Metropolitana Fiorentina	Altri Comuni Capoluogo	Altri Comuni non Capoluogo	Comuni con meno di 10.000 ab.	Comuni da 10.000 a 50.000 ab.	Comuni oltre i 50.000 ab.	Totale
Aumentato	19,4	20,6	18,8	16,0	20,7	19,5	19,3
Diminuito	21,0	22,7	25,2	30,7	21,9	22,8	24,0
Rimasto uguale	59,6	56,7	56,0	53,3	57,4	57,7	56,7
Totale	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0

Fonte: Regione Toscana – “La mobilità ciclabile in Toscana”, 2012

► **Tabella 2.18b**

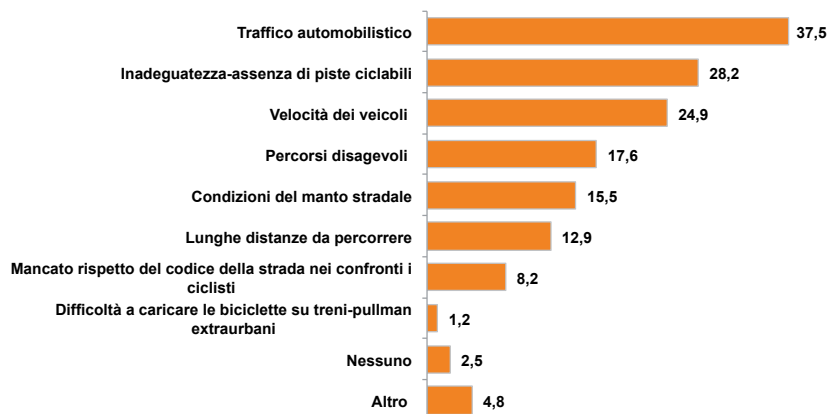
Utilizzo della bicicletta in ambito non urbano rispetto ad un anno fa per caratteristiche socio-demografiche. Anno 2012 (valori percentuali)

LIVELLO DI UTILIZZO	Maschio	Femmina	Da 14 a 34 anni	Da 35 a 60 anni	Da 61 a 70 anni	Totale
Aumentato	21,1	17,0	17,6	20,9	16,6	19,3
Diminuito	22,4	26,1	32,1	19,4	25,0	24,0
Rimasto uguale	56,5	56,9	50,3	59,7	58,4	56,7
Totale	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0

Fonte: Regione Toscana – “La mobilità ciclabile in Toscana”, 2012

► **Figura 2.12**

Ostacoli alla diffusione dell'uso della bicicletta in ambito non urbano (% sul totale delle segnalazioni)



Fonte: Regione Toscana – “La mobilità ciclabile in Toscana”, 2012

► **Tabella 2.19**

Ostacoli alla diffusione dell'uso della bicicletta in ambito urbano e non urbano - Anno 2012 (valori percentuali - risposta multipla)

OSTACOLI	Utilizzatori in ambito non urbano	Utilizzatori in ambito urbano
Traffico automobilistico	37,5	43,6
Inadeguatezza-assenza delle piste ciclabili	28,2	41,4
Velocità dei veicoli	24,9	17,8
Percorsi disagiati/struttura strade	17,6	8,7
Condizioni del manto stradale	15,5	10,7
Lunghe distanze da percorrere	12,9	5,7
Mancato rispetto del codice della strada nei confronti dei ciclisti	8,2	7,1
Difficoltà a caricare le biciclette su treni-pullman extraurbani	1,2	-
Ridotta estensione di zone limitate al traffico, isole pedonali	-	7,8
Mancanza-scarso diffusione di rastrelliere-parcheggi dedicati	-	7,3
Paura dei furti	-	4,9
Inquinamento ambientale	-	3,2
Nessuno	2,5	2,2
Altro	4,8	2,6

Fonte: Regione Toscana – “La mobilità ciclabile in Toscana”, 2012

Gli utilizzatori in ambito non urbano – SINTESI

Gli **utilizzatori della bicicletta in ambito non urbano** sono pari al 33.3% della popolazione toscana in età 14-70 anni, valore che corrisponde ad una stima di circa 894.000 persone.

Motivo di utilizzo delle bici: in ambito non urbano si utilizza la bici soprattutto per svago (67.1% delle risposte), gite fuori porta (25.6%) e per sport-allenamento (22.1%), tutte **motivazioni di carattere ludico-sportivo**. L'utilizzo per commissioni, cure personali, visite a parenti e amici registra il 13.2% delle segnalazioni.

Tipologia di percorsi: la bicicletta è utilizzata in prevalenza su **strade asfaltate al di fuori dei centri abitati** (59.2%), quindi in situazioni caratterizzate da traffico misto (biciclette e mezzi motorizzati)

Trend: nell'ultimo anno il **livello di utilizzo della bicicletta fuori dai centri abitati è rimasto costante per il 56.7%** degli utilizzatori, mentre il 24% ne ha ridotto l'uso e il 19.3% lo ha accresciuto; la diminuzione risulta maggiore nei piccoli centri, tra le donne e soprattutto tra i giovani tra 14 e 34 anni.

Ostacoli alla diffusione dell'uso della bici: i maggiori ostacoli alla diffusione dell'uso della bici fuori dai centri abitati sono il **traffico automobilistico e l'assenza o inadeguatezza di piste ciclabili**. Il peso di questi ostacoli è peraltro molto minore rispetto a quanto osservato nel contesto urbano; mentre assumono un maggiore rilievo anche altri ostacoli, tra i quali la **velocità dei veicoli, i percorsi disagiati, le condizioni del manto stradale**.

2.4 I non utilizzatori

L'indagine consente di individuare tre tipologie di non utilizzatori:

- i “**non utilizzatori in ambito urbano**” che non utilizzano la bici in città e nei contesti urbani (e che comprendono sia persone che non utilizzano *mai* la bici sia persone che la usano solo *fuori* dai centri urbani);
- i “**non utilizzatori in ambito non urbano**”, che non utilizzano la bici fuori dai centri abitati (comprendono sia persone che non utilizzano *mai* la bici sia persone che la utilizzano solo *nei* centri urbani); e infine
- i “**non utilizzatori assoluti**” che non utilizzano *mai* la bicicletta o che la utilizzano *molto raramente*⁴ pari al 49.9% della popolazione in età 14-70 anni.

Questo capitolo si concentra su tre aspetti:

- innanzi tutto mette a confronto il profilo socio-demografico di queste tre tipologie di non utilizzatori rispetto al profilo generale della popolazione toscana di 14-70 anni;
- in secondo luogo esamina le motivazioni che spingono i non utilizzatori della bicicletta in centro abitato a non servirsi di questo mezzo;
- infine analizza le condizioni alle quali le prime due tipologie di non utilizzatori – i non utilizzatori in contesto urbano

e i non utilizzatori in contesto non-urbano – sarebbero disposti a servirsi della bicicletta.

2.4.1. Il profilo dei non utilizzatori

Nella ► **Tabella 2.20** è presentato il profilo socio-demografico delle tre tipologie di non utilizzatori della bicicletta.

2.4.2. Motivi di non uso e condizioni per l'eventuale utilizzo

A chi non utilizza la bicicletta in centro abitato sono state chieste le motivazioni del suo mancato utilizzo.

Il primo motivo citato fa riferimento al fatto che **la bici non costituisce un mezzo adatto ai propri spostamenti** (46.8% delle segnalazioni); se ad esso si aggiungono i motivi di salute ed età (6.8%) si nota che **le motivazioni di tipo personale** raggiungono il 53.6% delle citazioni.

Un secondo gruppo di motivazioni riguarda il **traffico e le carenze strutturali** che creano difficoltà nell'uso di questo mezzo (nel complesso 37.1% delle segnalazioni): tra queste in particolare si segnalano i percorsi disagiati (17.8%) e la pericolosità del traffico (8.5%).

Un altro motivo rilevante è

⁴ Meno di 1-3 giorni al mese in contesto urbano e meno di una volta al mese in contesto non urbano.

► Tabella 2.20

Profilo dei non utilizzatori della bicicletta. Anno 2012 (valori percentuali)

CARATTERISTICHE	Non utilizzatori assoluti	Non utilizzatori in ambito urbano	Non utilizzatori in ambito non urbano	Totale popolazione toscana 14-70 anni
Tipologia del comune di residenza				
Area Metropolitana Fiorentina	16,4	16,5	16,8	16,0
Altri comuni capoluogo	22,3	22,0	25,0	24,7
Altri comuni non capoluogo	61,3	61,5	58,2	59,3
Totale	100,0	100,0	100,0	100,0
Ampiezza del Comune di residenza				
Meno di 10.000	26,1	25,9	22,6	21,9
Da 10.000 a 50.000	37,5	38,9	36,6	38,9
Oltre 50.000	36,4	35,2	40,8	39,2
Totale	100,0	100,0	100,0	100,0
Sesso				
Maschio	44,9	46,7	47,1	49,4
Femmina	55,1	53,3	52,9	50,6
Totale	100,0	100,0	100,0	100,0
Classe di età				
Da 14 a 34 anni	27,7	29,3	29,6	29,2
Da 35 a 60 anni	53,6	54,2	52,2	53,6
Da 61 a 70 anni	18,7	16,5	18,2	17,2
Totale	100,0	100,0	100,0	100,0
Titolo di studio				
Nessun titolo -Licenza elementare	7,6	7,1	7,2	7,3
Licenza media inferiore	30,1	29,3	28,7	28,7
Licenza-diploma media superiore	45,8	46,4	45,8	45,6
Laurea	15,5	16,4	17,2	17,4
Non indica	0,9	0,9	1,0	0,9
Totale	100,0	100,0	100,0	100,0
Condizione professionale				
Impiegato-addetto al commercio	23,3	25,2	23,6	24,2
Pensionato	18,7	16,5	18,4	17,6
Studente	12,6	13,5	15,1	15,0
Operaio	13,2	13,3	12,1	12,5
Casalinga	10,9	9,8	9,5	9,3
Imprenditore-libero professionista	6,7	7,4	7,4	7,7
Insegnante	3,6	3,3	3,6	3,5
Artigiano-commerciante-esercente	4,3	4,6	3,7	4,0
Disoccupato-ha perso il lavoro	3,1	3,0	3,1	2,9
Funzionario-dirigente	1,0	1,0	1,1	1,2
In attesa di primo impiego	0,7	0,6	0,8	0,6
Imprenditore agricolo	0,3	0,4	0,3	0,4
Rappresentante	0,3	0,3	0,3	0,3
Altro	0,4	0,3	0,3	0,2
Non indica	0,8	0,7	0,7	0,7
Totale	100,0	100,0	100,0	100,0

Fonte: Regione Toscana – “La mobilità ciclabile in Toscana”, 2012

→ Segue

→ Segue ► **Tabella 2.20**

Profilo dei non utilizzatori della bicicletta. Anno 2012 (valori percentuali)

CARATTERISTICHE	Non utilizzatori assoluti	Non utilizzatori in ambito urbano	Non utilizzatori in ambito non urbano	Totale popolazione toscana 14-70 anni
Numero medio di:				
N. medio di componenti della famiglia	3,08	3,14	3,12	3,16
N. medio di auto in famiglia	1,82	1,86	1,83	1,84
N. medio di bici in famiglia	1,57	1,88	1,94	2,29
Possesso di patente				
Si	87,7	88,7	88,7	88,5
No	12,1	11,1	11,1	11,2
Non indica	0,2	0,2	0,3	0,3
Totale	100,0	100,0	100,0	100,0

Fonte: Regione Toscana – “La mobilità ciclabile in Toscana”, 2012

► **Tabella 2.21a**

Motivi di non utilizzo della bicicletta in ambito urbano. Anno 2012 (valori percentuali - risposta multipla)

MOTIVI DEL NON USO IN AMBITO URBANO	Valori percentuali
Non è adatta ai miei spostamenti	46,8
Per motivi di salute-età	6,8
Totale motivi di tipo personale	53,6
I percorsi sono disagiati	17,8
E' pericolosa per il traffico	8,5
Nel mio comune non ci sono piste ciclabili- corsie dedicate	4,2
E' pericolosa per le condizioni del manto stradale	2,9
Gli automobilisti hanno poco rispetto dei ciclisti	2,0
Non posso posteggiarla in un luogo sicuro	1,7
Totale motivi legati a traffico - carenze strutturali	37,1
E' un mezzo faticoso-scomodo	15,1
Scarsa preferenza per la bicicletta	1,3
Totale motivi legati a caratteristiche del mezzo	16,4
Non possiede una bicicletta	10,3
Non sa andare in bicicletta	4,6
Altro	1,4

Fonte: Regione Toscana – “La mobilità ciclabile in Toscana”, 2012

costituito dal fatto che la bicicletta è percepita come un mezzo impegnativo e faticoso (15.1%).

Infine si osserva che nel 10.3% dei casi il non utilizzo è motivato dal mancato possesso della bicicletta e nel 4.6% dal non sapere andare in bicicletta.

