



La Mobilità Ciclabile in Toscana Anno 2018

Rapporto sui principali risultati

***Settore Sistema informativo di supporto alle decisioni
Ufficio regionale di Statistica***

dicembre 2018

La Mobilità Ciclabile in Toscana Indagine 2018

Coordinamento del progetto e definizione dell'impianto conoscitivo:

Claudia Daurù e Lucia Del Grosso della Direzione Organizzazione e Sistemi Informativi - Settore Sistema Informativo di Supporto alle Decisioni. Ufficio Regionale di Statistica.

Monia Bartolozzi della Direzione Politiche Mobilità, Infrastrutture e Trasporto pubblico locale – Settore Trasporto Pubblico Locale.

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

Supervisione dell'Indagine: Claudia Daurù

Rapporto e Appendici statistiche: il Rapporto e l'Appendice statistica sono consultabili e scaricabili all'indirizzo: www.regione.toscana.it/statistiche



Catalogazione nella pubblicazione (CIP) a cura della Biblioteca Pietro Leopoldo del Consiglio regionale della Regione Toscana

La mobilità ciclabile in Toscana : anno 2018 : rapporto sui principali risultati / Settore Sistema informativo di supporto alle decisioni, Ufficio regionale di statistica ; [coordinamento del progetto e definizione dell'impianto conoscitivo di Claudia Daurù, Lucia Del Grosso e Monia Bartolozzi ; con la collaborazione di Maria Novella Fantini e Anna Gabriella Zucca ; supervisione dell'indagine di Claudia Daurù ; premessa di Vincenzo Ceccarelli]. - Firenze : Regione Toscana, 2018

1. Toscana <Regione> : Direzione Organizzazione e sistemi informativi : Settore Sistema informativo di supporto alle decisioni. Ufficio regionale di statistica - 2. Daurù, Claudia - 3. Del Grosso, Lucia - 4. Bartolozzi, Monia - 5. Fantini, Maria Novella - 6. Zucca, Anna Gabriella - 7. Ceccarelli, Vincenzo 388.347209455

Traffico stradale – Impiego di biciclette – Toscana – 2018 – Indagini statistiche

Indice

Premessa	4
1. Gli obiettivi dell'indagine	6
1.1 L'impostazione metodologica	6
1.2 I concetti di ciclabilità	6
2.1 La ciclabilità in Toscana	8
2.1.1 <i>I numeri della ciclabilità dei toscani</i>	8
2.1.2 <i>La ciclabilità complessiva</i>	9
2.1.3 <i>I tassi di ciclabilità e gli ambiti di utilizzo della bici</i>	12
2.1.4 <i>Gli utilizzatori della bici e gli ambiti di utilizzo</i>	13
2.2 Gli utilizzatori della bicicletta in ambito urbano	16
2.2.1 <i>Il profilo degli utilizzatori in ambito urbano</i>	16
2.2.2 <i>Le abitudini di utilizzo della bicicletta in ambito urbano</i>	18
2.3 Gli utilizzatori della bicicletta in ambito non urbano	29
2.3.1 <i>Il profilo degli utilizzatori in ambito non urbano</i>	29
2.3.2 <i>Le abitudini di utilizzo della bicicletta in ambito non urbano</i>	31
2.4 I non utilizzatori	36
2.4.1 <i>Il profilo dei non utilizzatori</i>	36
2.4.2 <i>I motivi di non uso e le condizioni per l'eventuale utilizzo</i>	36
2.5 I cittadini e le piste ciclabili	41
2.5.1 <i>L'utilizzo delle piste ciclabili</i>	41
2.5.2 <i>La valutazione delle piste ciclabili</i>	43
2.6 Gli investimenti per infrastrutture e itinerari	47
2.6.1 <i>Gli investimenti pubblici</i>	47
2.6.2 <i>L'utilizzo di itinerari turistici, fluviali e di interesse ambientale</i>	49
2.7 La percezione della sicurezza nel muoversi in bicicletta	51
2.7.1 <i>La sicurezza nell'uso della bici</i>	51
2.7.2 <i>I problemi sulla strada</i>	53
3. Sintesi conclusiva	57
4. Nota metodologica	60
5. Questionario	63

Premessa

L'indagine condotta dall'Ufficio regionale di Statistica sulla mobilità ciclabile in Toscana fotografa una situazione coerente con le premesse che stanno all'origine del percorso portato avanti con impegno in questi anni.

Come sapevamo, le scelte che hanno caratterizzato l'evoluzione della mobilità dagli anni '50 in avanti hanno privilegiato la circolazione delle vetture private a scapito di altre forme di trasporto, quali la mobilità ciclistica, pedonale o il trasporto pubblico locale. Il risultato è stato che le nostre città hanno visto crescere i livelli di traffico ed inquinamento, con il conseguente e inevitabile abbassamento della qualità della vita.

Per questo motivo la Regione Toscana con il PRIIM, il Piano Regionale Integrato delle Infrastrutture e della mobilità, ha scelto di puntare sulla mobilità sostenibile, ovvero incoraggiare i cittadini all'utilizzo di mezzi di trasporto alternativi all'auto privata per gli spostamenti quotidiani.

Occorre sensibilizzare la cittadinanza sul legame tra le proprie scelte di mobilità, e quindi il traffico motorizzato e l'inquinamento atmosferico nelle aree urbane, e una migliore fruizione degli spazi urbani. La soluzione a questo problema non può essere quella di costruire nuove strade o di allargare quelle già esistenti.

E' necessario che chi è preposto a progettare la mobilità del futuro punti all'utilizzo di sistemi di trasporto più sostenibili e la riduzione della nostra dipendenza dalla macchina.

Ed è esattamente in questa direzione che ci siamo mossi, a cominciare dalla approvazione della legge regionale n.27 del 2012, di cui fui io stesso il relatore, la prima in Italia che regola il settore.

In attuazione di quanto previsto dalla L.R. 27 e dal PRIIM stesso, a partire dal 2015 abbiamo avviato una serie di interventi per promuovere, sia in ambito urbano che extraurbano, la mobilità ciclistica quale modalità di trasporto sostenibile alternativa ai mezzi di trasporto motorizzati inquinanti.

In tale ambito la rete di ciclovie di interesse regionale individuata dal PRIIM gioca un ruolo importante sia per la connessione di centri urbani con alta densità abitativa, che come infrastrutturazione strategica per un turismo più sostenibile attraverso itinerari di straordinario valore culturale, paesaggistico e naturalistico, come ad esempio nei casi della ciclopista dell'Arno - Sentiero della Bonifica e della ciclovie Tirrenica.

In tutto abbiamo già investito oltre 40 milioni di euro per fare fatti e non solo parole.

Unitamente agli interventi volti al potenziamento delle infrastrutture ciclabili la Regione incentiva l'uso della bicicletta anche attraverso una serie di azioni di promozione, formazione e comunicazione, che possano agire sul comportamento delle persone favorendo le modalità di spostamento sostenibili.

Fra queste rientra l'iniziativa "Bici in Treno", varata nel novembre 2015 – che sarà replicata nel 2019 – con cui si è concesso un contributo sull'acquisto di biciclette pieghevoli per i possessori di abbonamento ferroviario.

Molto si è fatto e molto resta ancora da fare per modificare lo stato delle cose descritte anche da questo studio e valorizzare la naturale predisposizione dei toscani verso la bicicletta.

In questo senso vogliamo continuare a lavorare se possibile.

Vincenzo Ceccarelli
Assessore alle Infrastrutture, mobilità, urbanistica
e politiche abitative

1. Gli obiettivi dell'indagine

1.1 L'impostazione metodologica

L'indagine, progettata dal Settore Sistema informativo di supporto alle decisioni - Ufficio regionale di Statistica, si è posta l'obiettivo generale di verificare l'attuale livello di utilizzo della bicicletta e le problematiche connesse al suo uso.

In particolare l'obiettivo dell'indagine è stato quello di conoscere, nell'ambito della popolazione residente o domiciliata in Toscana, la propensione all'uso della bicicletta, con particolare riferimento a:

- possesso
- uso attuale e nel recente passato
- frequenza d'uso
- motivazioni dell'uso e del non-uso
- problemi che ne ostacolano l'uso
- misure ed interventi che possono favorire l'uso della bicicletta con particolare attenzione alle piste ciclabili
- livello di accordo rispetto a investimenti da parte dell'Amministrazione pubblica in materia di infrastrutture per la ciclabilità
- percezione della sicurezza nel muoversi in bicicletta.

L'universo di riferimento per lo studio è costituito dai cittadini residenti e domiciliati in Toscana con età compresa tra 14 e 70 anni; tale popolazione è pari a **2.650.177 soggetti**. La rilevazione telefonica è stata realizzata nel periodo compreso tra il 12 Marzo e il 24 Aprile 2018 e dal 25 Maggio al 1° giugno 2018 (sovra-campione); le interviste complessive andate a buon fine sono state 6.004.

Il piano di campionamento, stratificato per area territoriale e classe di ampiezza demografica del comune, ha consentito di produrre risultati caratterizzati da una buona rappresentatività per la regione e per ciascun ambito di stima.

Si rinvia alla nota metodologica per informazioni di maggior dettaglio.

1.2 I concetti di ciclabilità

Prima di analizzare i risultati dell'indagine sono qui richiamati i concetti di ciclabilità adottati nell'impostazione metodologica della ricerca.

Ambito di riferimento dell'utilizzo della bicicletta

La mobilità ciclabile è considerata in uno scenario che comprende sia la ciclabilità nel suo insieme, sia quella in **ambito urbano** che quella in **ambito non-urbano**:

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

- l'**ambito non urbano** fa riferimento invece, di conseguenza, a ciò che non rientra nel concetto Istat di centro abitato.

Il riferimento per l'indagine è esclusivamente a centri urbani e alle aree non urbane presenti in Toscana.

Utilizzatore della bicicletta

Per la definizione di utilizzatore della bicicletta è stata presa a riferimento la frequenza di utilizzo, con 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 in primo luogo:

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

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

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

Nelle pagine a seguire vengono illustrati i risultati dell'indagine 2018; in presenza di un intervallo temporale considerevole tra le rilevazioni (sei anni) non si è ritenuto opportuno inserire nel rapporto un confronto puntuale e dettagliato con i risultati dello studio 2012 ma si è scelto di proporre dei riferimenti di confronto nel testo per gli argomenti di maggiore rilevanza.

2.1 La ciclabilità in Toscana

2.1.1 I numeri della ciclabilità dei toscani

Nel 2018 in Toscana gli utilizzatori di bicicletta in ambito urbano e/o non urbano sono nel complesso **853.950**, pari a **32,2% della popolazione** in età compresa tra 14 e 70 anni (tasso di ciclabilità totale), a fronte del 67,8% che invece non utilizza mai o molto poco la bicicletta (**Tabella 2.1**).

Dal punto di vista dell'ambito di utilizzo si rileva un maggiore uso in ambito urbano: gli utilizzatori in questo contesto sono infatti **691.260** (26,1% della popolazione) mentre gli utilizzatori in ambito non urbano sono **459.549** (17,3% della popolazione).

Gli 853.950 utilizzatori possono essere anche distinti in (**Tabella 2.1**):

- 394.401 soggetti che usano la bicicletta *solo in ambito urbano*,
- 162.690 che la usano *solo in ambito non urbano*;
- 296.859 che invece se ne servono *sia in ambito urbano che non urbano*.