Nelle **► Tabella 2.21b** e **► Tabella 2.21c** i motivi del non uso della bicicletta in centro abitato sono analizzati in relazione all'area territoriale di residenza e alle caratteristiche socio-demografiche dei non utilizzatori. In particolare si possono fare le seguenti osservazioni:

- › il fatto che la *bicicletta non sia adatta ai propri spostamenti* è una motivazione che registra percentuali particolarmente elevate tra i giovani (60.4% di citazioni);
- › i *percorsi disagiati* sono maggiormente indicati dai residenti nei piccoli comuni (31.8%) e da coloro che hanno tra i 35 e i 60 anni (21.7%);
- › la *pericolosità del traffico* è segnalata soprattutto da chi vive nell'Area Metropolitana Fiorentina (14.2%) e nei comuni con più di 50.000 abitanti (11.2%) oltre che dagli ultrasessantenni (11.3%).

2.4.3. Condizioni per l'eventuale utilizzo della bici

Questo paragrafo esamina e mette a confronto le condizioni alle quali i *non utilizzatori in contesto urbano* e i *non utilizzatori in contesto non-urbano* sarebbero disposti a servirsi della bicicletta⁵.

Il risultato più rilevante, che riguarda entrambe le tipologie di utilizzatori, è un elevato disinteresse nei confronti del mezzo (**► Figura 2.13**). In effetti alla domanda "A quale condizione sarebbe disposto ad utilizzare la bicicletta?" la voce "a nessuna condizione" ottiene:

- il 63.5% delle risposte tra i non utilizzatori in ambito non-urbano; e
- il 66.1% delle risposte tra i non utilizzatori in ambito urbano. Tale percentuale è la sintesi di una *indisponibilità assoluta* (espressa da coloro che - con il 42% delle segnalazioni - dicono di non essere disposti ad utilizzare la bici "a nessuna condizione") e di una *indisponibilità relativa* (indicata con il 24.1% delle segnalazioni da quei soggetti che ne subordinano l'uso ad un eventuale cambiamento delle proprie esigenze di mobilità, una condizione legata a situazioni o valutazioni strettamente perso-

⁵ Si tenga presente, nella lettura dei risultati, che alcune condizioni valgono per entrambe le tipologie di non-utilizzatori (ad esempio: migliori condizioni del manto stradale) mentre altre sono specifiche rispetto al contesto.

► **Tabella 2.21b**

Motivi di non utilizzo della bicicletta in ambito urbano per area territoriale e classe di ampiezza demografica del comune. Anno 2012 (valori percentuali - risposta multipla)

MOTIVI DI NON UTILIZZO	Area Metropolitana Fiorentina	Altri Comuni Capoluogo	Altri Comuni non Capoluogo	Comuni con meno di 10.000 ab.	Comuni da 10.000 a 50.000 ab.	Comuni oltre i 50.000 ab.	Totale
La bicicletta non è adatta ai miei spostamenti	48,4	48,8	45,7	42,5	49,0	47,6	46,8
Motivi di salute/età	7,1	9,5	5,7	4,6	6,4	8,8	6,8
Totale motivi di tipo personale	55,5	58,3	51,4	47,1	55,4	56,4	53,6
Percorsi disagiati	7,5	11,7	22,8	31,8	15,6	10,1	17,8
La bicicletta è pericolosa a causa del traffico	14,2	8,3	7,0	4,9	8,4	11,2	8,5
Mancanza nel comune di piste ciclabili/corsie dedicate	4,7	4,3	4,0	3,6	4,2	4,5	4,2
La bici è pericolosa per le condizioni del manto stradale	2,7	2,5	3,1	2,8	3,0	2,9	2,9
Gli automobilisti hanno poco rispetto dei ciclisti	2,0	1,7	2,1	1,6	2,2	2,0	2,0
Mancanza di un luogo sicuro per il posteggio	3,0	2,3	1,1	1,3	1,2	2,6	1,7
Totale motivi legati a traffico - carenze strutturali	34,1	30,8	40,2	46,0	34,6	33,3	37,1
Mezzo faticoso-scomodo	11,1	15,1	16,2	16,2	15,4	14,1	15,1
Scarsa preferenza per la bicicletta	1,1	0,7	1,6	1,1	1,7	1,0	1,3
Totale motivi legati a caratteristiche del mezzo	12,1	15,8	17,8	17,3	17,0	15,1	16,4
Non possiedo la bicicletta	14,1	10,5	9,2	9,3	10,0	11,4	10,3
Non so andare in bicicletta	4,9	4,2	4,7	5,0	4,2	4,8	4,6
Altro	1,1	1,7	1,4	0,9	1,7	1,5	1,4

Fonte: Regione Toscana – “La mobilità ciclabile in Toscana”, 2012

► **Tabella 2.21c**

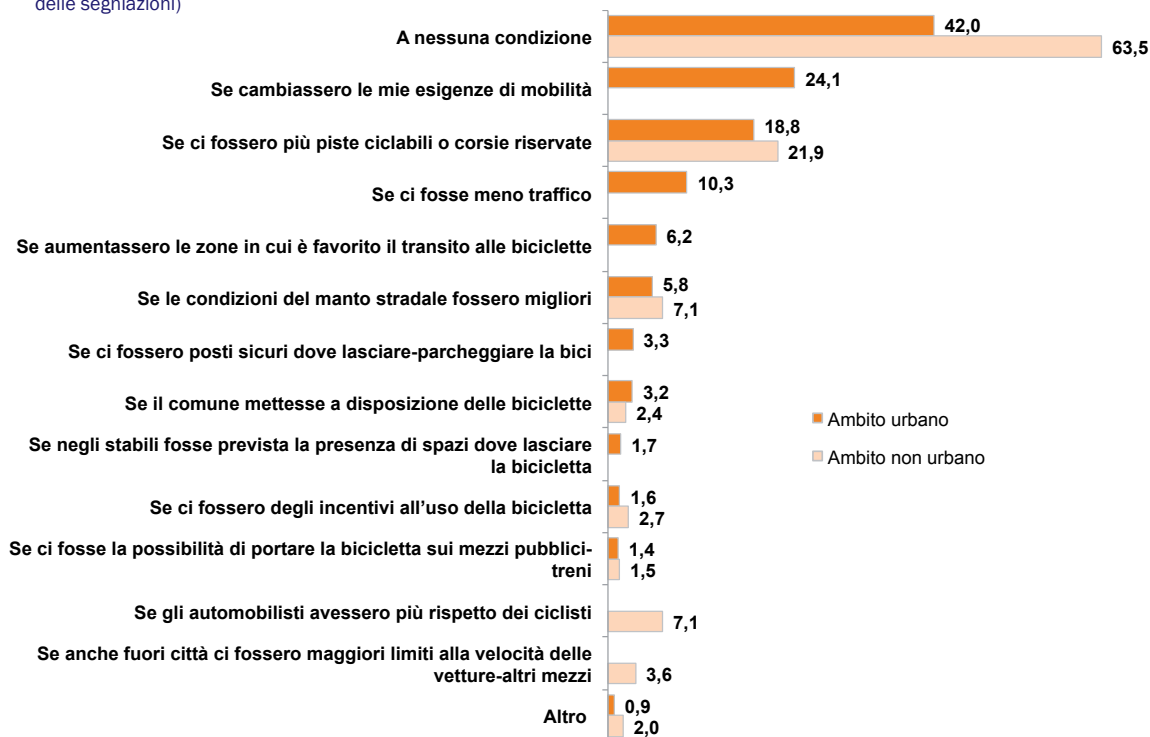
Motivi di non utilizzo della bicicletta in ambito urbano per caratteristiche socio-demografiche. Anno 2012 (valori percentuali - risposta multipla)

MOTIVI DI NON UTILIZZO	Maschio	Femmina	Da 14 a 34 anni	Da 35 a 60 anni	Da 61 a 70 anni	Totale
La bicicletta non è adatta ai miei spostamenti	51,6	42,6	60,4	46,1	25,0	46,8
Motivi di salute/età	5,7	7,7	1,2	5,7	20,1	6,8
Totale motivi di tipo personale	57,3	50,3	61,6	51,8	45,1	53,6
Percorsi disagiati	17,1	18,5	9,0	21,7	20,8	17,8
La bicicletta è pericolosa a causa del traffico	7,7	9,2	6,5	8,7	11,3	8,5
Mancanza nel comune di piste ciclabili/corse dedicate	3,8	4,5	4,7	3,9	4,0	4,2
La bici è pericolosa per le condizioni del manto stradale	3,1	2,7	1,7	3,2	4,2	2,9
Gli automobilisti hanno poco rispetto dei ciclisti	1,8	2,2	2,3	1,8	2,0	2,0
Mancanza di un luogo sicuro per il posteggio	1,5	1,8	1,7	2,1	0,5	1,7
Totale motivi legati a traffico - carenze strutturali	35,1	38,9	25,9	41,4	42,9	37,1
Mezzo faticoso-scomodo	15,7	14,6	15,4	14,3	17,4	15,1
Scarsa preferenza per la bicicletta	1,9	0,7	2,0	1,0	0,9	1,3
Totale motivi legati a caratteristiche del mezzo	17,6	15,3	17,4	15,3	18,2	16,4
Non possiedo la bicicletta	10,6	10,0	11,6	9,8	9,7	10,3
Non so andare in bicicletta	1,5	7,3	1,6	4,5	10,4	4,6
Altro	1,4	1,5	1,8	1,4	0,6	1,4

Fonte: Regione Toscana – “La mobilità ciclabile in Toscana”, 2012

► **Figura 2.13**

Condizioni alle quali i non utilizzatori della bicicletta la utilizzerebbero in ambito urbano e non urbano (% sul totale delle segnalazioni)



Fonte: Regione Toscana – “La mobilità ciclabile in Toscana”, 2012

nali, indipendenti da interventi esterni di qualsiasi tipo).

Tra chi invece **manifesta disponibilità ad un possibile uso futuro**, la condizione più citata, in entrambi gli ambiti, è quella che fa riferimento alla maggiore **presenza di piste ciclabili o corsie riservate** (18.8% per l'utilizzo urbano e 21.9% per quello non urbano), presupposto che subordina quindi l'utilizzo della bici a un intervento strutturale che porti ad un miglioramento delle sue condizioni di uso.

Altre condizioni di utilizzo segnalate sono:

- per il contesto urbano la *riduzione del traffico* (10.3% delle segnalazioni), *l'aumento di zone che favoriscano il transito delle biciclette* (6.2%) e il *miglioramento delle condizioni del manto stradale* (5.8%);
- per il contesto non urbano il *maggiore rispetto dei ciclisti da parte degli automobilisti* (7.1%) e il *miglioramento delle condizioni del manto stradale* (7.1%).

I non utilizzatori – SINTESI

I **non utilizzatori in ambito urbano** che non utilizzano la bici in città (e che comprendono sia persone che non utilizzano mai la bici sia persone che la usano solo fuori dai centri urbani) sono pari al 64,9% della popolazione in età 14-70 anni.

I **non utilizzatori in ambito non urbano** che non utilizzano la bici fuori dai centri abitati (e che comprendono sia persone che non utilizzano mai la bici sia persone che la utilizzano solo nei centri urbani) sono pari al 66,7% della popolazione in età 14-70 anni.

I **non utilizzatori assoluti** che non utilizzano mai o molto raramente la bicicletta risultano pari al 49,9% della popolazione in età 14-70 anni.

La prima motivazione di non uso della bici in ambito urbano è legata al fatto che si tratta di un **mezzo non adatto ai propri spostamenti** (46,8%); altre motivazioni di rilievo fanno invece riferimento al fatto che i percorsi urbani sono disagiati (17,8%) e al fatto che la bici è percepita come un mezzo faticoso (15,1%).

Una parte consistente dei non utilizzatori appare totalmente **indisponibile all'uso della bicicletta anche per il futuro**, sia in ambito urbano (66,1%), sia in ambito non urbano (63,5%).

Tra chi manifesta invece disponibilità ad utilizzarla nel futuro la condizione di uso più importante fa riferimento alla **maggiore presenza di piste ciclabili o corsie riservate** (18,8% delle citazioni tra i non utilizzatori in contesto urbano e 21,9% tra i non utilizzatori in contesto non urbano).

2.5 I cittadini e le piste ciclabili

Il fatto che le piste ciclabili costituiscano un elemento importante nel determinare la propensione dei cittadini ad usare la bici è noto, ed è confermato anche da alcuni risultati dell'indagine. In effetti l'assenza o l'inadeguatezza delle piste ciclabili è uno degli ostacoli ritenuti - da chi attualmente usa la bici - tra i più rilevanti per la diffusione della bicicletta come vero mezzo di trasporto, sia in ambito urbano (41%) che non urbano (28%) e l'aumento delle piste ciclabili è una delle condizioni più citate alle quali è subordinato l'uso della bici da parte di chi attualmente non la usa.

L'indagine dunque ha dedicato una sezione specifica del questionario a questo tema al fine di rilevare l'opinione di tutti i cittadini toscani in età 14-70 anni che sanno usare la bici, in termini di soddisfazione sugli aspetti più rilevanti di questi percorsi.