Il tasso di ciclabilità totale (32,2%) risulta quindi così composto (**Figura 2.1**):

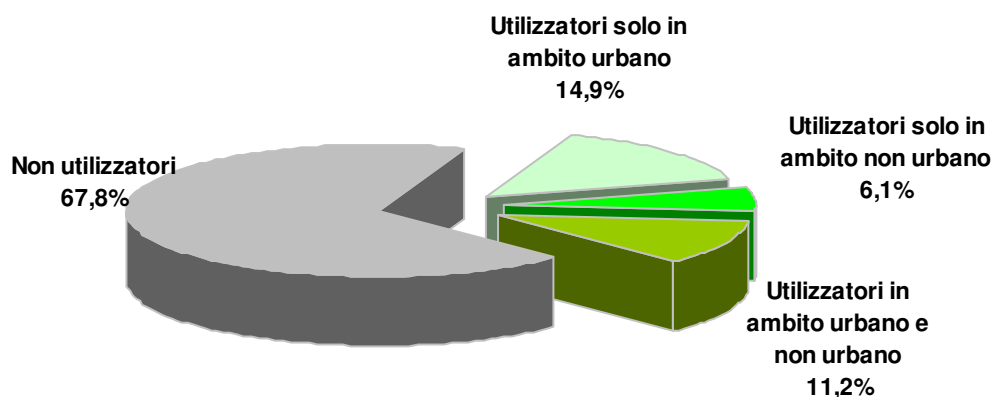
- Tasso di ciclabilità esclusivamente urbana: 14,9%
- Tasso di ciclabilità esclusivamente non urbana: 6,1%
- Tasso di ciclabilità urbana e non urbana: 11,2%.

Tabella 2.1 - I numeri della ciclabilità in Toscana. Anno 2018

Indicatori di mobilità ciclabile	Toscana
Popolazione tra 14 e 70 anni	2.650.177
Utilizzatori di bicicletta	853.950
Non utilizzatori di bicicletta	1.796.227
Utilizzatori solo in ambito urbano	394.401
Utilizzatori solo in ambito non urbano	162.690
Utilizzatori sia in ambito urbano che non urbano	296.859
Totale Utilizzatori di bicicletta	853.950
Tasso di ciclabilità totale	32,2%
Tasso di ciclabilità urbana	26,1%
Tasso di ciclabilità non urbana	17,3%
<i>Tasso di ciclabilità esclusiv. urbana</i>	<i>14,9%</i>
<i>Tasso di ciclabilità esclusiv. non urbana</i>	<i>6,1%</i>
<i>Tasso di ciclabilità urbana e non urbana</i>	<i>11,2%</i>

Fonte: Regione Toscana – “La mobilità ciclabile in Toscana”, anno 2018

Figura 2.1 - Tasso di ciclabilità Urbana e Non urbana (%)



Fonte: Regione Toscana – “La mobilità ciclabile in Toscana”, anno 2018

Rispetto ai dati dell’indagine 2012 il tasso di ciclabilità in Toscana appare in contrazione, sia nel suo complesso che nelle due componenti urbana e non urbana, nonostante il fatto che negli ultimi anni ci sia stato un aumento delle infrastrutture per l’utilizzo della bicicletta.

Può essere utile osservare che il tasso di ciclabilità in ambito urbano fa riferimento all’*utilizzo frequente* (almeno una volta a settimana) e il calo registrato è un calo che riguarda soprattutto le frequenze di utilizzo più elevate, a fronte invece di un aumento di chi usa la bici da una a tre volte al mese (14,2% nel 2018 rispetto all’8,2% nel 2012).

La diminuzione dell’utilizzo della bicicletta appare coerente con una tendenza generale rilevata a livello nazionale, che evidenzia come nel nostro Paese, pur in presenza di una crescita delle infrastrutture - in particolare delle piste ciclabili - l’utilizzo della bicicletta negli ultimi anni non aumenta, anzi in alcuni casi il numero degli spostamenti rilevati con il mezzo risulta in calo (cfr. *Isfort, Rapporto Audimob 2017 - 14° rapporto sulla mobilità* e *Osservatorio Nazionale Focus 2R 2017 per Anci Legambiente – Confindustria – ACMA*).

2.1.2 La ciclabilità complessiva

Il **tasso di ciclabilità complessivo** cresce all’aumentare della dimensione del comune, passando dal 25,3% dei comuni con meno di 10.000 abitanti al 35,5% di quelli con oltre 50.000 abitanti (**Tabella 2.2**), confermando la tendenza già osservata nel 2012, pur in presenza di tassi in tutti i casi più contenuti.

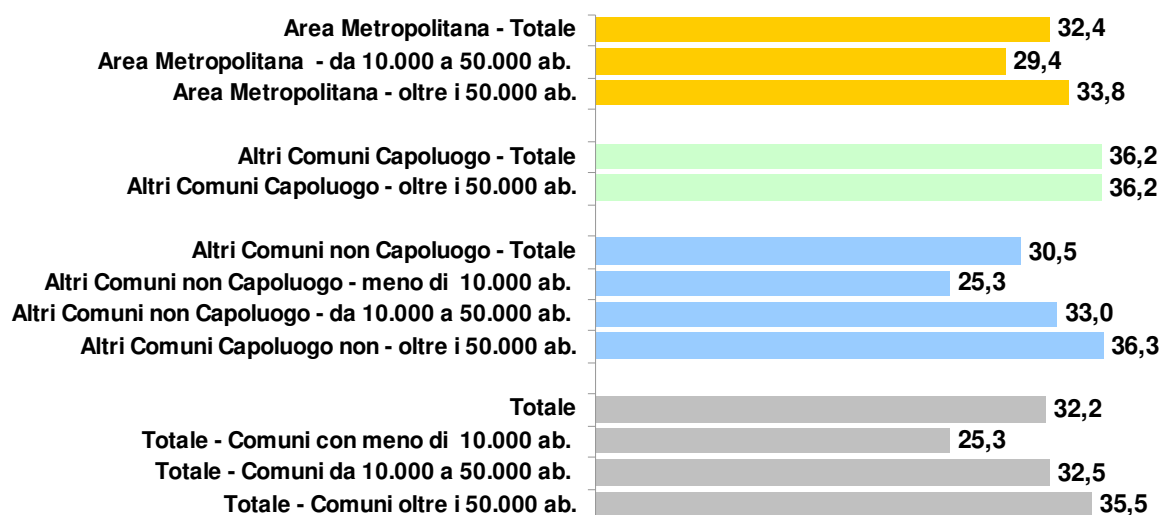
E si mantiene più elevato nei comuni di dimensioni maggiori in tutte le aree territoriali (**Figura 2.2**).

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 2018

AMBITI TERRITORIALI	Utilizzatori di bicicletta	Non utilizzatori di bicicletta	Totale popolazione	Tasso di ciclabilità totale
Area Metropolitana	142.274	296.206	438.480	32,4%
Altri Comuni Capoluogo	238.101	419.112	657.213	36,2%
Altri Comuni non Capoluogo	473.575	1.080.909	1.554.484	30,5%
Totale	853.950	1.796.227	2.650.177	32,2%
Comuni con meno di 10.000 ab.	138.569	409.512	548.081	25,3%
Comuni da 10.000 a 50.000 ab.	342.277	709.966	1.052.243	32,5%
Comuni oltre i 50.000 ab.	373.104	676.749	1.049.853	35,5%
Totale	853.950	1.796.227	2.650.177	32,2%

Fonte: Regione Toscana – “La mobilità ciclabile in Toscana”, anno 2018

Figura 2.2 - Tasso di ciclabilità totale per area territoriale e ampiezza demografica del comune (%)



Fonte: Regione Toscana – “La mobilità ciclabile in Toscana”, anno 2018

Inoltre il tasso di ciclabilità totale risulta maggiore tra i maschi (35,9% contro 28,6% delle femmine), tra i più giovani (40,3% dei 14-34enni contro il 29,3% degli adulti e il 28,6% dei 61-70enni) e tra i più istruiti (39,7% dei laureati e 33,2% dei diplomati contro il 22-26% di coloro che hanno titoli più bassi) (**Tavola 2.3**).

Risulta simile tra occupati e non occupati anche se, scendendo nel dettaglio, il dato più elevato si registra nella categoria di non occupati rappresentata dagli studenti (47,4%) e quello più basso tra le casalinghe (23,9%).

Come già osservato per l'analisi in termini di area territoriale e dimensione del comune, anche dal punto di vista delle caratteristiche socio-demografiche si confermano le tendenze nell'uso già osservate nel 2012, sempre in presenza di tassi di utilizzo più contenuti.

Tabella 2.3 – Tasso di ciclabilità totale della popolazione toscana tra 14 e 70 anni per caratteristiche socio-demografiche. Anno 2018

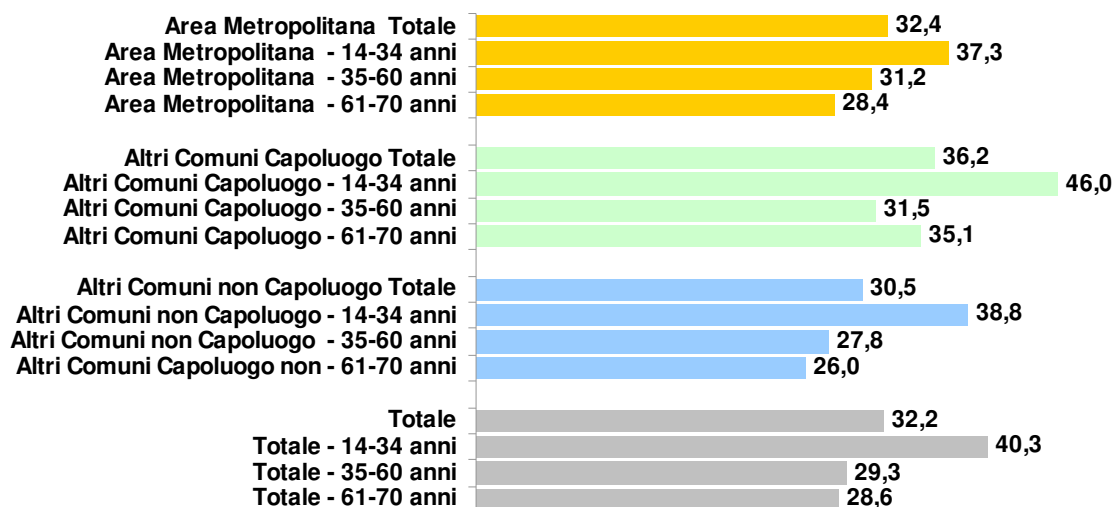
CARATTERISTICHE SOCIO-DEMOGRAFICHE	Utilizzatori di bicicletta	Non utilizzatori di bicicletta	Totale popolazione	Tasso di ciclabilità totale
Sesso				
Maschi	469.611	837.173	1.306.784	35,9%
Femmine	384.339	959.054	1.343.393	28,6%
Totale	853.950	1.796.227	2.650.177	32,2%
Classe di età				
14-34 anni	296.099	438.101	734.200	40,3%
35-60 anni	422.887	1.021.141	1.444.028	29,3%
61-70 anni	134.964	336.985	471.949	28,6%
Totale	853.950	1.796.227	2.650.177	32,2%
Condizione Professionale				
Occupati, di cui:	512.843	1.087.923	1.600.766	32,0%
<i>Lavoratori autonomi</i>	62.387	102.731	165.118	37,8%
<i>Lavoratori dipendenti</i>	450.456	985.192	1.435.647	31,4%
Non occupati, di cui:	341.107	708.304	1.049.411	32,5%
<i>Studente</i>	155.778	173.037	328.815	47,4%
<i>Casalinga</i>	45.071	143.305	188.375	23,9%
<i>Pensionato</i>	117.461	333.274	450.735	26,1%
<i>Altra condizione</i>	22.797	58.688	81.485	28,0%
Totale	853.950	1.796.227	2.650.177	32,2%
Titolo di studio				
Laurea	199.646	303.202	502.848	39,7%
Licenza-diploma media superiore	466.653	937.359	1.404.013	33,2%
Licenza media inferiore	168.961	487.703	656.664	25,7%
Licenza elementare/ nessun titolo	18.690	67.962	86.652	21,6%
Totale	853.950	1.796.227	2.650.177	32,2%

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

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

Fonte: Regione Toscana – “La mobilità ciclabile in Toscana”, anno 2018

Figura 2.3 - Tasso di ciclabilità totale per area territoriale e fascia di età (%)



Fonte: Regione Toscana – “La mobilità ciclabile in Toscana”, anno 2018

2.1.3 I tassi di ciclabilità e gli ambiti di utilizzo della bici

Come anticipato, il tasso di ciclabilità totale è costituito da tre componenti legate all'ambito di utilizzo della bicicletta:

- *tasso di ciclabilità esclusivamente urbana* (14.9%),
- *tasso di ciclabilità esclusivamente non urbana* (6.1%) e
- *tasso di ciclabilità urbana e non urbana* (11.2%).