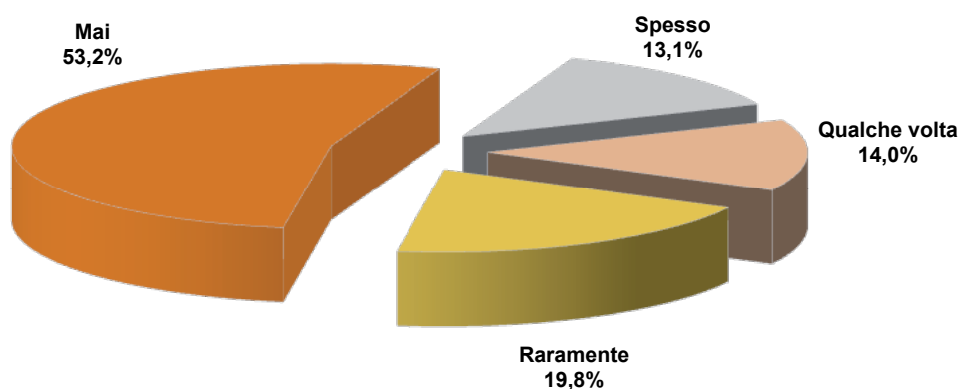
2.5.1. Utilizzo delle piste ciclabili

Il 13.1% della popolazione toscana tra 14 e 70 anni che sa andare in bicicletta utilizza le piste ciclabili spesso ed il 14% *qualche volta*, mentre il 19.8% se ne serve raramente e il 53.2% mai (► **Figura 2.14**).

L'utilizzo delle piste ciclabili risulta crescente all'aumentare della dimensione comunale;

► **Figura 2.14**

Frequenza di utilizzo delle piste ciclabili (%)



Fonte: Regione Toscana – “La mobilità ciclabile in Toscana”, 2012

in particolare l'uso frequente (spesso) passa dal 5.1% dei comuni con meno di 10.000 abitanti al 19% dei comuni con più di 50.000 abitanti (► **Tabella 2.22a**).

Le piste ciclabili vengono utilizzate soprattutto da chi usa la bici solo nei centri urbani (*spesso + qualche volta* = 56%) e da chi se ne serve in ambito urbano e non urbano (*spesso + qualche volta* = 56.4%), mentre l'utilizzo risulta nettamente più contenuto tra chi usa la bici esclusivamente fuori dai centri abitati (*spesso + qualche volta*

= 28.4%) (► **Tabella 2.22b**).

Naturalmente nella lettura di questi dati è opportuno ricordare che il livello di uso non dipende solo dalla preferenza delle persone per le piste ciclabili ma anche dal livello di dotazione presente in modo differenziato nel territorio.

L'utilizzo delle piste ciclabili è naturalmente molto ridotto tra i non utilizzatori della bicicletta (*spesso + qualche volta* = 4.8%) che hanno potuto rispondere a questa domanda poiché comprendono non solo chi non utilizza mai la bici, ma

► **Tabella 2.22a**

Frequenza di utilizzo delle piste ciclabili per area territoriale e classe di ampiezza demografica del comune. Anno 2012 (valori percentuali)

FREQUENZA DI UTILIZZO	Area Metropolitana Fiorentina	Altri Comuni Capoluogo	Altri Comuni non Capoluogo	Comuni con meno di 10.000 ab.	Comuni da 10.000 a 50.000 ab.	Comuni oltre i 50.000 ab.	Totale
Spesso	16,8	17,4	10,3	5,1	11,6	19,0	13,1
Qualche volta	15,5	16,6	12,5	8,2	14,5	16,7	14,0
Raramente	19,8	21,4	19,0	17,0	21,3	19,8	19,8
Mai	47,9	44,5	58,2	69,7	52,7	44,6	53,2
Totale	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0

Fonte: Regione Toscana – “La mobilità ciclabile in Toscana”, 2012

► **Tabella 2.22b**

Frequenza di utilizzo delle piste ciclabili per ambito di utilizzo della bicicletta. Anno 2012 (valori percentuali)

FREQUENZA DI UTILIZZO	Utilizzatori di bicicletta esclusivamente in ambito urbano	Utilizzatori di bicicletta esclusivamente in ambito non urbano	Utilizzatori di bicicletta in ambito urbano e non urbano	Non utilizzatori	Totale
Spesso	31,7	10,1	27,3	1,8	13,1
Qualche volta	24,3	18,3	29,1	3,0	14,0
Raramente	25,3	30,0	26,4	11,9	19,8
Mai	18,7	41,6	17,2	83,3	53,2
Totale	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0

Fonte: Regione Toscana – “La mobilità ciclabile in Toscana”, 2012

anche chi la usa raramente.

Il 71.7% di coloro che usano spesso o qualche volta le piste ciclabili utilizza solo piste che si trovano nel comune di residenza, il 17.8% solo piste presenti in altra località della regione e il 10.5% entrambe le tipologie (► **Figura 2.15**).

2.5.2. Valutazione delle piste ciclabili

A chi utilizza spesso o qualche volta le piste ciclabili è stato chiesto un giudizio sui diversi aspetti che le caratterizzano:

- la chiarezza della segnaletica
- la lunghezza e capillarità sul territorio
- la comodità di ingresso ed

uscita dalla pista ciclabile

- l'ampiezza della pista
- la pulizia e manutenzione
- lo stato del manto stradale
- la continuità ed interconnessione delle piste ciclabili
- la sicurezza negli attraversamenti/incroci
- l'illuminazione.

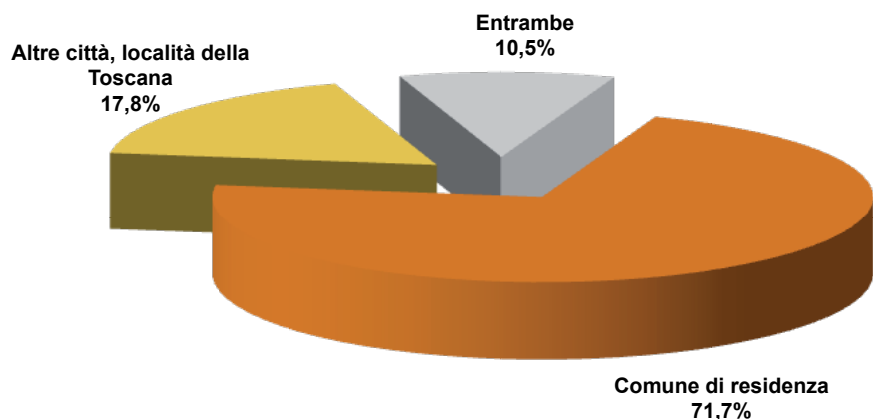
La valutazione è stata espressa con un voto su una scala da 1 a 10 e l'analisi delle valutazioni è stata realizzata considerando due indicatori:

- la *percentuale di pienamente soddisfatti*, calcolata tenendo conto di coloro che hanno assegnato un voto da 7 a 10 e
- il *voto medio*.

Gli elementi che riscuotono maggiore soddisfazione, con percentuali di pienamente sod-

► **Figura 2.15**

Luogo di utilizzo delle piste ciclabili (%)



Fonte: Regione Toscana – “La mobilità ciclabile in Toscana”, 2012

disfatti che variano tra il 55% e il 60%, e voto medio pari a 6.6 sono la **chiarezza della segnaletica e l'ampiezza della pista ciclabile** (► **Figura 2.16**).

Giudizi positivi riguardano anche la *pulizia e manutenzione* delle piste e lo *stato del manto stradale*, aspetti che registrano percentuali di pienamente soddisfatti superiori, sia pur di poco, al 50% e voto medio rispettivamente di 6.5 e 6.4.

Il giudizio si mantiene positivo ma con un livello di apprezzamento molto più contenuto per la *comodità di ingresso - uscita dalle piste, l'illuminazione, la sicurezza negli attraversamenti, la lunghezza e capillarità sul territorio*.

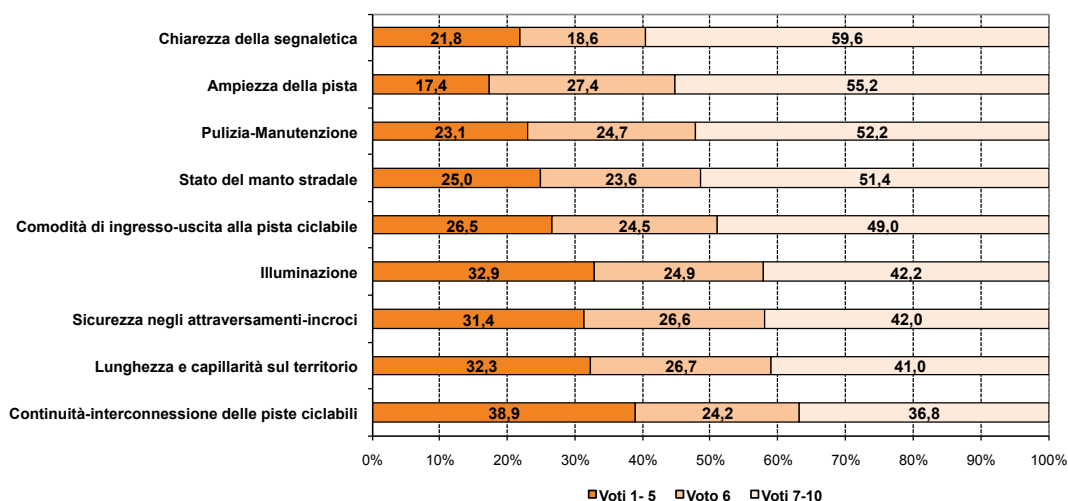
L'aspetto più critico è co-

munque costituito dalla *continuità - interconnessione tra le piste* che non ottiene la piena sufficienza (voto medio: 5.9) e per il quale la percentuale di pienamente soddisfatti è inferiore a coloro che esprimono una valutazione di insufficienza (36.8% contro 38.9%).

L'analisi per ambiti territoriali evidenzia la generale tendenza ad esprimere livelli di soddisfazione più modesti da parte di chi vive nell'Area Metropolitana Fiorentina e nei comuni di maggiori dimensioni (con oltre 50.000 abitanti), cioè da coloro che risentendo maggiormente dei problemi legati al traffico e che hanno quindi una effettiva maggiore esigenza di percorsi protetti (► **Tabella 2.23a**).

► **Figura 2.16**

Giudizio sui diversi aspetti delle piste ciclabili presenti in Toscana (distribuzione % dei voti espressi da 1 a 10)



Fonte: Regione Toscana – "La mobilità ciclabile in Toscana", 2012

► Tabella 2.23a

Giudizio sui diversi aspetti delle piste ciclabili presenti in Toscana per area territoriale e classe di ampiezza demografica del comune. Anno 2012 (valutazione su scala 1 - 10 - % Soddisfatti voto da 7 a 10)

GIUDIZI	Area Metropolitana Fiorentina	Altri Comuni Capoluogo	Altri Comuni non Capoluogo	Comuni con meno di 10.000 ab.	Comuni da 10.000 a 50.000 ab.	Comuni oltre i 50.000 ab.	Totale
<i>percentuale di soddisfatti</i>							
Ampiezza della pista	47,8	53,0	59,4	56,5	60,5	51,0	55,2
Chiarezza della segnaletica	53,3	58,1	63,0	59,8	64,0	56,4	59,6
Pulizia-Manutenzione	44,7	50,6	56,1	57,5	58,3	46,7	52,2
Stato del manto stradale	42,0	50,4	55,7	54,1	58,8	45,5	51,4
Comodità di ingresso-uscita alla pista ciclabile	39,5	46,2	54,4	52,4	54,3	44,5	49,0
Illuminazione	32,3	39,8	47,0	46,2	47,5	37,1	42,0
Sicurezza negli attraversamenti incroci	31,0	36,4	47,6	41,5	50,7	33,8	41,0
Lunghezza e capillarità sul territorio	25,6	40,2	49,7	45,8	49,4	36,1	42,2
Continuità interconnessione delle piste ciclabili	23,8	32,1	45,0	43,1	44,2	30,1	36,8

Fonte: Regione Toscana – “La mobilità ciclabile in Toscana”, 2012

Dal punto di vista dell'ambito di utilizzo della bici, la soddisfazione maggiore per le piste ciclabili emerge in genere da chi usa la bici solo in contesto non urbano mentre l'utilizzo solo urbano o misto evidenzia situazioni di apprezzamento minore (► **Tabella 2.23b**).

► **Tabella 2.23b**

Giudizio sui diversi aspetti delle piste ciclabili presenti in Toscana per ambito di utilizzo della bicicletta. Anno 2012 (valutazione su scala 1 – 10 - % Soddisfatti voto da 7 a 10)

GIUDIZI	Utilizzatori di bicicletta esclusivamente in ambito urbano	Utilizzatori di bicicletta esclusivamente in ambito non urbano	Utilizzatori di bicicletta in ambito urbano e non urbano	Non utilizzatori	Totale
<i>percentuale di soddisfatti</i>					
Ampiezza della pista	54,0	57,4	54,4	59,5	55,2
Chiarezza della segnaletica	60,8	59,8	57,6	63,7	59,6
Pulizia- Manutenzione	51,2	56,9	51,3	51,3	52,2
Stato del manto stradale	46,9	60,4	52,6	47,8	51,4
Comodità di ingresso-uscita alla pista ciclabile	45,6	53,8	50,1	49,3	49,0
Illuminazione	39,2	44,6	42,8	45,2	42,0
Sicurezza negli attraversamenti-incroci	36,9	46,2	42,1	43,5	41,0
Lunghezza e capillarità sul territorio	42,5	47,3	38,9	46,2	42,2
Continuità-interconnessione delle piste ciclabili	36,0	44,5	34,2	38,2	36,8

Fonte: Regione Toscana – “La mobilità ciclabile in Toscana”, 2012

I cittadini e le piste ciclabili – SINTESI

Il 27.1% della popolazione toscana tra 14 e 70 anni che sa andare in bicicletta si serve spesso o qualche volta delle piste ciclabili.

Tale percentuale di utilizzo sale al 56% tra gli utilizzatori che usano la bici solo nei centri abitati e al 56.4% tra chi la usa sia in ambito urbano che non.

Il livello di utilizzo cresce inoltre all'aumentare della dimensione comunale di residenza.

Il 71.7% di coloro che usano spesso o qualche volta le piste ciclabili, utilizza solo piste che si trovano nel comune di residenza.

Gli aspetti più apprezzati delle piste ciclabili sono la chiarezza della segnaletica e l'ampiezza della pista, aspetti che registrano percentuali di pienamente soddisfatti (ossia voto da 7 a 10) compresi tra il 55 e il 60%.

L'apprezzamento risulta più contenuto per la comodità di ingresso - uscita dalle piste, l'illuminazione, la sicurezza negli attraversamenti, la lunghezza e capillarità sul territorio, anche se l'aspetto più critico è costituito dalla continuità - interconnessione tra le piste che non ottiene la piena sufficienza (voto medio: 5.9) e per il quale la percentuale di pienamente soddisfatti è pari a 36.8%.

La soddisfazione per le piste ciclabili risulta in genere molto più modesta nell'Area Metropolitana Fiorentina e nei comuni di maggiori dimensioni, cioè proprio nei contesti che, risentendo maggiormente dei problemi legati al traffico, hanno una effettiva esigenza di percorsi sicuri e protetti.

2.6 La percezione della sicurezza nel muoversi in bicicletta

2.6.1. La sicurezza nell'uso della bici

A tutti gli intervistati, utilizzatori della bicicletta e non, è stato chiesto quanto ne ritenessero sicuro l'utilizzo in ambito urbano e non urbano.

Nel complesso la **maggioranza dei toscani considera poco o per nulla sicuro l'utilizzo della bicicletta** con percentuali intorno al 57% (57,3% in ambito urbano e 57,5% in conte-

sto non urbano).

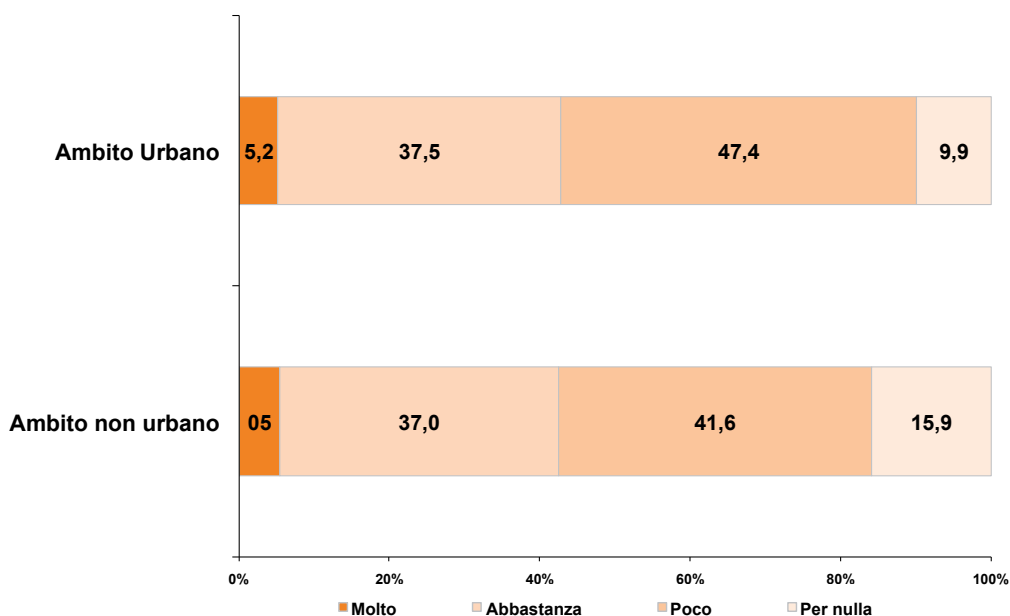
L'insicurezza risulta maggiore in ambito non urbano, dove la percentuale di coloro che considerano l'andare in bici "per nulla sicuro" è pari al 15,9% contro il 9,9% dell'ambito urbano (► **Figura 2.17**).

La percezione di sicurezza presenta differenze significative a seconda delle tipologie di utilizzo e delle esperienze maturate (► **Tabella 2.24**):

- chi utilizza la bici *solo* in centro abitato, coerentemente con le sue scelte ed esperienze, si sente più sicuro in ambito urbano e meno sicuro al di fuori

► **Figura 2.17**

Livello di sicurezza nell'uso della bicicletta in ambito urbano e non urbano (%)



Fonte: Regione Toscana – "La mobilità ciclabile in Toscana", 2012

► **Tabella 2.24**

Livello di sicurezza nell'uso della bicicletta in ambito urbano e non urbano per tipologia di utilizzatori della bicicletta. Anno 2012 (valori percentuali)

LIVELLO DI SICUREZZA	Utilizzatori di bicicletta esclusivamente in ambito urbano	Utilizzatori di bicicletta esclusivamente in ambito non urbano	Utilizzatori di bicicletta in ambito urbano e non urbano	Non utilizzatori	Totale
<i>in ambito urbano</i>					
Molto	6,6	3,8	6,3	4,8	5,2
Abbastanza	43,0	37,7	39,9	34,7	37,5
Molto + abbastanza	49,6	41,5	46,2	39,6	42,8
Poco	44,2	49,0	48,4	47,6	47,4
Per nulla	6,2	9,5	5,4	12,8	9,9
Poco + per nulla	50,4	58,5	53,8	60,4	57,2
Totale	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0
<i>in ambito non urbano</i>					
Molto	3,7	8,9	5,7	4,9	5,4
Abbastanza	31,2	44,4	40,7	35,4	37,0
Molto + abbastanza	34,9	53,4	46,4	40,3	42,5
Poco	45,8	38,1	41,6	41,3	41,6
Per nulla	19,3	8,5	12,0	18,4	15,9
Poco + per nulla	65,1	46,6	53,6	59,7	57,5
Totale	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0

Fonte: Regione Toscana – “La mobilità ciclabile in Toscana”, 2012

nb: si segnala che la domanda sulla percezione della sicurezza in ambito urbano e non urbano è stata posta a tutti gli intervistati, indipendentemente dall'utilizzo o meno della bicicletta.

di esso;

- chi utilizza invece la bici *esclusivamente* fuori dai centri urbani si sente più sicuro in questi contesti e molto meno in città;
- chi usa la bici sia in centro abitato che fuori di esso presenta un atteggiamento più equilibrato, avendo fatto esperienza diretta in entrambi i contesti. La percezione di sicurezza è infatti simile nei due ambiti nonché superiore a quella della popolazione nel suo complesso;
- i non utilizzatori di bicicletta, che hanno un'esperienza di uso della bici pressoché nulla

o molto sporadica, hanno la maggiore percezione di insicurezza in entrambi i contesti.

A chi ha valutato poco o per nulla sicuro l'utilizzo della bicicletta sono state chieste le motivazioni del giudizio espresso (► **Tabella 2.25**).

Sia in ambito urbano che non urbano la prima ragione di insicurezza è costituita dal **troppo traffico**, con una percentuale più elevata per l'utilizzo in ambito urbano (57,8% delle citazioni rispetto al 44,1% dell'ambito non urbano).

Torna poi, al secondo posto, l'elemento **piste ciclabili** con un peso simile nei due ambiti:

► **Tabella 2.25**

Motivi di insicurezza nell'utilizzo della bicicletta - Confronto ambito urbano e ambito non urbano. Anno 2012 (valori percentuali)

MOTIVI DI INISICUREZZA	Motivi di insicurezza - Ambito Urbano	Motivi di insicurezza - Ambito non urbano
Troppo traffico	57,8	44,1
Mancanza di piste ciclabili	36,9	36,8
Scorrettezza automobilisti-motociclisti	21,1	15,4
Eccessiva velocità da parte dei mezzi motorizzati	17,3	26,3
Mancanza di continuità tra piste ciclabili	10,7	9,0
Elevato rischio di incidenti stradali con gravi conseguenze per i ciclisti	9,0	12,5
Condizioni del manto stradale	8,3	9,5
Scarsa considerazione per bici e pedoni da parte di chi si occupa di viabilità	7,4	6,0
Disattenzione da parte di chi usa la bicicletta	4,8	4,5
Scarsa illuminazione delle strade	2,8	7,1
Rischio di furti nel lasciare la bicicletta per strada	0,9	0,7
Carreggiate troppo strette-strade con dimensioni troppo strette	0,6	1,0
Circolazione dei mezzi pesanti	0,1	0,6
Altro	0,5	1,1

Fonte: Regione Toscana – “La mobilità ciclabile in Toscana”, 2012

nb: si segnala che la domanda sui motivi di insicurezza in ambito urbano e non urbano è stata posta a tutti gli intervistati che hanno valutato “poco” o “per nulla” sicuro l'utilizzo della bicicletta.

la mancanza di questi percorsi protetti registra circa il 37% delle segnalazioni in entrambi i contesti. Oltre alla totale assenza di piste ciclabili sono segnalati anche i problemi connessi alle **carenze di continuità** (segnalati in circa l'11% dei casi in ambito urbano e nel 9% in quello non urbano).

L'analisi delle altre motivazioni consente di evidenziare alcune differenze tra il contesto urbano e quello non urbano: le *scorrettezze degli automobilisti e dei motociclisti* sono rilevate soprattutto nei centri abitati (21.1% delle citazioni contro il 15.4% del contesto non urbano); mentre *l'eccessiva velo-*

cità dei mezzi motorizzati e la scarsa illuminazione delle strade sono motivo di insicurezza soprattutto nei contesti non urbani (rispettivamente 26.3% e 7.1% contro 17.3% e 2.8% del contesto urbano).

2.6.2. I problemi sulla strada

Per completare il quadro della sicurezza a *tutti gli intervistati* è stata chiesta anche l'opinione sulle relazioni tra i diversi utenti della strada: ciclisti, automobilisti e pedoni.

Nella lettura del dato è opportuno tenere sempre presente che la domanda è stata rivolta a tutti gli intervistati, che

quindi in larga parte “sovrappongono” in sé stessi le diverse figure su cui sono chiamati a rispondere: infatti tutti sono pedoni, la metà circa utilizza la bicicletta con regolarità e poco meno del 90% è in possesso di patente, facendo presupporre un ampio uso della macchina; dunque nel rispondere di volta in volta la percezione delle problematiche stradali e del rapporto tra le diverse categorie è in qualche modo condizionata dal maggiore o minore livello di identificazione con una categoria specifica e dalla capacità di passare da una prospettiva di uso della strada ad

un'altra.

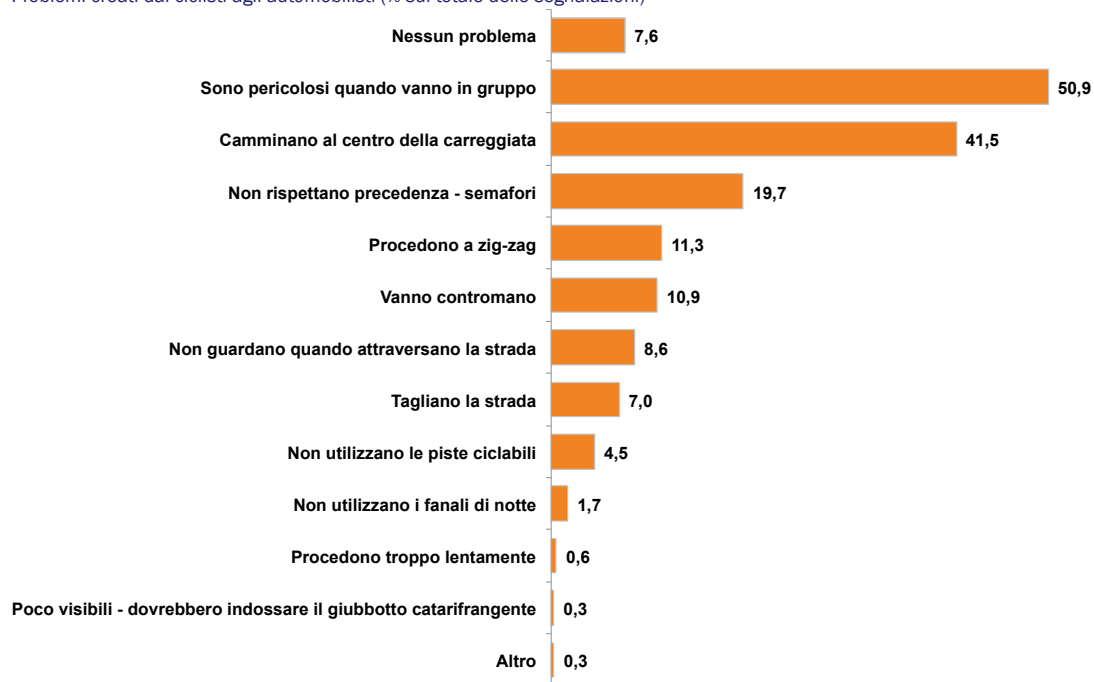
Problemi che i ciclisti creano agli automobilisti

Il rapporto che gli automobilisti hanno nei confronti dei ciclisti si presenta problematico: infatti alla domanda “*Che problemi creano i ciclisti agli automobilisti?*” la voce “*nessun problema*” ottiene solo il 7.6% delle citazioni (► **Figura 2.18**).