La **Tabella 2.4** mostra le differenze della ciclabilità nei diversi ambiti territoriali:

- il tasso di ciclabilità esclusivamente urbana è superiore alla media (14,9%) nelle realtà urbane di dimensioni consistenti (Area Metropolitana: 17,4%; altri comuni Capoluogo: 20,4%; comuni con oltre 50.000 abitanti: 19,7%).
- l'uso esclusivamente non urbano risulta invece più diffuso della media negli Altri Comuni non Capoluogo (6,9%) e in realtà comunali di medie dimensioni (7,8%).
- l'uso misto, sia urbano che non urbano, presenta percentuali non dissimili nelle diverse aree territoriali, con il dato più elevato nelle realtà comunali tra 10.000 e 50.000 abitanti (12,6%) e negli Altri Comuni non Capoluogo (11,7%), le cui dimensioni fanno pensare ad un più facile utilizzo della bici in entrambi i contesti.

Tabella 2.4 - Tassi di ciclabilità urbana e non urbana per area territoriale e ampiezza demografica del comune. Anno 2018 (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	17,4	4,7	10,3	32,4
Altri Comuni Capoluogo	20,4	5,3	10,5	36,2
Altri Comuni non Capoluogo	11,8	6,9	11,7	30,5
Totale	14,9	6,1	11,2	32,2
Comuni con meno di 10.000 ab.	11,0	5,8	8,5	25,3
Comuni da 10.000 a 50.000 ab.	12,1	7,8	12,6	32,5
Comuni oltre i 50.000 ab.	19,7	4,7	11,2	35,5
Totale	14,9	6,1	11,2	32,2

Fonte: Regione Toscana – “La mobilità ciclabile in Toscana”, anno 2018

La **Tabella 2.5** mostra invece le differenze dal punto di vista **socio demografico**:

- ✓ il tasso di ciclabilità *esclusivamente urbana* risulta più elevato della media:
 - tra i maschi (16,5%)
 - tra i giovani tra 14 e 34 anni (21,6%)
 - tra gli studenti (25,2%) e tra i lavoratori dipendenti (15%)
 - tra i laureati (19,9%);
- ✓ il tasso di ciclabilità *esclusivamente non urbana* è più alto:
 - tra i maschi (6,4%)
 - nelle fasce di età degli adulti 35 e 60 anni (6,5%)
 - tra gli occupati (6,6%), principalmente lavoratori autonomi (10,1%)
 - tra i laureati e i diplomati (6,6% in entrambe le categorie);

✓ il tasso di ciclabilità *urbana e non urbana* si presenta maggiore:

- tra i maschi (13.1%)
- tra i giovani tra 14 e 34 anni (13.1%)
- tra i lavoratori autonomi (14.8%) e tra gli studenti (16.3%)
- tra i laureati (13.3%) e i diplomati (12%).

Tabella 2.5 - Tassi di ciclabilità urbana e non urbana per caratteristiche socio-demografiche. Anno 2018 (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	16,5	6,4	13,1	35,9
Femmine	13,4	5,9	9,4	28,6
Totale	14,9	6,1	11,2	32,2
Classe di età				
14-34 anni	21,6	5,7	13,1	40,3
35-60 anni	12,4	6,5	10,4	29,3
61-70 anni	12,0	5,9	10,7	28,6
Totale	14,9	6,1	11,2	32,2
Condizione professionale				
Occupati, di cui:	14,7	6,6	10,7	32,0
<i>Lavoratori autonomi</i>	12,9	10,1	14,8	37,8
<i>Lavoratori dipendenti</i>	15,0	6,2	10,2	31,4
Non occupati, di cui:	15,1	5,4	12,0	32,5
<i>Studente</i>	25,2	5,9	16,3	47,4
<i>Casalunga</i>	10,8	4,6	8,5	23,9
<i>Pensionato</i>	10,8	5,7	9,5	26,1
<i>Altra condizione</i>	7,8	3,9	16,3	28,0
Totale	14,9	6,1	11,2	32,2
Titolo di studio				
Laurea	19,9	6,6	13,3	39,7
Licenza-diploma media superiore	14,6	6,6	12,0	33,2
Licenza media inferiore	12,0	5,1	8,6	25,7
Licenza elem. / nessun titolo	12,0	4,0	5,7	21,7
Totale	14,9	6,1	11,2	32,2

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

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

Fonte: Regione Toscana – “La mobilità ciclabile in Toscana”, anno 2018

2.1.4 Gli utilizzatori della bici e gli ambiti di utilizzo

In questo paragrafo l’attenzione è posta sugli 853.950 utilizzatori di bicicletta in Toscana nei diversi ambiti di utilizzo della bici e con riferimento alle aree territoriali ed alle caratteristiche socio-demografiche (**Tabella 2.6 e 2.7**).

Tabella 2.6 - Popolazione toscana tra 14 e 70 anni che utilizza la bici, per tipologia di utilizzatore e per ambiti territoriali. Anno 2018 (valori assoluti e percentuali)

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
<i>Valori assoluti</i>				
Area Metropolitana	76.347	20.715	45.212	142.274
Altri Comuni Capoluogo	134.276	34.770	69.055	238.101
Altri Comuni non Capoluogo	183.778	107.206	182.592	473.575
Totale	394.401	162.690	296.859	853.950
Comuni con meno di 10.000 ab.	60.498	31.620	46.452	138.569
Comuni da 10.000 a 50.000 ab.	127.221	81.984	133.072	342.277
Comuni oltre i 50.000 ab.	206.682	49.086	117.335	373.104
Totale	394.401	162.690	296.859	853.950
<i>Valori percentuali</i>				
Area Metropolitana	53,7	14,6	31,8	100,0
Altri Comuni Capoluogo	56,4	14,6	29,0	100,0
Altri Comuni non Capoluogo	38,8	22,6	38,6	100,0
Totale	46,2	19,1	34,8	100,0
Comuni con meno di 10.000 ab.	43,7	22,8	33,5	100,0
Comuni da 10.000 a 50.000 ab.	37,2	24,0	38,9	100,0
Comuni oltre i 50.000 ab.	55,4	13,2	31,4	100,0
Totale	46,2	19,1	34,8	100,0

Fonte: Regione Toscana – “La mobilità ciclabile in Toscana”, anno 2018

Tabella 2.7 - Popolazione toscana tra 14 e 70 anni che utilizza la bici, per tipologia di utilizzatore e per caratteristiche socio-demografiche. Anno 2018 (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	45,8	17,8	36,4	100,0
Femmine	46,7	20,5	32,8	100,0
Totale	46,2	19,1	34,8	100,0
Classe di età				
14-34 anni	53,5	14,1	32,4	100,0
35-60 anni	42,4	22,0	35,6	100,0
61-70 anni	42,0	20,5	37,4	100,0
Totale	46,2	19,1	34,8	100,0
Condizione professionale				
Occupati, di cui:	46,0	20,6	33,4	100,0
<i>Lavoratori autonomi</i>	34,1	26,8	39,1	100,0
<i>Lavoratori dipendenti</i>	47,7	19,7	32,6	100,0
Non occupati, di cui:	46,4	16,7	36,9	100,0
<i>Studente</i>	53,1	12,4	34,5	100,0
<i>Casalinga</i>	45,2	19,2	35,5	100,0
<i>Pensionato</i>	41,6	22,1	36,4	100,0
<i>Altra condizione</i>	27,9	14,0	58,1	100,0
Totale	46,2	19,1	34,8	100,0
Titolo di studio				
Laurea	50,0	16,5	33,4	100,0
Licenza-diploma media superiore	44,1	19,8	36,1	100,0
Licenza media inferiore	46,5	19,9	33,6	100,0
Licenza elem. / nessun titolo	55,3	18,5	26,2	100,0
Totale	46,2	19,1	34,8	100,0

Fonte: Regione Toscana – “La mobilità ciclabile in Toscana”, anno 2018

I numeri della ciclabilità in Toscana – **SINTESI**

Nel 2018 il **tasso di ciclabilità totale** della popolazione toscana tra 14 e 70 anni risulta pari a **32,2%**.

Il tasso cresce al crescere della dimensione demografica del comune e raggiunge il 35,5% nei comuni con oltre 50.000 abitanti e il 36,2% nell'area "Altri Comuni Capoluogo".

Il tasso di ciclabilità è **maggiore tra i maschi**, tra i giovani in età compresa tra **14 e 34 anni**, tra **gli studenti e tra i lavoratori autonomi** e tra chi **ha un titolo di studio elevato**.

Si registrano **differenze importanti in relazione all'ambito di utilizzo della bici**: Il tasso di ciclabilità complessivo (32,2%) risulta infatti così composto:

- il tasso di ciclabilità esclusivamente urbana è pari al 14,9%
- il tasso di ciclabilità esclusivamente non urbana è pari al 6,1%
- il tasso di ciclabilità sia urbana che non urbana è pari al 11,2%.

Ne discende che il 26,1% della popolazione usa la bicicletta in ambito urbano mentre solo il 17,3% lo fa in ambito non urbano.

2.2 Gli utilizzatori della bicicletta 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 risultano essere 691.260 cittadini in età 14-70 anni.

2.2.1 Il profilo degli utilizzatori in ambito urbano

Il confronto con il profilo della popolazione toscana tra 14 e 70 anni evidenzia che gli utilizzatori in ambito urbano sono maggiormente presenti nell'Area Metropolitana (17,6% contro 16,6 della popolazione) e negli Altri Comuni Capoluogo (29,4% contro 24,8%) e in particolare nei comuni con oltre 50.000 abitanti (46,9% rispetto al 39,6% del totale) (**Tabella 2.8**).

Gli utilizzatori urbani nel loro complesso si caratterizzano rispetto alla popolazione per una maggiore presenza di maschi (55,8% rispetto a 49,3%), di giovani tra 14 e 34 anni (36,8% contro 27,7%), di studenti (19,7% rispetto a 12,4%) e di diplomati e soprattutto laureati (rispettivamente 54,1% e 24,1% contro 53,0% e 19,0%).