I problemi più citati si riferiscono al *modo scorretto di occupare la carreggiata*: nel 50.9% dei casi infatti si evidenzia il fatto *che i ciclisti sono pericolosi quando vanno in gruppo* (e non in fila come dovrebbero) e

► **Figura 2.18**

Problemi creati dai ciclisti agli automobilisti (% sul totale delle segnalazioni)



Fonte: Regione Toscana – “La mobilità ciclabile in Toscana”, 2012

che nel 41,5% dei casi *cammino al centro della carreggiata*.

Altri problemi riguardano il *mancato rispetto di precedenza - semafori* (19,7%), il fatto che si *muovono a zig-zag* (11,3%), *procedono contromano* (10,9%) e *non guardano quando attraversano la strada* (8,6%).

Problemi che gli automobilisti creano ai ciclisti

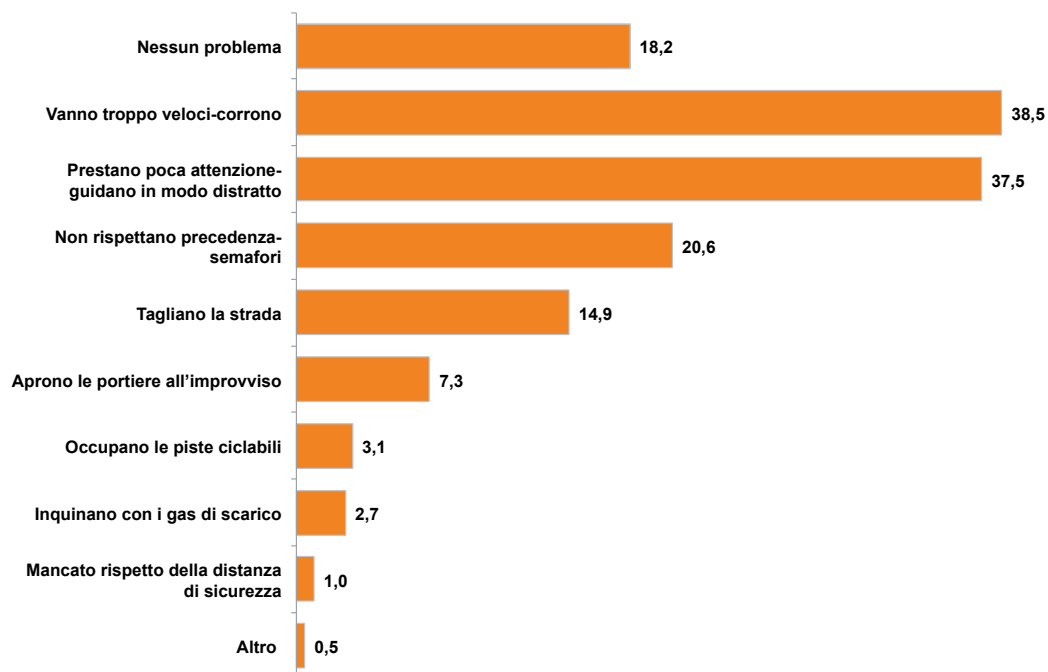
Quando il rapporto tra ciclisti e automobilisti è valutato

invece in relazione ai problemi creati dagli automobilisti ai ciclisti si osserva in primo luogo un livello di problematicità minore: infatti alla domanda *“Che problemi creano gli automobilisti ai ciclisti?”* la voce *“nessun problema”* ottiene il 18,2% delle citazioni.

I problemi più avvertiti dai ciclisti riguardano il fatto che gli automobilisti *vanno troppo veloci* (38,5% delle segnalazioni) e *prestano poca attenzione o guidano in modo distratto* (37,5%); seguono il mancato

► **Figura 2.19**

Problemi creati dagli automobilisti ai ciclisti (% su totale delle segnalazioni)



Fonte: Regione Toscana – “La mobilità ciclabile in Toscana”, 2012

rispetto delle precedenze e dei semafori (20.6%) e comportamenti scorretti come il *tagliare la strada* (14.6%) e *l'aprire le portiere dell'auto all'improvviso* (7.3%) (► **Figura 2.19**).

Problemi che i ciclisti creano ai pedoni

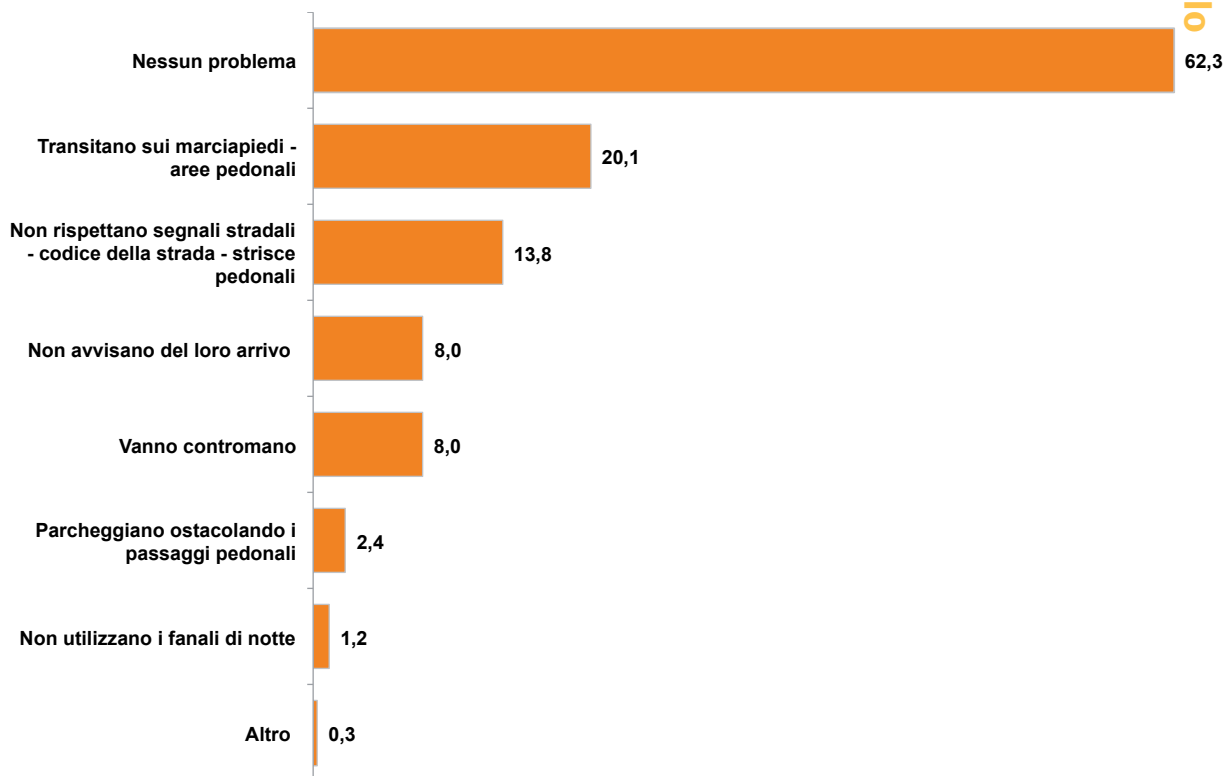
Il rapporto tra ciclisti e pedoni, nella percezione generale della popolazione, si presenta come quello decisamente

meno problematico: infatti alla domanda “*Che problemi creano i ciclisti ai pedoni?*” la voce “*nessun problema*” ottiene il 63.2% delle risposte.

Tra le situazioni critiche comunque evidenziate si osserva il fatto che i ciclisti *transitano sui marciapiedi* (20.1% delle risposte), *non rispettano la segnaletica codice della strada* (13.8%), *non avvisano del loro arrivo* (8%) e *vanno contromano* (8%) (► **Figura 2.20**).

► **Figura 2.20**

Problemi creati dai ciclisti ai pedoni (% sul totale delle segnalazioni)



Fonte: Regione Toscana – “La mobilità ciclabile in Toscana”, 2012

La percezione della sicurezza nel muoversi in bicicletta – SINTESI

L'uso della bicicletta è ritenuto dalla maggioranza dei toscani poco sicuro, sia in ambito urbano (56.2%) che non urbano (57%).

La percezione di sicurezza varia in funzione delle esperienze maturate, evidenziando **maggiore sicurezza in relazione a realtà conosciute e maggiore timore per situazioni che non si sono sperimentate:**

- chi usa la bici la considera più sicura rispetto a chi non la usa,
- chi la usa solo in città si sente più sicuro in ambito urbano e meno in ambito nonurbano;
- chi la usa solo fuori città si sente più sicuro in questi contesti che nel traffico cittadino.

L'insicurezza dell'utilizzo è legata soprattutto all'**eccesso di traffico** e all'**assenza delle piste ciclabili** sia in ambito urbano che non urbano.

Le complicazioni create dai ciclisti agli automobilisti si riferiscono soprattutto al loro modo scorretto di occupare la carreggiata: sono **pericolosi quando vanno in gruppo** e quando **camminano al centro della carreggiata**.

Tra i problemi creati dagli automobilisti ai ciclisti vengono invece segnalati soprattutto l'**eccesso di velocità delle auto** e la **distrazione alla guida**.

Il rapporto tra ciclisti e pedoni è quello decisamente meno critico: **nel 63.2% dei casi non viene infatti segnalato nessun tipo di problema** creato ai pedoni da parte di chi va in bicicletta, anche se viene evidenziata una certa tendenza a non rispettare il codice della strada (passaggio su marciapiedi, strisce pedonali o aree pedonali, e transito contromano).

Sintesi conclusiva

L'utilizzo della bicicletta in Toscana presenta un buon livello di diffusione, interessando circa il 50% della popolazione tra 14 e 70 anni, con un uso esclusivamente urbano per il 16.7% dei casi, esclusivamente non urbano per il 14.9% e misto per il 18.4%.

L'uso della bicicletta è diffuso in tutti gli ambiti territoriali e cresce all'aumentare della dimensione demografica comunale.

Il tasso di ciclabilità è inoltre maggiore tra i maschi, tra gli occupati e tra chi ha un titolo di studio più elevato; l'utilizzo della bici tende a diminuire al crescere dell'età.

La bicicletta, quando è utilizzata in ambito urbano, viene sentita come un vero e proprio mezzo di trasporto: infatti pur in presenza di un uso diffuso per *svago, tempo libero e sport*, risulta ampio anche l'uso non ludico, sia per spostamenti di tipo *occasionale* (visite, acquisti,

cure personali) che di tipo *sistematico*, che arriva ad interessare il 38.1% degli utilizzatori; questo tipo di utilizzo è più diffuso tra le donne e nei comuni di grandi dimensioni mentre l'uso legato ad aspetti di tipo ludico-sportivo è maggiore tra i maschi ed è presente soprattutto in realtà comunali di dimensioni medio - piccole.

Altro elemento positivo dell'utilizzo urbano è dato dal fatto che, in riferimento all'ultimo anno, si presenta stabile nel tempo o con una tendenza alla crescita.

L'utilizzo della bicicletta registra invece una situazione diversa in ambito non urbano: nella gran parte dei casi la bici non è vissuta come un vero mezzo di trasporto ma si presenta come elemento di svago, legato a momenti ludici o sportivi; risulta molto contenuto l'uso per spostamenti occasionali o sistematici, anche in questo caso appannaggio essenzialmente

femminile.

Anche se nella maggioranza dei casi l'utilizzo non urbano della bici è rimasto costante nell'ultimo anno, tra chi ha cambiato abitudine è prevalsa la tendenza alla diminuzione d'uso, soprattutto tra i giovani tra 14 e 34 anni.

In un'ottica che mira a promuovere la diffusione della bicicletta, soprattutto nella sua accezione di mezzo di trasporto alternativo, è importante osservare che anche se nella maggior parte dei casi il mancato utilizzo - o anche la diminuzione nell'utilizzo - sono legati a motivi di tipo personale (quindi *non sensibili* ad interventi esterni) esiste anche un ampio margine per azioni, legate essenzialmente al contenimento del traffico e al miglioramento della rete di piste ciclabili (o comunque alla diffusione di percorsi protetti/dedicati), che potrebbero costituire una leva per favorire il maggiore uso della bicicletta.

Gli stessi elementi ritornano anche nella percezione generale che emerge nella popolazione toscana in merito alla sicurezza del muoversi in bicicletta: è infatti opinione maggioritaria che l'uso della bicicletta non sia sicuro fondamentalmente per *l'eccesso di traffico* e per *l'assenza di piste ciclabili*.

La riduzione del traffico e

le piste ciclabili sono dunque due aspetti importanti, strettamente legati tra loro: la pista ciclabile infatti fondamentale risponde all'esigenza di proteggere il ciclista, consentendogli di muoversi sia su un percorso regolare dal punto di vista del manto stradale, sia al riparo dal traffico motorizzato.

Dovendo pensare a degli interventi specifici relativi a riduzione del traffico e miglioramento delle piste può essere interessante partire da alcuni elementi emersi dallo studio.

1) Gli interventi di riduzione-contenimento del traffico possono utilmente essere differenziati in funzione dell'ambito di utilizzo della bici: in ambito urbano si registrano problematiche legate soprattutto alla quantità delle automobili presenti e alla scorrettezza da parte di chi guida veicoli motorizzati, mentre nelle tratte non urbane emerge l'elemento legato alla velocità dei veicoli.

2) Un altro aspetto da valutare in materia di traffico riguarda non solo la riduzione in termini quantitativi ma anche il contenimento dei suoi effetti: in strade ad utilizzo misto (biciclette + mezzi motorizzati) il rispetto del codice della strada è di fondamentale importanza sia da parte degli automobilisti che dei ciclisti, i quali invece

spesso appaiono “disinvolti”, soprattutto in termini di occupazione delle carreggiate.

3) L'introduzione – miglioramento delle piste ciclabili (o percorsi protetti – aree dedicate) è questione sentita in modo particolare in relazione all'uso urbano. Per capire su quali aspetti sia più utile intervenire può essere interessante osservare quali sono i limiti delle piste esistenti in Toscana nel giudizio che ne hanno dato gli utilizzatori: le piste sono valu-

tate positivamente nei loro elementi strutturali (dimensione, segnaletica, pulizia, condizioni del manto) e presentano invece i limiti maggiori in relazione alla loro struttura di rete e al raccordo con le strade normali: le piste *non sono estese*, *non sono continue*, e lasciano margini di insicurezza nei *punti di incrocio*, costringendo dunque chi se ne serve a passaggi, anche temporanei, sulle strade a uso misto dove torna il problema del traffico.

Nota metodologica

L'indagine è stata progettata dal Settore Sistemi informativi e servizi - Ufficio Regionale di Statistica in collaborazione con il Settore Pianificazione del Sistema integrato della mobilità e della logistica di Regione Toscana e con gli esperti in materia di mobilità della società Pragma Srl.

L'obiettivo generale della ricerca è stato quello di analizzare la propensione all'uso della bicicletta dei cittadini toscani e le problematiche connesse al suo utilizzo.

Impostazione della ricerca: sono state adottate le seguenti scelte metodologiche:

1) l'indagine è di tipo campionario con una dimensione di 5.002 unità. È stato adottato un piano di campionamento di tipo casuale stratificato per tipologia del Comune e classe di ampiezza demografica del Comune. Le modalità delle variabili di stratificazione sono:

• *Tipologia di comune:*

o Area Metropolitana Fiorentina (l'Area comprende i seguenti comuni: Firenze, Bagno a Ripoli, Calenzano, Campi Bisenzio, Fiesole, Lastra a Signa, Scandicci, Sesto Fiorentino e Signa);

o Altri Comuni Capoluogo;

o Altri Comuni non Capoluogo.

• *Classe di ampiezza demografica dei comuni:*

o Comuni con meno di 10.000 abitanti;

o Comuni dai 10.000 ai 50.000 abitanti;

o Comuni con più di 50.000 abitanti.

2) è stata adottata la **rilevazione di tipo telefonico**, da sempre la tecnica di rilevazione più ricorrente nelle indagini sulla mobilità.

La popolazione obiettivo: è costituita dai cittadini toscani residenti o domiciliati in Toscana con età compresa tra

14 e 70 anni. Tale popolazione è pari a 2.683.049 soggetti (► **Tabella 4.1**).

Il disegno campionario: è stato definito un piano di campionamento casuale stratificato per tipologia del comuni e per classe di ampiezza demografica del comune.

La dimensione campionaria programmata è stata di 5.002 unità.

L'allocazione campionaria è

stata definita in termini di allocazione ottimale attraverso una procedura Istat che tiene conto degli ambiti di stima programmati come unione di strati, al fine di fornire una precisione analoga nelle modalità di ciascun ambito di stima (► **Tabella 4.2**). Nella realizzazione dello studio si è tenuta sotto controllo la distribuzione della popolazione per sesso ed età (tre fasce d'età: 14-34 anni; 35-60 anni; 61-70 anni) nei di-

► **Tabella 4.1**

Popolazione toscana tra 14 e 70 anni per tipologia di Comune e classe di ampiezza demografica del comune

TIPOLOGIA DEL COMUNE	CLASSE DI AMPIEZZA DEMOGRAFICA DEI COMUNI			
	Meno di 10.000 abitanti	Da 10.000 a 50.000 abitanti	Oltre i 50.000 abitanti	Totale
Area Metropolitana	-	133.079	296.249	429.328
Altri Comuni Capoluogo	-	-	661.607	661.607
Altri Comuni non Capoluogo	586.634	911.215	94.265	1.592.114
Totale	586.634	1.044.294	1.052.121	2.683.049

Fonte: Regione Toscana - "La mobilità ciclabile in Toscana", 2012.

► **Tabella 4.2**

Allocazione teorica del campione per ambiti di stima

TIPOLOGIA DEL COMUNE	CLASSE DI AMPIEZZA DEMOGRAFICA DEI COMUNI			
	Meno di 10.000 abitanti	Da 10.000 a 50.000 abitanti	Oltre i 50.000 abitanti	Totale
Area Metropolitana	-	398	883	1.281
Altri Comuni Capoluogo	-	-	1.283	1.283
Altri Comuni non Capoluogo	1.274	1.057	107	2.438
Totale	1.274	1.455	2.273	5.002

Fonte: Regione Toscana - "La mobilità ciclabile in Toscana", 2012.

versi ambiti di stima.

Nella ► **Tabella 4.3** è riportata la allocazione campionaria effettiva.

La rilevazione: la rilevazione si è svolta nel periodo compreso tra il 13 Febbraio e il 1° Marzo 2012. Le interviste sono state somministrate in prevalenza in fascia oraria serale al fine di trovare più facilmente i diversi componenti del nucleo familiare. Contatti pomeridiani sono stati realizzati a seguito di appuntamenti o per raggiungere i giovani, target meno presente la sera a casa.

Il questionario: il questionario è stato definito dal Settore Sistemi informativi e servizi - Ufficio Regionale di Stati-

stica in collaborazione con i responsabili del Settore Pianificazione del Sistema integrato della mobilità e della logistica di Regione Toscana e con gli esperti di mobilità di Pragma. La comprensione e la chiarezza del questionario sono state verificate con una fase di **pre-test**.

L'indagine è stata realizzata con tecnica CATI (Computer Assisted Telephone Interview). La rilevazione è stata seguita, sia da parte del personale Pragma che dall'Ufficio Regionale di Statistica, con uno stretto monitoraggio che ha permesso di ottenere buoni livelli di qualità.

Il processo di inferenza e la precisione delle stime: nelle

► **Tabella 4.3**

Allocazione effettiva del campione per ambiti di stima, sesso e classe di età

TIPOLOGIA DI COMUNE / AMPIEZZA DEMOGRAFICA	Maschi				Femmine				Totale			
	14-34 anni	35-60 anni	61-70 anni	Totale	14-34 anni	35-60 anni	61-70 anni	Totale	14-34 anni	35-60 anni	61-70 anni	Totale
Area Metropolitana Fiorentina	172	336	104	612	180	357	124	661	352	693	228	1.273
meno di 10.000	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
10.000 - 50.000	48	102	31	181	53	116	38	207	101	218	69	388
Oltre 50.000	124	234	73	431	127	241	86	454	251	475	159	885
Altri Comuni Capoluogo	195	337	103	635	186	349	119	654	381	686	222	1.289
meno di 10.000	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
10.000 - 50.000	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Oltre 50.000	195	337	103	635	186	349	119	654	381	686	222	1.289
Altri Comuni non Capoluogo	362	653	203	1.218	353	654	215	1.222	715	1.307	418	2.440
meno di 10.000	288	329	74	691	269	239	73	581	557	568	147	1.272
10.000 - 50.000	65	295	118	478	75	383	125	583	140	678	243	1.061
Oltre 50.000	9	29	11	49	9	32	17	58	18	61	28	107
Totale Toscana	729	1.326	410	2.465	719	1.360	458	2.537	1.448	2.686	868	5.002

Fonte: Regione Toscana - "La mobilità ciclabile in Toscana", 2012.

elaborazioni dei dati sono stati applicati coefficienti di espansione all'universo ottenuti rapportando la numerosità di ciascuna cella campionaria a livello di tipologia di comune, classe di ampiezza demografica del comuni, sesso ed età, alla rispettiva numerosità dell'universo di riferimento. Il rispetto del disegno campionario è stato tale da garantire una buona rappresentatività per ciascun ambito di stima, in modo da assicurare attendibilità e robu-

tezza ai risultati. Le Tabelle seguenti riportano la precisione delle stime (espressa in termini di semi-intervallo di confidenza a livello di fiducia del 95%, in funzione dell'ambito di stima e del valore osservato della stima) per la popolazione complessiva e per le seguenti sotto-popolazioni: utilizzatori in ambito urbano e utilizzatori in ambito non urbano (► **Tabella 4.4a** - ► **Tabella 4.4b** e ► **Tabella 4.4c**).

► **Tabella 4.4a**

Precisione delle stime (valore del semi-intervallo di confidenza al 95%) per ambiti di stima e valore della stima puntuale - Popolazione complessiva

AMBITI DI STIMA	Dimensione		Stime puntuali osservate								
	Universo	Campione effettivo	10%	20%	30%	40%	50%	60%	70%	80%	90%
Tipologia di comune											
1.Area Metropolitana	429.328	1.273	1,6%	2,2%	2,5%	2,6%	2,7%	2,6%	2,5%	2,2%	1,6%
2.Altri Comuni Capoluogo	661.607	1.289	1,6%	2,1%	2,5%	2,6%	2,7%	2,6%	2,5%	2,1%	1,6%
3.Altri Comuni non Capoluogo	1.592.114	2.440	1,2%	1,6%	1,8%	1,9%	1,9%	1,9%	1,8%	1,6%	1,2%
Totale	2.683.049	5.002	0,8%	1,1%	1,2%	1,3%	1,4%	1,3%	1,2%	1,1%	0,8%
Classe di ampiezza demografica dei Comuni											
1.Meno di 10.000 ab.	586.634	1.272	1,6%	2,2%	2,5%	2,6%	2,7%	2,6%	2,5%	2,2%	1,6%
2. Da 10.000 a 50.000 ab.	1.044.294	1.449	1,5%	2,0%	2,3%	2,5%	2,5%	2,5%	2,3%	2,0%	1,5%
3. Oltre i 50.000 ab.	1.052.121	2.281	1,2%	1,6%	1,8%	2,0%	2,0%	2,0%	1,8%	1,6%	1,2%
Totale	2.683.049	5.002	0,8%	1,1%	1,2%	1,3%	1,4%	1,3%	1,2%	1,1%	0,8%
Sesso											
Maschi	1.324.992	2.465	1,2%	1,5%	1,8%	1,9%	1,9%	1,9%	1,8%	1,5%	1,2%
Femmine	1.358.057	2.537	1,1%	1,5%	1,7%	1,9%	1,9%	1,9%	1,7%	1,5%	1,1%
Totale	2.683.049	5.002	0,8%	1,1%	1,2%	1,3%	1,4%	1,3%	1,2%	1,1%	0,8%
Classe di età											
14-34 anni	782.928	1.448	1,5%	2,0%	2,3%	2,5%	2,5%	2,5%	2,3%	2,0%	1,5%
35-60 anni	1.439.022	2.686	1,1%	1,5%	1,7%	1,8%	1,9%	1,8%	1,7%	1,5%	1,1%
61-70 anni	461.099	868	2,0%	2,6%	3,0%	3,2%	3,3%	3,2%	3,0%	2,6%	2,0%
Totale	2.683.049	5.002	0,8%	1,1%	1,2%	1,3%	1,4%	1,3%	1,2%	1,1%	0,8%

Fonte: Regione Toscana - "La mobilità ciclabile in Toscana", 2012.