Il numero medio di componenti della famiglia (3,4) è di poco più alto rispetto a quello della popolazione (3,4 contro 3,2) differenza contenuta specie se si tiene conto che la popolazione considerata, di 14-70 anni, esclude le fasce di età sopra i 70 anni ossia quelle nelle quali è più probabile la presenza di nuclei familiari con pochi componenti.

Il numero medio di bici in famiglia è, come è naturale attendersi, superiore a quello della popolazione (2,9 rispetto a 1,9).

La bicicletta utilizzata nella gran parte dei casi è di proprietà personale (93,7% contro il 51,3% del totale popolazione) di conseguenza sono leggermente più basse della media le percentuali di utilizzo di bici nella disponibilità della famiglia o di quelle pubbliche/in condivisione (**Tabella 2.8**).

Tabella 2.8 – Profilo utilizzatori della bicicletta in ambito urbano. Anno 2018 (valori percentuali)

CARATTERISTICHE	Utilizzatori in ambito urbano	Totale popolazione toscana 14-70 anni
Tipologia del comune di residenza		
Area Metropolitana	17,6	16,5
Altri comuni capoluogo	29,4	24,8
Altri comuni non capoluogo	53,0	58,7
Totale	100,0	100,0
Ampiezza del Comune di residenza		
Meno di 10.000	15,5	20,7
Da 10.000 a 50.000	37,7	39,7
Oltre 50.000	46,9	39,6
Totale	100,0	100,0
Sesso		
Maschio	55,8	49,3
Femmina	44,2	50,7
Totale	100,0	100,0
Classe di età		
Da 14 a 34 anni	36,8	27,7
Da 35 a 60 anni	47,7	54,5
Da 61 a 70 anni	15,5	17,8
Totale	100,0	100,0
Titolo di studio		
Nessun titolo -Licenza elementare	2,2	3,3
Licenza media inferiore	19,6	24,8
Licenza-diploma media superiore	54,1	53,0
Laurea	24,1	19,0
Totale	100,0	100,0
Condizione professionale		
Impiegato/addetto al commercio	38,7	36,4
Pensionato	13,2	17,0
Operaio	10,0	14,7
Studente	19,7	12,4
Casalinga	5,3	7,1
Imprenditore/libero professionista	4,8	4,0
Insegnante	3,3	3,0
Disoccupato/ha perso il lavoro	2,4	2,6
Artigiano/commerciante/esercente	1,8	2,1
In attesa di primo impiego/non ha mai lavorato	0,4	0,4
Funzionario/dirigente	0,2	0,1
Rappresentante	-	0,1
Altro	0,04	0,05
Totale	100,0	100,0
Numero medio di:		
N. medio di componenti della famiglia	3,4	3,2
N. medio di bici in famiglia	2,9	1,9
Tipo di bicicletta utilizzata		
Bicicletta personale	93,7	51,3
Bicicletta disponibile a casa	6,1	8,6
Bicicletta pubblica-in condivisione	0,2	0,4
Non usa la bicicletta	-	39,7
Totale	100,0	100,0

Fonte: Regione Toscana – “La mobilità ciclabile in Toscana”, anno 2018

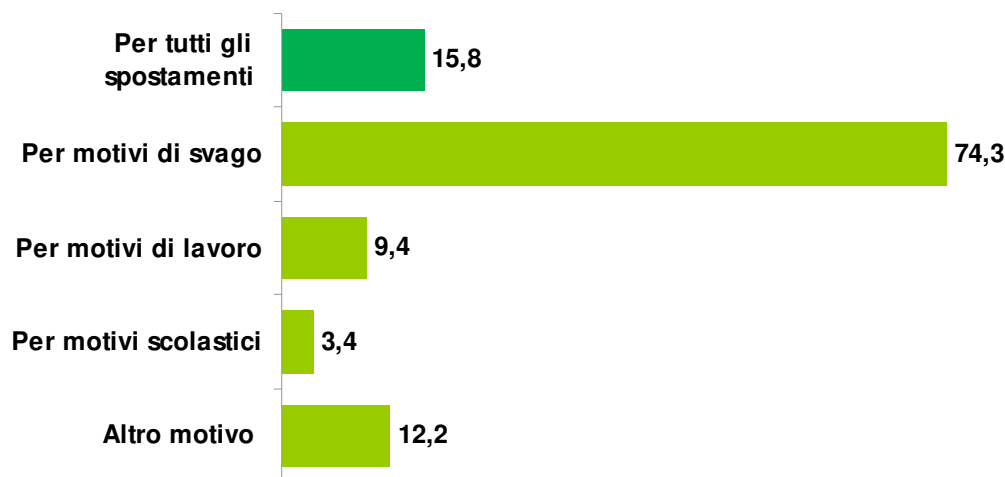
2.2.2 Le abitudini di utilizzo della bicicletta in ambito urbano

I motivi di utilizzo

L'utilizzo della bici nelle realtà urbane è legato in primo luogo allo **svago** (74,3%), termine con il quale sono indicati spostamenti per tempo libero, sport, gite e turismo, visite a parenti e amici (**Figura 2.4**).

Inoltre l'uso della bici per **tutti i tipi di spostamento** registra il **15,8% delle segnalazioni mentre gli** spostamenti di tipo sistematico (*lavoro e studio*) sono segnalati nel 12,8% dei casi. Si può quindi ragionevolmente ritenere che gli spostamenti di tipo sistematico, di particolare interesse per la loro assiduità, coinvolgano il 28,6% degli utilizzatori.

Figura 2.4 – Motivi di utilizzo della bicicletta in ambito urbano* (% - risposta spontanea multipla)



Fonte: Regione Toscana – “La mobilità ciclabile in Toscana”, anno 2018

I motivi di utilizzo della bicicletta in ambito urbano mostrano delle differenze territoriali e per caratteristiche socio-demografiche (**Tabella 2.9a e Tabella 2.9b**):

- ❖ l'utilizzo della bicicletta per *tutti i tipi di spostamento* è maggiore nei comuni di medio-grande dimensione e nell'Area metropolitana; ed è più diffuso della media tra le donne (17,7%) e cresce con l'aumentare dell'età raggiungendo il 23,7% tra chi ha oltre 60 anni;
- ❖ la diffusione dell'utilizzo della bicicletta *per motivi di svago* appare trasversale, sia dal punto di vista territoriale che del sesso ed età; si possono comunque evidenziare le percentuali più elevate tra i maschi (77,5% contro il 74,3% del totale), tra i giovani tra 14 e 34 anni (84,7%) e tra i residenti nei comuni con meno di 10.000 abitanti (81,5%);
- ❖ la scelta della bicicletta *per motivi di lavoro* si presenta superiore tra le donne (11,3% rispetto a 7,9% degli uomini) ed è diffusa soprattutto nelle fasce di età attive, tra 35 e 60 anni (14,7%); registra percentuali più alte della media nell'Area Metropolitana (11,7%) negli Altri Comuni Capoluogo (11,3%) nei centri con più di 50.000 abitanti (11,7%);

- ❖ l'utilizzo per *andare a scuola o alla università* coinvolge maggiormente, come è ovvio, i più giovani (9,4% tra i 14 e 34 anni contro il 3,4% del totale).

Tabella 2.9a – Motivi di utilizzo della bicicletta in ambito urbano per area territoriale e classe di ampiezza demografica del comune. Anno 2018 (valori percentuali – risposta spontanea multipla)

MOTIVI DELL'UTILIZZO	Area Metropolitana	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
Per tutti gli spostamenti	16,9	14,0	16,5	11,1	17,5	16,1	15,8
Per motivi di svago	71,9	75,0	74,7	81,5	72,6	73,3	74,3
Per motivi di lavoro	11,7	11,3	7,6	7,0	7,5	11,7	9,4
Per motivi scolastici	2,8	2,7	4,1	4,2	3,7	3,0	3,4
Altro motivo	12,8	12,4	12,0	10,0	12,8	12,5	12,2

Fonte: Regione Toscana – “La mobilità ciclabile in Toscana”, anno 2018

Nb: la somma delle percentuali non è pari a 100 poiché il quesito consente di fornire più risposte.

Tabella 2.9b - Motivi di utilizzo della bicicletta in ambito urbano per caratteristiche socio-demografiche. Anno 2018 (valori percentuali – risposta spontanea multipla)

MOTIVI DELL'UTILIZZO	Maschio	Femmina	Da 14 a 34 anni	Da 35 a 60 anni	Da 61 a 70 anni	Totale
Per tutti gli spostamenti	14,4	17,7	9,8	18,0	23,7	15,8
Per motivi di svago	77,5	70,2	84,7	70,4	61,7	74,3
Per motivi di lavoro	7,9	11,3	3,8	14,7	6,3	9,4
Per motivi scolastici	3,9	2,9	9,4	0,0	0,0	3,4
Altro motivo	10,9	13,9	3,6	14,5	26,0	12,2

Fonte: Regione Toscana – “La mobilità ciclabile in Toscana”, anno 2018

Nb: la somma delle percentuali non è pari a 100 poiché il quesito consente di fornire più risposte.

Rispetto ai dati del 2012 in merito ai motivi di utilizzo si osserva una diminuzione dell'uso sistematico (lavoro-scuola) e un aumento di quello riconducibile allo svago, che era comunque la prima motivazione di uso anche nel 2012.

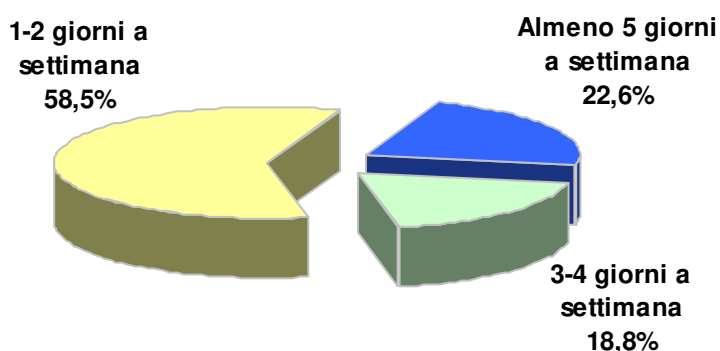
La frequenza di utilizzo

Il 22,6% degli utilizzatori in ambito urbano si serve della bicicletta almeno 5 volte a settimana, in coerenza con la quota di circa il 28% di soggetti che si serve del mezzo per spostamenti di tipo sistematico; il 18,8% se ne serve invece 3-4 volte a settimana mentre la maggior parte (58,5%) lo fa 1-2 volte a settimana (**Figura 2.5**).

L'utilizzo più frequente – di almeno 5 giorni a settimana - è maggiore nei comuni di medie dimensioni e in quelli con più di 50.000 abitanti (24,3% e 24,4% contro il 22,6% del totale); cresce all'aumentare dell'età raggiungendo il 39,3% tra gli utenti con 61-70 anni e riguarda più le donne degli uomini (24,8% rispetto a 20,9% degli uomini) (**Tabelle 2.10 a e 2.10b**).

L'uso con frequenza minore (1-2 volte a settimana) è diffuso invece nelle realtà comunali più piccole (67,6%), tra gli uomini (61,7%) e tra i più giovani (72,2%).