► **Tabella 4.4b**

Precisione delle stime (valore del semi-intervallo di confidenza al 95%) per ambiti di stima e valore della stima puntuale – Popolazione degli utilizzatori in ambito urbano

AMBITI DI STIMA	Dimensione		Stime puntuali osservate								
	Universo	Campione effettivo	10%	20%	30%	40%	50%	60%	70%	80%	90%
Tipologia di comune											
1.Area Metropolitana	429.328	424	2,8%	3,7%	4,3%	4,6%	4,7%	4,6%	4,3%	3,7%	2,8%
2.Altri Comuni Capoluogo	661.607	543	2,5%	3,3%	3,8%	4,0%	4,1%	4,0%	3,8%	3,3%	2,5%
3.Altri Comuni non Capoluogo	1.592.114	753	2,1%	2,8%	3,2%	3,4%	3,5%	3,4%	3,2%	2,8%	2,1%
Totale	2.683.049	1.720	1,4%	1,9%	2,1%	2,3%	2,3%	2,3%	2,1%	1,9%	1,4%
Classe di ampiezza demografica dei Comuni											
1.Meno di 10.000 ab.	586.634	301	3,3%	4,4%	5,1%	5,4%	5,5%	5,4%	5,1%	4,4%	3,3%
2. Da 10.000 a 50.000 ab.	1.044.294	492	2,6%	3,5%	4,0%	4,2%	4,3%	4,2%	4,0%	3,5%	2,6%
3. Oltre i 50.000 ab.	1.052.121	927	1,9%	2,5%	2,9%	3,1%	3,2%	3,1%	2,9%	2,5%	1,9%
Totale	2.683.049	1.720	1,4%	1,9%	2,1%	2,3%	2,3%	2,3%	2,1%	1,9%	1,4%
Sesso											
Maschi	1.324.992	929	1,9%	2,5%	2,9%	3,1%	3,2%	3,1%	2,9%	2,5%	1,9%
Femmine	1.358.057	791	2,0%	2,7%	3,1%	3,3%	3,4%	3,3%	3,1%	2,7%	2,0%
Totale	2.683.049	1.720	1,4%	1,9%	2,1%	2,3%	2,3%	2,3%	2,1%	1,9%	1,4%
Classe di età											
14-34 anni	782.928	468	2,7%	3,6%	4,1%	4,4%	4,4%	4,4%	4,1%	3,6%	2,7%
35-60 anni	1.439.022	922	1,9%	2,5%	2,9%	3,1%	3,2%	3,1%	2,9%	2,5%	1,9%
61-70 anni	461.099	330	3,2%	4,2%	4,9%	5,2%	5,3%	5,2%	4,9%	4,2%	3,2%
Totale	2.683.049	1.720	1,4%	1,9%	2,1%	2,3%	2,3%	2,3%	2,1%	1,9%	1,4%

Fonte: Regione Toscana - "La mobilità ciclabile in Toscana", 2012.

► **Tabella 4.4c**

Precisione delle stime (valore del semi-intervallo di confidenza al 95%) per ambiti di stima e valore della stima puntuale – Popolazione degli utilizzatori in ambito non urbano

AMBITI DI STIMA	Dimensione		Stime puntuali osservate								
	Universo	Campione effettivo	10%	20%	30%	40%	50%	60%	70%	80%	90%
Tipologia di comune											
1.Area Metropolitana	429.328	380	3,0%	3,9%	4,5%	4,8%	4,9%	4,8%	4,5%	3,9%	3,0%
2.Altri Comuni Capoluogo	661.607	427	2,8%	3,7%	4,3%	4,6%	4,7%	4,6%	4,3%	3,7%	2,8%
3.Altri Comuni non Capoluogo	1.592.114	824	2,0%	2,7%	3,1%	3,3%	3,3%	3,3%	3,1%	2,7%	2,0%
Totale	2.683.049	1.631	1,4%	1,9%	2,2%	2,3%	2,4%	2,3%	2,2%	1,9%	1,4%
Classe di ampiezza demografica dei Comuni											
1.Meno di 10.000 ab.	586.634	405	2,9%	3,8%	4,4%	4,7%	4,8%	4,7%	4,4%	3,8%	2,9%
2. Da 10.000 a 50.000 ab.	1.044.294	531	2,5%	3,3%	3,8%	4,1%	4,2%	4,1%	3,8%	3,3%	2,5%
3. Oltre i 50.000 ab.	1.052.121	695	2,2%	2,9%	3,3%	3,6%	3,6%	3,6%	3,3%	2,9%	2,2%
Totale	2.683.049	1.631	1,4%	1,9%	2,2%	2,3%	2,4%	2,3%	2,2%	1,9%	1,4%
Sesso											
Maschi	1.324.992	919	1,9%	2,5%	2,9%	3,1%	3,2%	3,1%	2,9%	2,5%	1,9%
Femmine	1.358.057	712	2,2%	2,9%	3,3%	3,5%	3,6%	3,5%	3,3%	2,9%	2,2%
Totale	2.683.049	1.631	1,4%	1,9%	2,2%	2,3%	2,4%	2,3%	2,2%	1,9%	1,4%
Classe di età											
14-34 anni	782.928	478	2,6%	3,5%	4,0%	4,3%	4,4%	4,3%	4,0%	3,5%	2,6%
35-60 anni	1.439.022	922	1,9%	2,5%	2,9%	3,1%	3,2%	3,1%	2,9%	2,5%	1,9%
61-70 anni	461.099	231	3,8%	5,1%	5,8%	6,2%	6,3%	6,2%	5,8%	5,1%	3,8%
Totale	2.683.049	1.631	1,4%	1,9%	2,2%	2,3%	2,4%	2,3%	2,2%	1,9%	1,4%

Fonte: Regione Toscana - "La mobilità ciclabile in Toscana", 2012.

Questionario

REGIONE TOSCANA

Settore Pianificazione del Sistema Integrato della Mobilità e della Logistica
Settore Sistemi Informativi e Servizi. Ufficio Regionale di Statistica
INDAGINE “LA MOBILITÀ CICLABILE IN TOSCANA”

SEZIONE 1: INTRODUTTIVA

INTERVISTATORE | | | | | INTERVISTA N. | | | | | | | | | |
GIORNO | | | | | | | | | | ORA | | : | | |
COMUNE _____
COD. ISTAT | | | | | | | | | | AREA | | |

Buongiorno/Buonasera, sono un intervistatore della Pragma. Stiamo effettuando un'indagine statistica per conto della Regione Toscana. L'indagine ha lo scopo di acquisire informazioni sulla propensione all'uso della bicicletta da parte dei cittadini toscani. Sarebbe così gentile da rispondere ad alcune brevi domande?

Informativa ex art.13 del D.Lgs. 196/03:

Le informazioni che saranno raccolte con la presente indagine saranno trattate per soli fini statistici e saranno divulgate solo in forma aggregata, in modo che non se ne possa fare alcun riferimento individuale.

Il Titolare del trattamento dei dati è la Regione Toscana Giunta Regionale. Il responsabile del trattamento dei dati è il dirigente responsabile del Settore Sistemi Informativi e Servizi. Ufficio Regionale di Statistica. Regione Toscana in qualità di titolare ha nominato Pragma, Responsabile esterno del trattamento dei dati.

1.0 Residenza o domicilio in Regione Toscana

- 1: Sì
- 2: No - ringraziare e chiudere l'intervista

1.1 Registrare il sesso:

- 1: Maschio
- 2: Femmina

1.2 Mi può dire la sua età? (anni compiuti) | | | | | se meno di 14 o oltre 70 ringraziare e chiudere

SEZIONE 2: UTILIZZO DELLA BICICLETTA IN AMBITO URBANO

D.1 FREQUENZA - In genere con quale frequenza lei utilizza la bicicletta in ambito urbano, ossia in un centro abitato formato da abitazioni vicine con strade, piazze e servizi, anche se in località turistiche di mare/montagna. Faccia riferimento solo a centri urbani presenti in Toscana

1. Almeno 5 giorni a settimana
 2. 3 - 4 giorni a settimana
 3. 1 - 2 giorni a settimana
 4. 1 - 3 giorni al mese
 5. Più raramente/Mai
 6. Non sa/ non indica
- } passare a D. 8

SEZIONE 2a: UTILIZZATORI DELLA BICICLETTA IN AMBITO URBANO

D.2 MOTIVO - Per quale/i tipo/i di spostamenti lei usa la bicicletta in ambito urbano?

(Spontanea - Multipla)

1. Utilizzo la bici per tutti gli spostamenti
2. Andare al posto di lavoro
3. Visita a clienti per affari, consegne
4. Andare a scuola, università, corsi di aggiornamento, formazione
5. Acquisti, commissioni personali (banca/posta/uffici pubblici)
6. Portare/Riprendere figli a scuola
7. Visita a parenti/amici
8. Cure personali, visite mediche
9. Sport, svago, spettacolo, tempo libero, culto
10. Altro motivo

D.3 TREND - Rispetto a qualche anno fa il suo utilizzo della bicicletta in ambito urbano è....?

1. Aumentato > a dom. 4
2. Diminuito > a dom. 5
3. Rimasto uguale > a dom. 6

D.4 AUMENTO - Per quale/i motivo/i il suo utilizzo della bicicletta è aumentato? (Spontanea/

Max. 3 risposte)

1. Miglioramento delle condizioni del traffico e della sicurezza stradale
 2. Creazione/ampliamento delle piste ciclabili
 3. Maggiore disponibilità di parcheggi per biciclette
 4. Ho disponibilità di una bicicletta che prima non avevo
 5. E' stato introdotto il sistema di bike sharing - bici condivisa
 6. Ho scelto un mezzo più pratico, comodo, veloce rispetto alla macchina
 7. Ho deciso di utilizzare un mezzo non inquinante
 8. Motivazioni economiche
 9. Sono cambiate le mie esigenze di spostamento
 10. Curo maggiormente la mia salute
 11. Altro (Specificare) _____
- } a D. 6

D.5 DIMINUZIONE - Per quale/i motivo/i il suo utilizzo della bicicletta è diminuito? (*Spontanea/Max. 3 risposte*)

1. Peggioramento del traffico e della sicurezza stradale
2. Assenza/Deterioramento delle piste ciclabili
3. Poca disponibilità di parcheggi per biciclette
4. Ho subito/ho paura del furto della bicicletta
5. Ho aumentato l'utilizzo di macchina, mezzi pubblici
6. Ho disponibilità di una macchina/motorino che prima non avevo
7. Sono cambiate le mie esigenze di spostamento
8. Per motivi di salute
9. Altro (*Specificare*) _____

D.6 OSTACOLI - Quali sono secondo lei i maggiori ostacoli alla diffusione dell'uso della bicicletta in ambito urbano? (*Spontanea/Max. 3 risposte*)

1. Il traffico automobilistico
2. La velocità dei veicoli
3. Le condizioni del manto stradale
4. Il mancato rispetto del codice della strada nei confronti dei ciclisti
5. Struttura delle strade urbane (strette, macchine in doppia fila, incroci non semaforizzati)
6. Ridotta estensione di zone limitate al traffico, isole pedonali
7. L' inadeguatezza/assenza delle piste ciclabili (poche, non raccordate, scarsa manutenzione)
8. La mancanza/scarsa diffusione di rastrelliere/parcheggi dedicati
9. La paura dei furti
10. Le lunghe distanze da percorrere
11. L'inquinamento ambientale
12. Altro (*Specificare*) _____

D.7 INTERVENTI - Per facilitare l'utilizzo della bicicletta come mezzo di trasporto in ambito urbano, quali sono a suo avviso gli interventi, più importanti, oltre alle piste ciclabili che le amministrazioni comunali dovrebbero attuare? Me li citi in ordine di priorità: primo intervento, secondo e terzo intervento (*Spontanea*)

1. Nessun intervento
2. Ridurre la velocità in città delle auto e dei mezzi a motore
3. Migliorare la pavimentazione stradale
4. Rastrelliere - parcheggi per le biciclette nei principali luoghi al pubblico
5. Incentivi per l'acquisto della bicicletta
6. Biciclette messe a disposizione dal Comune (servizio Bike – Sharing)
7. Aumentare le zone a traffico limitato, pedonali, dedicate alle biciclette
8. Possibilità di portare la bicicletta sui mezzi pubblici
9. Altro (*Specificare*) _____

— a D.10

SEZIONE 2b: NON UTILIZZATORI DELLA BICICLETTA IN AMBITO URBANO

D.8 MOTIVO - Per quali motivi mi ha detto non utilizzare mai o poco la bicicletta in ambito urbano? (*Spontanea/Max. 3 risposte*)

1. Non so andare in bicicletta > a dom. 19
2. Non possiedo una bicicletta
3. E' un mezzo faticoso/scomodo
4. E' pericolosa per il traffico
5. Gli automobilisti hanno poco rispetto dei ciclisti
6. E' pericolosa per le condizioni del manto stradale
7. I percorsi sono disagiati (presenza di salite/discese)
8. Nel mio comune non ci sono piste ciclabili/ corsie dedicate
9. Non posso posteggiarla in un luogo sicuro
10. Non è adatta ai miei spostamenti
11. Per motivi di salute/età
12. Altro (*Specificare*) _____

D.9 MOTIVO - A quali condizioni sarebbe disposto a utilizzare la bicicletta in ambito urbano? (*Spontanea/Max. 3 risposte*)

1. Nessuna condizione
2. Se ci fosse meno traffico
3. Se le condizioni del manto stradale fossero migliori (buche)
4. Se ci fossero più piste ciclabili o corsie riservate
5. Se aumentassero le zone in cui è favorito il transito alle biciclette
6. Se ci fossero degli incentivi all'uso della bicicletta
7. Se il comune mettesse a disposizione delle biciclette (bike – sharing)
8. Se negli stabili fosse prevista la presenza di spazi dove lasciare la bicicletta
9. Se ci fossero posti sicuri dove lasciare/parcheggiare la bici
10. Se ci fosse la possibilità di portare la bici sui mezzi pubblici/treni
11. Se cambiassero le mie esigenze di mobilità
12. Altro (*Specificare*) _____

SEZIONE 3: UTILIZZATORI IN AMBITO NON URBANO

D.10 In genere lei utilizza la bicicletta in ambito non urbano (ossia in aree al di fuori dei centri abitati) almeno una volta al mese? *Faccia riferimento solo a luoghi presenti all'interno della regione Toscana*

1. Sì > a dom.11
2. No > a dom.15

SEZIONE 3a: UTILIZZATORI DELLA BICICLETTA IN AMBITO NON URBANO

D.11 MOTIVO - In quali occasioni e per quali motivi lei usa la bicicletta in ambito non urbano? (*Spontanea e Multipla*)

1. Andare a lavoro
2. Andare a scuola
3. Commissioni, cure personali, visite a parenti/anici
4. Svago
5. Gite fuori porta
6. Sport/Allenamento
7. Per motivi di salute
8. Altro (*Specificare*) _____

D.12 PERCORSO - Su quale tipo di terreno/percorso avvengono prevalentemente i suoi spostamenti in bici al di fuori dell'ambito urbano? (*1 risposta*)

- 1 Strada asfaltata
2. Strada sterrata
3. Pista ciclabile
4. Sentiero di campagna/montagna
5. Spiaggia/arenile/lungolago
6. Altro (*Specificare*) _____

D.13 TREND - Rispetto a qualche anno fa il suo utilizzo della bicicletta al di fuori dell'ambito urbano è....?