Figura 2.5 – Frequenza di utilizzo della bicicletta in ambito urbano (%)



Fonte: Regione Toscana – “La mobilità ciclabile in Toscana”, anno 2018

Tabella 2.10a - Frequenza di utilizzo della bicicletta in ambito urbano per area territoriale e classe di ampiezza demografica del comune. Anno 2018 (valori percentuali)

FREQUENZA DI UTILIZZO	Area Metropolitana	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	21,5	24,0	22,2	13,0	24,3	24,4	22,6
3-4 giorni a settimana	17,8	13,0	22,4	19,3	21,3	16,7	18,8
1-2 giorni a settimana	60,7	63,0	55,3	67,6	54,4	58,9	58,5
Totale	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0

Fonte: Regione Toscana – “La mobilità ciclabile in Toscana”, anno 2018

Tabella 2.10b - Frequenza di utilizzo della bicicletta in ambito urbano per caratteristiche socio-demografiche. Anno 2018 (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	20,9	24,8	10,9	26,2	39,3	22,6
3-4 giorni a settimana	17,5	20,6	16,9	19,1	22,7	18,8
1-2 giorni a settimana	61,7	54,6	72,2	54,7	38,0	58,5
Totale	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0

Fonte: Regione Toscana – “La mobilità ciclabile in Toscana”, anno 2018

Il confronto di questi dati con quelli del 2012 conferma le linee di tendenza generali osservate dal punto di vista territoriale e socio-demografico ma evidenzia anche una frequenza di uso meno assidua rispetto al passato quando l’uso della bicicletta per almeno 5 giorni a settimana interessava più del 39% degli utenti e quello per 3-4 giorni oltre il 25%.

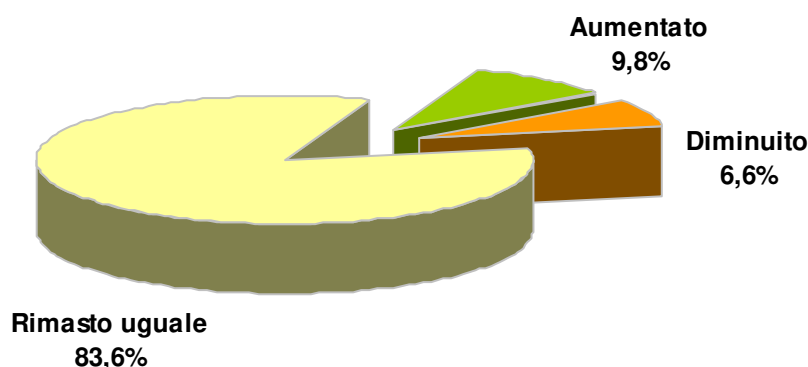
Questo dato appare coerente con le informazioni generali evidenziate in precedenza in relazione ai motivi di utilizzo della bici, che nel 2018 fanno registrare un calo del dato nell’utilizzo sistematico legato a lavoro-scuola rispetto al 2012 a fronte di un aumento dell’uso legato allo svago, motivazione legata in genere a spostamenti a carattere occasionale e quindi meno frequente.

Il trend nell’utilizzo

Nel complesso l’utilizzo della bicicletta in ambito urbano risulta sostanzialmente stabile nell’ultimo anno: **nell’83,6% dei casi gli utilizzatori dichiarano infatti che in**

questo arco di tempo il loro uso è rimasto costante; solo una parte minoritaria fa riferimento ad un aumento (9,8%) o ad una diminuzione (6,6%) (Figura 2.6).

Figura 2.6 – Utilizzo della bicicletta in ambito urbano rispetto ad un anno fa (%)



Fonte: Regione Toscana – “La mobilità ciclabile in Toscana”, anno 2018

L’uso urbano della bicicletta risulta sostanzialmente stabile su tutto il territorio e tra tutte le categorie di utilizzatori. Percentuali superiori alla media di soggetti che dichiarano un aumento nell’uso si osservano nell’Area Metropolitana (10,9%), tra gli Altri Comuni non Capoluogo (10,6%), nei centri tra 10.000 e 50.000 abitanti (12,1%).

I cambiamenti nelle abitudini, in termini di aumento o di diminuzione dell’uso della bici, riguardano in misura maggiore le donne e soprattutto i soggetti tra 61 e 70 anni che hanno modificato il loro comportamento nell’ultimo anno (in aumento o diminuzione) rispettivamente nel 19,6% e nel 30,4% dei casi. (Tabella 2.11a e Tabella 2.12b).

Tabella 2.11a - Livello di utilizzo della bicicletta in ambito urbano rispetto a un anno fa per area territoriale e classe di ampiezza demografica del comune. Anno 2018 (valori percentuali)

LIVELLO DI UTILIZZO	Area Metropolitana	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	10,9	7,6	10,6	5,2	12,1	9,4	9,8
Diminuito	4,8	7,7	6,6	5,4	7,2	6,6	6,6
Rimasto uguale	84,3	84,7	82,8	89,5	80,7	84,0	83,6
Totale	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0

Fonte: Regione Toscana – “La mobilità ciclabile in Toscana”, anno 2018

Tabella 2.11b - Livello di utilizzo della bicicletta in ambito urbano rispetto a un anno fa per caratteristiche socio-demografiche. Anno 2018 (valori percentuali)

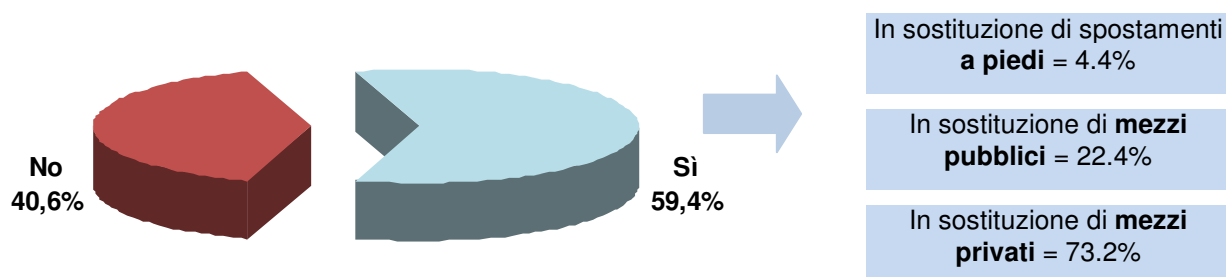
LIVELLO DI UTILIZZO	Maschio	Femmina	Da 14 a 34 anni	Da 35 a 60 anni	Da 61 a 70 anni	Totale
Aumentato	8,2	11,7	8,8	8,6	15,7	9,8
Diminuito	5,6	7,9	2,7	7,0	14,7	6,6
Rimasto uguale	86,2	80,3	88,5	84,4	69,6	83,6
Totale	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0

Fonte: Regione Toscana – “La mobilità ciclabile in Toscana”, anno 2018

L'AUMENTO nell'uso

Poco meno del 60% della componente minoritaria che ha aumentato l'uso della bici in ambito urbano (9,8%) lo ha fatto *sostituendo un'altra modalità di spostamento*, principalmente il mezzo privato (**Fig.2.6.1**).

Figura 2.6.1 – Aumento nell'uso della bici in sostituzione di un altro mezzo (%)



Fonte: Regione Toscana – “La mobilità ciclabile in Toscana”, anno 2018

L'incremento dell'uso risulta legato in primo luogo a **motivazioni riferibili alla sfera personale**, citate dal 65.9% di coloro che nell'ultimo anno hanno aumentato l'utilizzo di questo mezzo: si tratta principalmente di soggetti che dichiarano di *curare maggiormente la propria salute* attraverso l'attività fisica legata all'uso della bici (23,7%) e persone le cui *esigenze di spostamento sono cambiate* (22.2%), rendendo possibile l'uso della bicicletta; al terzo posto si colloca la *disponibilità di una bici* (14,7%) che in precedenza non c'era (**Tabella 2.12a**).

Al di là delle motivazioni di tipo personale, si osservano anche altri motivi di scelta:

- nel 30,5% dei casi l'aumento dell'uso fa riferimento **alle caratteristiche positive della bicicletta**, principalmente al fatto che sia più *pratica, comoda e veloce rispetto alla macchina* (21,5%);
- nel 27,6% viene citato il **miglioramento degli elementi strutturali e/o delle condizioni del traffico**, innanzitutto in termini di *maggior sicurezza stradale* (11,6%) e la *creazione o l'ampliamento delle piste ciclabili* (8,4%).

Tabella 2.12a - "Per quale motivo il suo utilizzo della bicicletta è aumentato? Anno 2018 (valori percentuali – risposta spontanea multipla)

MOTIVI DELL'AUMENTO DELL'UTILIZZO	Valori percentuali
<i>Curo maggiormente la mia salute</i>	23,7
<i>Sono cambiate le mie esigenze di spostamento</i>	22,2
<i>Ho disponibilità di una bicicletta che prima non avevo</i>	14,7
<i>Motivazioni economiche</i>	5,3
Totale motivi di carattere personale	65,9
<i>Ho scelto un mezzo più pratico, comodo, veloce rispetto alla macchina</i>	21,5
<i>Perché è un mezzo non inquinante</i>	9,1
Totale apprezzamento per la bici	30,5
<i>Miglioramento delle condizioni del traffico e della sicurezza stradale</i>	11,6
<i>Creazione/ampliamento delle piste ciclabili</i>	8,4
<i>Maggiore disponibilità di parcheggi sicuri per biciclette</i>	7,2
<i>E' stato introdotto il sistema di bike sharing - bici condivisa</i>	0,4
Totale miglioramento condizioni strutturali-traffico	27,6
Altro	1,9

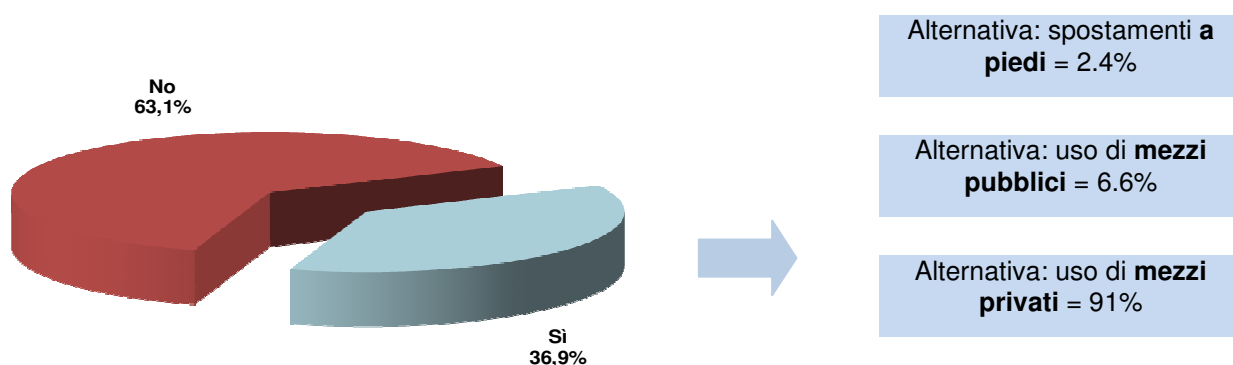
Fonte: Regione Toscana – "La mobilità ciclabile in Toscana", anno 2018

Nb: la somma delle percentuali non è pari a 100 poiché il quesito consente di fornire più risposte. I dati sono forniti solo a livello regionale poiché il numero di rispondenti al quesito è esiguo.

La DIMINUZIONE nell'uso

Il 36,9% di coloro che dichiarano di avere ridotto nell'ultimo anno l'uso della bici lo ha fatto perché ha deciso di passare ad *un'altra modalità di spostamento* scegliendo in larghissima maggioranza l'utilizzo di mezzi privati (**Fig.2.6.2**).

Figura 2.6.2 – Diminuzione nell'uso della bici per utilizzare un altro mezzo (%)



Fonte: Regione Toscana – "La mobilità ciclabile in Toscana", anno 2018

Le principali ragioni per le quali è stato ridotto l'utilizzo della bici nell'ultimo anno sono ragioni **di tipo personale (86,0%)**, che includono il *cambiamento nelle esigenze di*

spostamento (57,1%), i motivi di salute (19,8%) e la nuova disponibilità di mezzi a motore (9%) (**Tabella 2.12b**).

La percezione di **peggioramento degli elementi strutturali e/o delle condizioni del traffico** viene citato nel 17,7% dei casi.

Tabella 2.12b - "Per quale motivo il suo utilizzo della bicicletta è diminuito? Anno 2018 (valori percentuali – risposta spontanea multipla)

MOTIVI DELLA DIMINUZIONE DELL'UTILIZZO	Valori percentuali
Sono cambiate le mie esigenze di spostamento	57,1
Per motivi di salute	19,8
Ho disponibilità di una macchina-motorino che prima non avevo	9,0
Totale motivi di carattere personale	86,0
Peggioramento del traffico e della sicurezza stradale	9,1
Assenza-Deterioramento delle piste ciclabili	5,5
Poca disponibilità di parcheggi per biciclette	3,1
Totale peggioramento condizioni strutturali - traffico	17,7
Ho subito-ho paura del furto della bicicletta	2,2
Altro	4,6

Fonte: Regione Toscana – "La mobilità ciclabile in Toscana", anno 2018

Nb: la somma delle percentuali non è pari a 100 poiché il quesito consente di fornire più risposte. I dati sono forniti solo a livello regionale poiché il numero di rispondenti al quesito è esiguo.

Ostacoli all'utilizzo e interventi

Gli OSTACOLI all'utilizzo

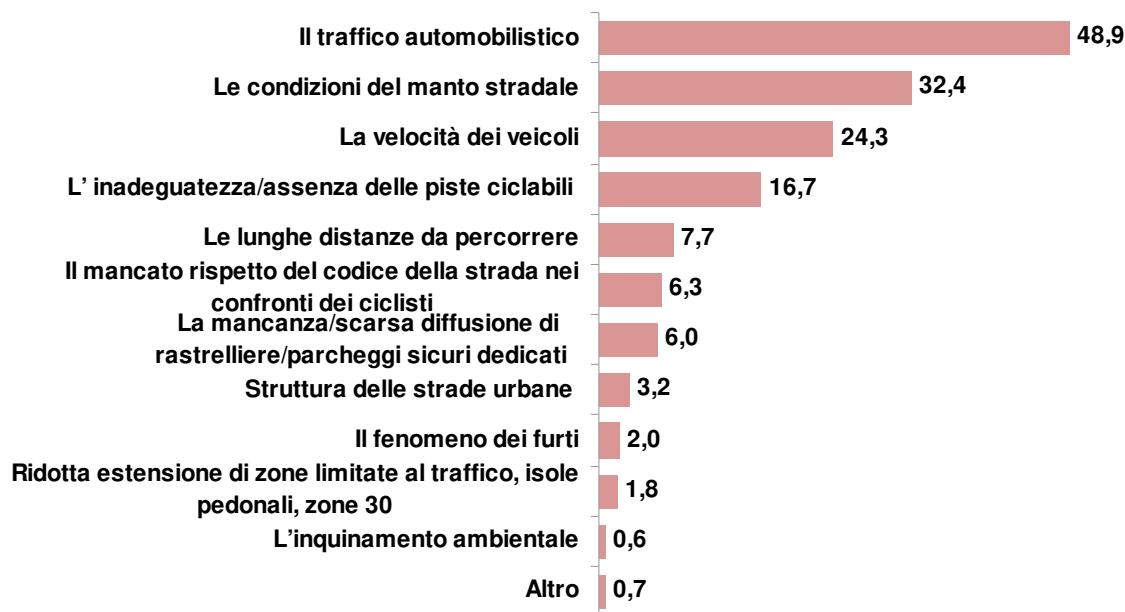
Quasi la metà degli utilizzatori ritiene che il maggiore ostacolo alla diffusione dell'uso della bici in centro abitato sia il **traffico automobilistico (48,9%)**; seguono le *condizioni del manto stradale* (32,4%), la *velocità dei veicoli* (24,3%) e l'inadeguatezza/assenza delle piste ciclabili (16,7%) (**Figura 2.7**).

Tra gli altri ostacoli citati si segnalano in particolare la lunghezza delle distanze da percorrere (7,7%), il mancato rispetto del codice della strada nei confronti dei ciclisti (6,3%), la mancanza di rastrelliere-parcheggi sicuri dedicati (6%).

In merito agli ostacoli all'uso urbano della bicicletta segnalati, vale la pena di osservare che gli elementi legati al traffico (*presenza di traffico e velocità dei veicoli*) confermano la loro rilevanza già emersa nel 2012, evidenziando oltretutto percentuali in crescita; rispetto alla rilevazione precedente risulta in crescita anche la percentuale di segnalazioni relative alle *condizioni del manto stradale*.

Al contrario, diminuiscono rispetto al 2012 le citazioni riguardanti l'*inadeguatezza-assenza delle piste ciclabili* e ciò porta a ritenere che gli interventi strutturali in questo settore siano stati in qualche misura percepiti dagli utilizzatori.

Figura 2.7 – Ostacoli all'utilizzo della bicicletta in ambito urbano
(% - risposta spontanea multipla)



Fonte: Regione Toscana – “La mobilità ciclabile in Toscana”, anno 2018

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

Il *traffico automobilistico* è percepito come un ostacolo soprattutto dagli utilizzatori che vivono nell'Area Metropolitana, dalle donne e tra i più anziani (61 e 70 anni).

Le *condizioni del manto stradale* hanno invece maggiore rilevanza nei comuni più piccoli e vengono sentiti come un ostacolo in misura superiore alla media dai maschi e dai soggetti più giovani, categoria quest'ultima che vede un altro impedimento rilevante nella velocità dei veicoli.

L'*inadeguatezza – assenza delle piste ciclabili* continua ad essere più segnalata come ostacolo da chi vive nell'Area Metropolitana e nei comuni con più di 50.000 abitanti pur se, come già visto, in percentuali nettamente più contenute rispetto all'indagine precedente del 2012; le insufficienze in materia di piste ciclabili sono percepite come ostacoli più frequentemente dalle donne e dalle persone con più di 60 anni, gli stessi gruppi che considerano un freno all'uso della bici il mancato rispetto del codice della strada nei confronti dei ciclisti più spesso di quanto non avviene nel dato generale.

Tabella 2.13a - Ostacoli alla diffusione dell'uso della bicicletta in ambito urbano per area territoriale e classe di ampiezza demografica del comune. Anno 2018 (valori percentuali - risposta spontanea multipla)

OSTACOLI	Area Metropolitana	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	57,9	43,1	49,1	39,3	55,7	46,6	48,9
Le condizioni del manto stradale	30,9	35,5	31,1	40,4	26,3	34,6	32,4
La velocità dei veicoli	26,8	26,6	22,2	26,7	21,3	26,0	24,3
L' inadeguatezza/assenza delle piste ciclabili	20,1	15,5	16,3	13,7	16,8	17,7	16,7
Le lunghe distanze da percorrere	6,4	9,7	7,0	10,9	4,9	8,9	7,7
Il mancato rispetto del codice della strada nei confronti dei ciclisti	8,4	4,9	6,4	6,5	6,9	5,9	6,3
La mancanza/scarsa diffusione di rastrelliere/parcheggi sicuri dedicati	4,6	5,5	6,7	6,4	6,4	5,6	6,0
Struttura delle strade urbane	3,8	2,1	3,6	2,4	4,2	2,6	3,2
Il fenomeno dei furti	1,7	2,5	1,7	2,0	1,7	2,1	2,0
Ridotta estensione di zone limitate al traffico, isole pedonali, zone 30	2,1	1,7	1,8	1,7	1,8	1,9	1,8
L'inquinamento ambientale	0,5	1,3	0,3	0,3	0,3	1,0	0,6
Altro	0,0	1,2	0,6	1,3	0,3	0,8	0,7

Fonte: Regione Toscana – “La mobilità ciclabile in Toscana”, anno 2018

Nb: la somma delle percentuali non è pari a 100 poiché il quesito consente di fornire più risposte.

Tabella 2.13b - Ostacoli alla diffusione dell'uso della bicicletta in ambito urbano per caratteristiche socio-demografiche. Anno 2018 (valori percentuali - risposta spontanea multipla)

OSTACOLI	Maschio	Femmina	Da 14 a 34 anni	Da 35 a 60 anni	Da 61 a 70 anni	Totale
Il traffico automobilistico	47,6	50,5	43,9	50,1	57,2	48,9
Le condizioni del manto stradale	35,1	29,0	35,3	33,1	23,2	32,4
La velocità dei veicoli	23,9	24,9	30,9	20,7	20,1	24,3
L' inadeguatezza/assenza delle piste ciclabili	15,3	18,5	12,1	18,4	22,6	16,7
Le lunghe distanze da percorrere	9,0	6,0	9,2	8,5	1,7	7,7
Il mancato rispetto del codice della strada nei confronti dei ciclisti	5,5	7,4	5,8	6,4	7,4	6,3
La mancanza/scarsa diffusione di rastrelliere/parcheggi sicuri dedicati	5,3	6,9	5,0	6,4	7,1	6,0
Struttura delle strade urbane	3,4	2,9	2,1	3,8	4,0	3,2
Il fenomeno dei furti	1,9	2,1	1,9	2,6	0,3	2,0
Ridotta estensione di zone limitate al traffico, isole pedonali, zone 30	1,9	1,8	1,4	2,2	2,0	1,8
L'inquinamento ambientale	0,4	0,8	0,2	0,7	1,4	0,6
Altro	0,1	1,4	0,0	1,1	0,8	0,7

Fonte: Regione Toscana – “La mobilità ciclabile in Toscana”, anno 2018

Nb: la somma delle percentuali non è pari a 100 poiché il quesito consente di fornire più risposte.

Gli INTERVENTI per favorire l'utilizzo

A chi usa la bici in ambito urbano è stato chiesto di segnalare, in ordine di importanza, quali interventi – *oltre alle piste ciclabili* - potrebbero essere più utili per favorire l'uso della bicicletta nei centri abitati: una percentuale molto contenuta di soggetti (3,6%) non ha indicato alcun intervento a fronte del 96,4% che ha segnalato una o più azioni. Tra gli interventi considerati più importanti, indicati al primo posto in una graduatoria di tre possibili suggerimenti, emerge l'esigenza di *assicurare una rete di infrastrutture ciclabili continue e sicure* (45,7%) seguita dalla necessità di *ridurre la velocità delle auto – mezzi a motore* (18,6%) e dal *miglioramento della pavimentazione stradale* (16,8%) (**Tabella 2.14**).