- 1 Aumentato
- 2 Diminuito
- 3 Rimasto uguale

D.14 OSTACOLI - Quali sono secondo lei i maggiori ostacoli alla diffusione dell'uso della bicicletta fuori dalle città e comunque fuori dai centri abitati? (*Spontanea /Multipla – max. 3 risposte*)

1. Il traffico automobilistico
 2. La velocità dei veicoli (auto, camion, moto)
 3. Il mancato rispetto del codice della strada nei confronti dei ciclisti
 4. I percorsi disagiati (presenza di salite/discese)
 6. Le condizioni del manto stradale
 5. L'inadeguatezza/assenza delle piste ciclabili (poche, non raccordate, scarsa manutenzione)
 7. Le lunghe distanze da percorrere
 8. La difficoltà a caricare le biciclette su treni/pullman extraurbani
 9. Altro (*Specificare*) _____
- } a D.16

D.15 OSTACOLI - CONDIZIONI - A quali condizioni sarebbe disposto a utilizzare la bicicletta in ambito non urbano? (Spontanea /Multipla – max. 3 risposte)

1. Nessuna condizione
2. Se gli automobilisti avessero più rispetto dei ciclisti
3. Se anche fuori città ci fossero maggiori limiti alla velocità delle vetture/altri mezzi
4. Se le condizioni del manto stradale fossero migliori (buche)
5. Se ci fossero più piste ciclabili o corsie riservate
6. Se ci fossero degli incentivi all'uso della bicicletta
7. Se il comune mettesse a disposizione delle biciclette (bike – sharing)
8. Se ci fosse la possibilità di portare la bicicletta sui mezzi pubblici/treni
9. Se Altro (*Specificare*) _____

SEZIONE 4: PISTE CICLABILI

A TUTTI

D.16 FREQUENZA - Con quale frequenza le capita di usare le piste ciclabili?

1. Spesso
2. Qualche volta
3. Raramente > a dom. 19
4. Mai > a dom. 19

D.17 LUOGO - Utilizza quelle del suo comune di residenza o di altre città, località, della Toscana?

1. Comune di residenza
2. Altre città, località della Toscana
3. Entrambe

D.18 SODDISFAZIONE - Quanto è soddisfatto, in una scala da 1 a 10, dove 1 significa per nulla soddisfatto e 10 molto soddisfatto, delle piste ciclabili presenti in Toscana in riferimento a...?

Chiarezza della segnaletica	_ _ _
Lunghezza e capillarità sul territorio	_ _ _
Comodità di ingresso/uscita alla pista ciclabile	_ _ _
Ampiezza della pista	_ _ _
Pulizia/Manutenzione	_ _ _
Stato del manto stradale	_ _ _
Continuità/interconnessione delle piste ciclabili	_ _ _
Sicurezza negli attraversamenti/incroci	_ _ _
Illuminazione	_ _ _

SEZIONE 5: PERCEZIONE DELLA SICUREZZA NEL MUOVERSI IN BICICLETTA

Parliamo ora della sicurezza in relazione all'uso della bicicletta

D.19 SICUREZZA - A suo avviso dal punto di vista della sicurezza stradale quanto è sicuro l'utilizzo della bicicletta in ambito urbano?

D.19a Ed in ambito non urbano?

AMBITO	Molto	Abbastanza	Poco	Per nulla
D.19 Urbano				
D.19 Non Urbano				

D.20 MOTIVO INSICUREZZA - (Se Codice 3 o 4 a Dom. 19) Per quali motivi ritiene poco o per nulla sicuro l'uso della bicicletta in ambito urbano (*Spontanea/Multipla – max. 3 risposte*)

D.20a (Se Codice 3 o 4 a Dom. 19.a) Per quali motivi ritiene poco o per nulla sicuro l'uso della bicicletta in ambito NON urbano (*Spontanea/Multipla – max. 3 risposte*)

	D.20 Urbano	D.20 Non Urbano
Scarsa considerazione per bici e pedoni da parte di chi si occupa di viabilità		
Scorrettezza automobilisti/motociclisti		
Troppo traffico		
Eccessiva velocità da parte dei mezzi motorizzati		
Condizioni del manto stradale		
Scarsa illuminazione delle strade		
Manca di piste ciclabili		
Manca di continuità tra piste ciclabili		
Disattenzione da parte di chi usa la bicicletta		
Rischio di furti nel lasciare la bicicletta per strada		
Elevato rischio di incidenti stradali con gravi conseguenze per i ciclisti		
Altro (<i>Specificare</i>)		

D.21 Che problemi creano gli automobilisti ai ciclisti? (*Spontanea/Multipla – max. 3 risposte*)

1. Nessun problema
2. Aprono le portiere all'improvviso
3. Tagliano la strada
4. Vanno troppo veloci/corrono
5. Non rispettano precedenza/semafori
6. Prestano poca attenzione/guidano in modo distratto
7. Occupano le piste ciclabili
8. Inquinano con i gas di scarico
9. Altro (*Specificare*) _____

D.22 Che problemi creano i ciclisti agli automobilisti? (*Spontanea/Multipla – max. 3 risposte*)

1. Nessun problema
2. Tagliano la strada
3. Procedono a zig-zag
4. Camminano al centro della carreggiata
5. Sono pericolosi quando vanno in gruppo
6. Non rispettano precedenza/semafori
7. Vanno contromano
8. Non guardano quando attraversano la strada
9. Non utilizzano le piste ciclabili
10. Non utilizzano i fanali di notte
11. Altro (*Specificare*) _____

D.23 Che problemi creano i ciclisti ai pedoni? (*Spontanea/Multipla – max. 3 risposte*)

1. Nessun problema
2. Non avvisano del loro arrivo (campanello...)
3. Vanno contromano
4. Transitano sui marciapiedi/aree pedonali
5. Non rispettano i segnali stradali/il codice della strada/le strisce pedonali
6. Parcheggiano ostacolando i passaggi pedonali
7. Non utilizzano i fanali di notte
8. Altro (*Specificare*) _____

SEZIONE 6: I DATI DI STRUTTURA

D.24 Da quante persone è composta la Sua famiglia lei compreso? N. |__|

D.25 Di quante auto dispone la Sua famiglia? N. |__|

D.26 Di quante biciclette dispone la Sua famiglia? N. |__|

D.27 (se D.26 diverso da 0) La notte dove vengono prevalentemente custodite?

1. In strada
2. Garage
3. Giardino privato
4. Giardino condominiale
5. Androne/altro spazio interno all'edificio condominiale
6. Dentro casa
7. Altro (*Specificare*) _____

D.28 Ed in genere lei utilizza....

1. una bicicletta personale
2. una bicicletta disponibile a casa (in famiglia)
3. una bicicletta pubblica/in condivisione (bike –sharing)
4. Non usa la bicicletta

D.29 Lei è in possesso di patente B?

1. Sì
2. No

D.30 Qual è la sua attività o condizione professionale?

1. Imprenditore/libero professionista
2. Funzionario/dirigente
3. Impiegato/addetto al commercio
4. Operaio
5. Insegnante
6. Rappresentante
7. Artigiano/commerciante/esercente
8. Studente
9. Casalinga
10. Pensionato
11. In attesa di primo impiego/non ha mai lavorato
12. Disoccupato/ha perso il lavoro
13. Altro, e cioè _____.

D.31 Qual è il suo titolo di studio?

1. Nessun titolo
2. Licenza elementare
3. Licenza media inferiore
4. Licenza/diploma media superiore
5. Laurea

L'intervista è terminata, la ringrazio per la collaborazione e le auguro una buona serata

La produzione editoriale

La rivista Toscana Notizie *Informazioni Statistiche*

ANNO IX - 2007

N° 16 (DICEMBRE 2007) I numeri del florovivaismo. Indagini sulle superfici e le produzioni di 3mila aziende. Dati 2005

ANNO X - 2008

N° 1 (GENNAIO 2008)	La presenza straniera in Toscana. Dati 2005
N° 2 (FEBBRAIO 2008)	Il Sole 24 Ore Sanità Toscana. Le opinioni e il grado di soddisfazione dei lettori. Indagine campionaria. Dati 2007
N° 3 (MARZO 2008)	L'andamento della Pasqua 2008. Le variazioni percepite dagli esercenti di alberghi, alloggi agrituristici e campeggi
N° 4 (APRILE 2008)	L'apicoltura in Toscana
N° 5 (MAGGIO 2008)	La popolazione in Toscana. Anno 2005
N° 6 (GIUGNO 2008)	La popolazione in Toscana. Anno 2006
N° 7 (LUGLIO 2008)	Struttura ricettiva e Movimento dei clienti 1995-2007: APT Versilia, Balneare toscano, Regione Toscana
N° 8 (AGOSTO 2008)	L'andamento della stagione estiva (giugno-luglio-agosto) 2008. Le variazioni percepite dagli esercenti di alberghi, alloggi agrituristici e campeggi
N° 9 (SETTEMBRE 2008)	Le fondazioni in Toscana. Anno 2005

ANNO XIII - 2011

N° 1 (NOVEMBRE 2011) Il Sole 24 Ore Sanità Toscana. Le opinioni e il grado di soddisfazione dei lettori. Indagine campionaria. Dati 2011

I volumi di Toscana Notizie *Informazioni Statistiche*

I pendolari del treno regionale in Toscana. La qualità percepita dagli utenti abituali del servizio ferroviario regionale. Indagine campionaria 2006.

Documento di programmazione economica e finanziaria 2009. Allegato statistico.

Toscana in cifre 2007.

Movimento turistico in Toscana 2006.

Strutture e modelli familiari in Toscana. Un'analisi dei dati dell'indagine multiscopo sulle famiglie. "Famiglia e soggetti sociali" del 2003.

Il sistema integrato di trasporti regionali Pegaso. Indagine 2007.

Gli utenti occasionali del treno regionale in Toscana. La qualità percepita dagli utenti occasionali del servizio ferroviario regionale. Indagine campionaria 2007. Dati 2007.

Gli utenti del treno regionale in Toscana. La qualità percepita dagli utenti del servizio ferroviario regionale. Indagine campionaria 2009.

I cittadini toscani e la protezione civile. Indagine statistica 2009.

I cittadini toscani, l'ambiente e il territorio. Indagine campionaria 2009.

Indagine sulla valorizzazione e l'informatizzazione del patrimonio informativo della Pubblica amministrazione locale toscana: l'informatizzazione nel sistema degli enti pubblici locali. Dicembre 2009.

I comportamenti di mobilità dei cittadini toscani. Indagine campionaria 2009.

Il sistema integrato di trasporti regionali Pegaso. Indagine 2011

La mobilità ciclabile in Toscana. Indagine campionaria 2012.

Altri volumi pubblicati

Programma Statistico Regionale 2006-2008.

Il sistema documentale statistico della Regione Toscana: modello, progetto e prototipo.

Innovazione tecnologica, semplificazione nella Pubblica Amministrazione e governance in Toscana. I risultati dell'indagine 2007.

Conosci la tua Regione con la statistica. Anno 2008.

Conosci la tua regione con la statistica. Anno 2009.

Conosci la tua regione con la statistica. Anno 2010.

La società dell'informazione e della conoscenza in Toscana. Rapporto 2007.

La società dell'informazione e della conoscenza in Toscana. Rapporto 2008.

La società dell'informazione e della conoscenza in Toscana. Rapporto 2009.

La società dell'informazione e della conoscenza in Toscana. Rapporto 2010.

Le imprese e la pubblica amministrazione in Toscana. Anno 2008.

Donne innovatrici: impresa, lavoro e famiglia. Indagine 2009 sulle pari opportunità in Toscana.

Donne e lavoro in Toscana. Condizioni occupazionali, fattori di soddisfazione e domanda di politiche.

Annuario Statistico Regionale Toscana 2008.

Annuario Statistico Regionale Toscana 2009.

Annuario Statistico Regionale Toscana 2010.

La Toscana al 6° Censimento Generale dell'Agricoltura. Risultati provvisori.

La società dell'informazione e della conoscenza in Toscana. Rapporto 2011.