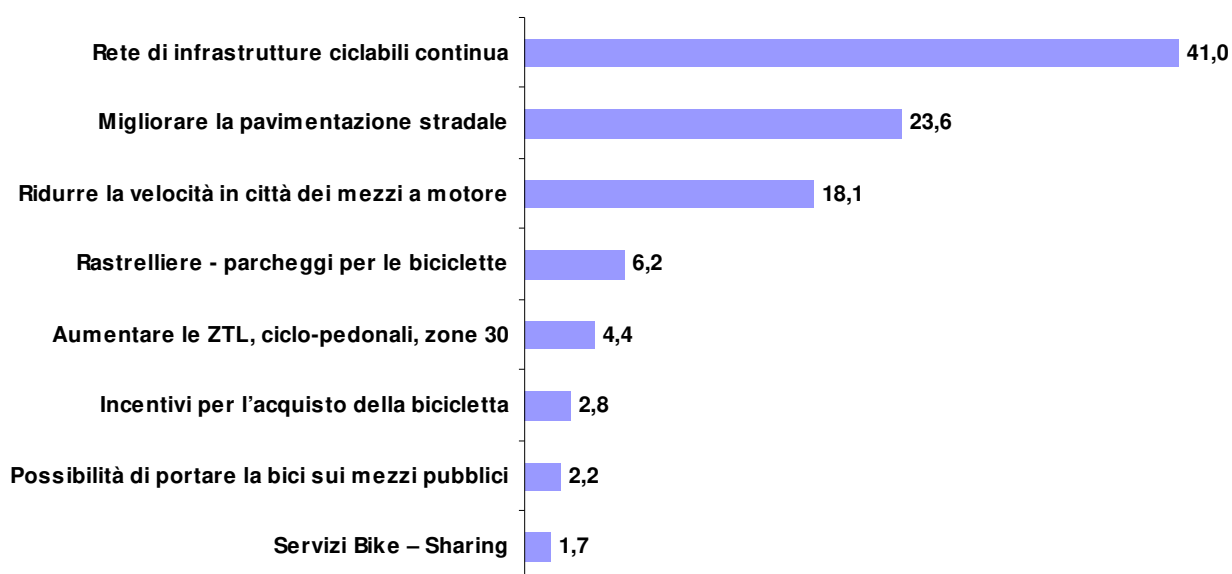
Tabella 2.14 - Interventi per facilitare l'uso della bicicletta come mezzo di trasporto in ambito urbano. Anno 2018 (valori percentuali per colonna - Ordine di importanza)

INTERVENTI	Primo Intervento	Secondo intervento	Terzo intervento
Nessun intervento	3,6	-	-
Creare una rete di infrastrutture ciclabili continua e sicura	45,7	15,4	5,5
Ridurre la velocità in città delle auto e dei mezzi a motore	18,6	9,1	4,8
Migliorare la pavimentazione stradale	16,8	24,5	7,2
Rastrelliere - parcheggi per le biciclette nei principali luoghi al pubblico	6,9	2,1	2,5
Aumentare le zone a traffico limitato, ciclo-pedonali, zone 30	4,3	2,1	3,1
Possibilità di portare la bicicletta sui mezzi pubblici	1,5	1,9	3,0
Incentivi per l'acquisto della bicicletta	1,3	4,0	1,7
Biciclette messe a disposizione dal Comune (servizio Bike – Sharing)	1,3	1,4	1,5
Nessun altro intervento	-	39,4	70,8
Totale	100,0	100,0	100,0

Fonte: Regione Toscana – “La mobilità ciclabile in Toscana”, anno 2018

Assegnando 5 punti agli interventi collocati per importanza al 1° posto, 3 e 1 punto agli interventi collocati rispettivamente al 2° e al 3° posto, si ottiene un punteggio complessivo per ciascun intervento sulla base del quale è costruita la graduatoria degli interventi che tiene così conto di tutte le valutazioni espresse (**Figura 2.8**). L'intervento considerato più rilevante è la creazione di *una rete di infrastrutture ciclabili continue e sicure* (41% del punteggio totale), seguito al secondo posto dal *miglioramento della pavimentazione stradale* (23,6%), e al terzo posto dalla *riduzione della velocità delle auto – mezzi a motore* (18,1%).

Figura 2.8 – Interventi per facilitare l'uso della bicicletta come mezzo di trasporto in ambito urbano (valori percentuali del punteggio complessivo ottenuto avendo assegnato 5 punti al 1° intervento, 3 punti al 2° intervento e 1 punto al 3° intervento)



Fonte: Regione Toscana – “La mobilità ciclabile in Toscana”, anno 2018

Gli utilizzatori in ambito urbano – SINTESI

Il principale motivo di utilizzo della bici in ambito urbano riguarda lo svago e il tempo libero (74,3% delle citazioni); l'utilizzo per spostamenti di tipo sistematico può arrivare ad ottenere il 28,6% delle citazioni.

- **L'utilizzo della bici per motivi di svago risulta trasversale**, sia dal punto di vista del territorio che delle categorie socio-demografiche; si possono comunque evidenziare percentuali più elevate tra i maschi (77,5%), tra i giovani 14-34enni (84,7%) e tra i residenti nei comuni con meno di 10.000 abitanti (81,5%).
- L'utilizzo della bicicletta per tutti i tipi di spostamento è più diffuso della media tra le donne (17,7%), cresce con l'aumentare dell'età e risulta maggiore nei comuni tra 10.000 e 50.000 abitanti.

Il 22,6% degli utilizzatori si serve della bicicletta almeno 5 volte a settimana nei centri abitati; il 18,8% se ne serve invece 3-4 volte a settimana mentre la maggior parte (58,5%) lo fa 1-2 volte a settimana.

L'utilizzo più frequente è maggiore nei comuni di dimensioni intermedie, in quelli con più di 50.000 abitanti e cresce all'aumentare dell'età; ad usare la bicicletta almeno 5 volte a settimana sono soprattutto le donne.

La gran parte degli utilizzatori ha mantenuto stabile il suo utilizzo della bicicletta nell'ultimo anno; la parte che ha cambiato abitudini, aumentando o diminuendo l'uso del mezzo, lo ha fatto soprattutto per **motivi riferibili alla sfera personale**: si tratta soprattutto di cambiamenti delle esigenze di spostamento e di motivi di salute, sia in accezione positiva (l'uso della bici fa bene alla salute e quindi viene accresciuto), sia negativa (l'uso della bici è faticoso e danneggia la salute, quindi viene ridotto).

Poco meno della metà degli utilizzatori ritiene che il maggiore ostacolo alla diffusione dell'uso della bici in centro abitato sia il **traffico automobilistico** (48,9%); seguono le condizioni del manto stradale (32,4%) e la velocità dei veicoli (24,3%).

Non considerando le piste ciclabili, tra gli interventi valutati utili per favorire l'utilizzo della bicicletta, quello più rilevante si riferisce alla necessità di assicurare **una rete di infrastrutture ciclabili continue e sicure**; al secondo posto si colloca il miglioramento della pavimentazione stradale, al terzo posto la riduzione della velocità delle auto – mezzi a motore.

2.3 Gli utilizzatori della bicicletta in ambito non urbano

2.3.1 Il profilo degli utilizzatori in ambito non urbano

In questo capitolo sono illustrate le caratteristiche e le scelte degli utilizzatori della bicicletta 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 nel complesso di 459.549 persone pari al 17,3% della popolazione di riferimento costituita dai cittadini toscani di 14-70 anni.

Gli utilizzatori in ambito non urbano sono più presenti tra i residenti nei comuni di dimensione intermedia (46,8% rispetto al 39,7% della popolazione tra 14 e 70 anni). Tra di essi si osservano inoltre percentuali più alte di maschi (55,4% rispetto a 49,3%), di laureati e diplomati (rispettivamente 21,7% e 56,8% rispetto a 19% e 53,0%) e di giovani tra 14 e 34 anni (30%) (**Tabella 2.15**).

Tra costoro il numero medio di bici in famiglia è pari a 3, sostanzialmente analogo a quanto osservato tra gli utenti urbani.

In generale la bicicletta utilizzata è di proprietà personale (87,5%) o comunque disponibile a casa (12%).

Il profilo dell'utente non urbano presenta dunque caratteristiche non dissimili da quelle dell'utilizzatore in ambito urbano, come è normale che sia, dato che una quota importante di essi è costituita dai medesimi soggetti che si servono del mezzo sia nei centri abitati che fuori da questi (296.859 utilizzatori).

Vale comunque la pena di segnalare tra chi usa la bici fuori dai centri abitati la presenza minore di giovani tra 14 e 34 anni, di studenti e l'uso più contenuto di bici personali rispetto agli utenti urbani.

Tabella 2.15 – Profilo utilizzatori della bicicletta in ambito non urbano. Anno 2018 (valori percentuali)

CARATTERISTICHE	Utilizzatori in ambito non urbano	Totale popolazione toscana 14-70 anni
Tipologia del comune di residenza		
Area Metropolitana	14,3	16,5
Altri comuni capoluogo	22,6	24,8
Altri comuni non capoluogo	63,1	58,7
Totale	100,0	100,0
Ampiezza del Comune di residenza		
Meno di 10.000	17,0	20,7
Da 10.000 a 50.000	46,8	39,7
Oltre 50.000	36,2	39,6
Totale	100,0	100,0
Sesso		
Maschio	55,4	49,3
Femmina	44,6	50,7
Totale	100,0	100,0
Classe di età		
Da 14 a 34 anni	30,0	27,7
Da 35 a 60 anni	53,0	54,5
Da 61 a 70 anni	17,0	17,8
Totale	100,0	100,0
Titolo di studio		
Nessun titolo -Licenza elementare	1,8	3,3
Licenza media inferiore	19,7	24,8
Licenza-diploma media superiore	56,8	53,0
Laurea	21,7	19,0
Totale	100,0	100,0
Condizione professionale		
Impiegato/addetto al commercio	36,9	36,4
Pensionato	14,9	17,0
Operaio	11,1	14,7
Studente	15,9	12,4
Casalinga	5,4	7,1
Imprenditore/libero professionista	6,1	4,0
Insegnante	3,2	3,0
Disoccupato/ha perso il lavoro	3,1	2,6
Artigiano/commerciante/esercente	2,7	2,1
In attesa di primo impiego/non ha mai lavorato	0,5	0,4
Funzionario/dirigente	0,1	0,1
Rappresentante	0,2	0,1
Altro	0,0	0,05
Totale	100,0	100,0
Numero medio di:		
N. medio di componenti della famiglia	3,4	3,2
N. medio di bici in famiglia	3,0	1,9
Tipo di bicicletta utilizzata		
Bicicletta personale	87,5	51,3
Bicicletta disponibile a casa	12,0	8,6
Bicicletta pubblica-in condivisione	0,5	0,4
Non usa la bicicletta	0,0	39,7
Totale	100,0	100,0

Fonte: Regione Toscana – “La mobilità ciclabile in Toscana”, anno 2018

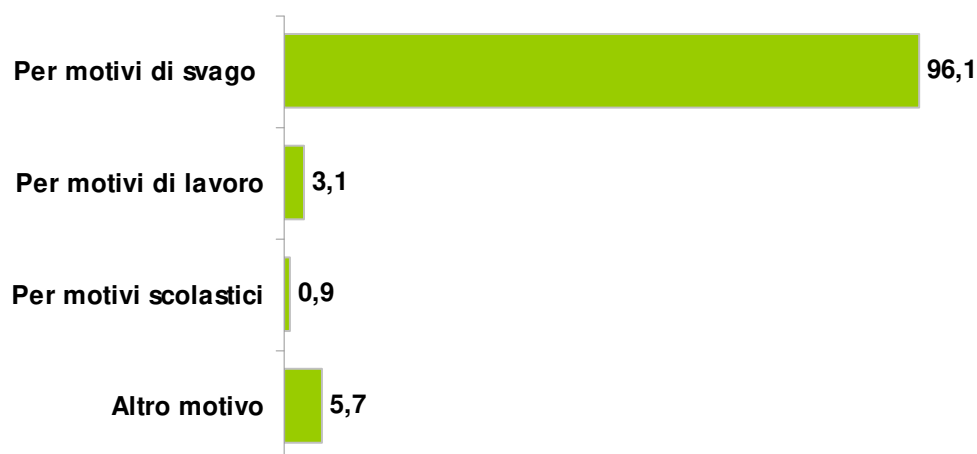
2.3.2 Le abitudini di utilizzo della bicicletta in ambito non urbano

I motivi di utilizzo della bici e percorsi prevalenti

Tra gli utilizzatori della bicicletta in ambito non urbano prevalgono **le motivazioni d'uso legate allo svago (96,1%)** che risultano ancor più diffuse di quanto visto tra gli utilizzatori in ambito urbano (96,1% rispetto a 74,3%). Marginali le altre motivazioni: motivi di *lavoro* (3,1%) e *studio* (0,9%) (**Figura 2.9**).

Inoltre non si registrano differenze significative negli ambiti territoriali e tra le varie categorie di utenza, con percentuali di uso per svago ovunque superiori al 90% (**Tabella 2.16**).

Figura 2.9 – Motivi di utilizzo della bicicletta in ambito non urbano*
(% - risposta spontanea multipla)



Fonte: Regione Toscana – “La mobilità ciclabile in Toscana”, anno 2018

Tabella 2.16 - Motivi di utilizzo della bicicletta in ambito non urbano per caratteristiche socio-demografiche. Anno 2018 (valori percentuali - risposta spontanea multipla)

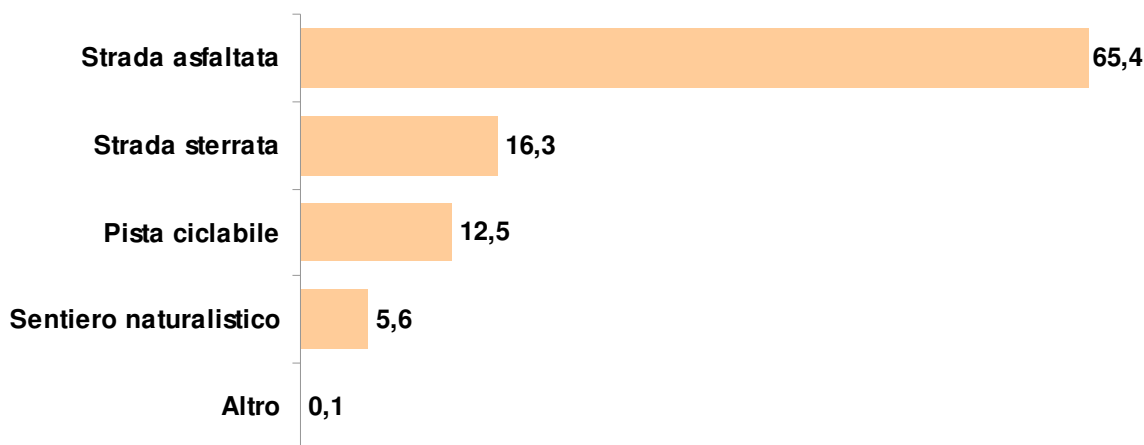
MOTIVI DI UTILIZZO	Maschio	Femmina	Da 14 a 34 anni	Da 35 a 60 anni	Da 61 a 70 anni	Totale
Per motivi di svago	97,4	94,6	97,1	97,2	91,2	96,1
Per motivi di lavoro	2,4	4,0	2,1	3,9	2,6	3,1
Per motivi scolastici	1,2	0,5	3,0	0,0	0,0	0,9
Altro motivo	5,0	6,5	1,4	5,0	15,3	5,7

Fonte: Regione Toscana – “La mobilità ciclabile in Toscana”, anno 2018

Nb: la somma delle percentuali non è pari a 100 poiché il quesito consente di fornire più risposte.

Il 65,4% degli utilizzatori usa la bicicletta in prevalenza su *strade asfaltate* al di fuori dei centri abitati, il 16,3% su *strade sterrate* ed il 12,5% su *piste ciclabili*; nel 5,6% dei casi l'utilizzo prevalente riguarda *sentieri naturalistici* (**Figura 2.10**).

Figura 2.10 – Tipo di percorso prevalente per l'utilizzo della bicicletta in ambito non urbano (%)



Fonte: Regione Toscana – “La mobilità ciclabile in Toscana”, anno 2018

Nella scelta del percorso emergono delle differenze tra uomini e donne: come già rilevato anche nell'indagine 2012 tra i primi risulta più diffuso l'utilizzo prevalente di *strade asfaltate* (67,8%) e *sterrate* (18%) mentre tra le donne si registra una percentuale elevata di utilizzo delle *piste ciclabili* (16,4% rispetto a 9,4% dei maschi), così come tra le donne è più diffuso anche l'uso dei *sentieri naturalistici*, di cui si servono in misura superiore alla media anche i soggetti appartenenti alle fasce di età più giovani (**Tabella 2.17**).

Tabella 2.17 - Percorsi su cui avvengono prevalentemente gli spostamenti in bicicletta in ambito non urbano per caratteristiche socio-demografiche. Anno 2018 (valori percentuali)

PERCORSI	Maschio	Femmina	Da 14 a 34 anni	Da 35 a 60 anni	Da 61 a 70 anni	Totale
Strada asfaltata	67,8	62,4	63,4	66,5	65,7	65,4
Strada sterrata	18,0	14,3	17,4	16,2	14,8	16,3
Pista ciclabile	9,4	16,4	11,8	12,6	13,4	12,5
Sentiero naturalistico	4,8	6,7	7,4	4,6	5,6	5,6
Altro	0,0	0,2	0,0	0,0	0,5	0,1
Totale	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0

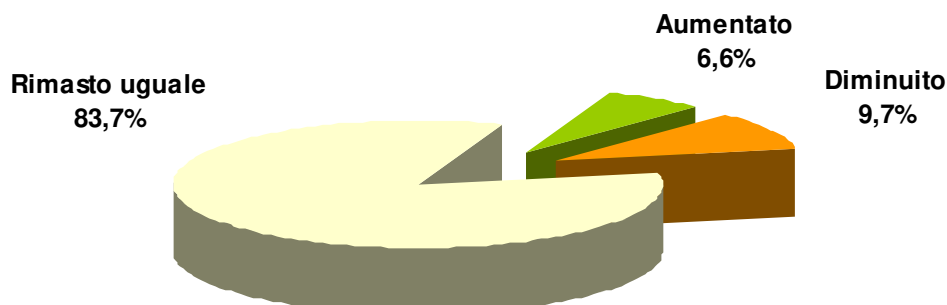
Fonte: Regione Toscana – “La mobilità ciclabile in Toscana”, anno 2018

Il trend nell'utilizzo

Anche l'utilizzo della bicicletta in ambito non urbano, così come quello in ambito urbano, **è rimasto in larga parte costante nell'ultimo anno (83,7%)**; nel 16,3% dei

casi invece c'è stato un cambiamento di abitudini con un aumento dell'uso per il 6,6% degli utilizzatori ed invece in una diminuzione per il 9,7% di essi (**Figura 2.11**).

Figura 2.11 – Livello di utilizzo della bicicletta in ambito non urbano rispetto ad un anno fa (%)



Fonte: Regione Toscana – “La mobilità ciclabile in Toscana”, anno 2018

Dal punto di vista della dimensione comunale si osserva che mentre la stabilità risulta maggiore nei comuni medio-grandi (con più di 10.000 abitanti), la diminuzione è più elevata nei piccoli comuni (**Tabella 2.18a**).

I cambiamenti di utilizzo nell'ultimo anno risultano anche in questo ambito più elevati tra le persone con più di 60 anni (**Tabella 2.18b**).

Tabella 2.18a - Livello di utilizzo della bicicletta in ambito non urbano rispetto ad un anno fa per area territoriale e classe di ampiezza demografica del comune. Anno 2018 (valori percentuali)

LIVELLO DI UTILIZZO	Area Metropolitana	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	5,6	7,9	6,4	7,8	6,0	6,9	6,6
Diminuito	7,1	9,7	10,2	12,9	8,2	10,1	9,7
Rimasto uguale	87,2	82,4	83,3	79,3	85,8	83,0	83,7
Totale	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0

Fonte: Regione Toscana – “La mobilità ciclabile in Toscana”, anno 2018

Tabella 2.18b - Livello di utilizzo della bicicletta in ambito non urbano rispetto ad un anno fa per caratteristiche socio-demografiche. Anno 2018 (valori percentuali)

LIVELLO DI UTILIZZO	Maschio	Femmina	Da 14 a 34 anni	Da 35 a 60 anni	Da 61 a 70 anni	Totale
Aumentato	7,3	5,9	7,4	4,6	11,8	6,6
Diminuito	8,7	10,9	4,6	9,1	20,2	9,7
Rimasto uguale	84,1	83,2	88,0	86,3	67,9	83,7
Totale	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0

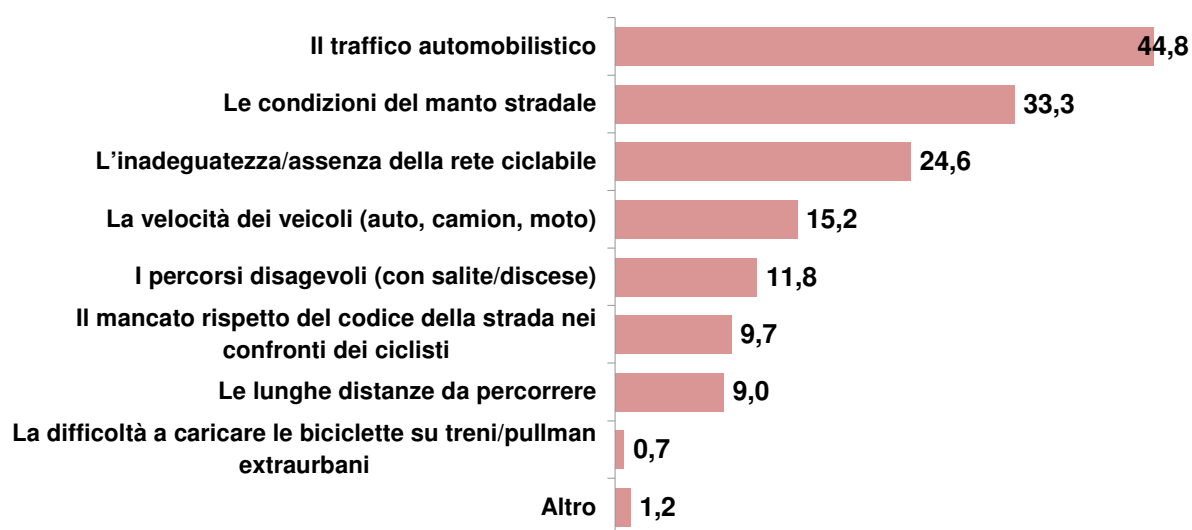
Fonte: Regione Toscana – “La mobilità ciclabile in Toscana”, anno 2018

Ostacoli all'utilizzo

Anche in ambito non urbano, i maggiori ostacoli alla diffusione della bicicletta sono il **traffico automobilistico** (44,8% del totale delle citazioni) e le **condizioni del manto stradale** (33,3%) (Figura 2.12), entrambi citati in misura maggiore rispetto all'indagine 2012.

Altri ostacoli, segnalati con percentuali superiori al 10%, sono costituiti dall'*inadeguatezza della rete ciclabile* (24,6%), dalla *velocità dei veicoli* (15,2%), dai *percorsi disagiati* (11,8%), tutti aspetti che invece presentano percentuali più basse rispetto a quanto emerso nel 2012.

Figura 2.12 – Ostacoli alla diffusione dell'uso della bicicletta in ambito non urbano *
(% - risposta spontanea multipla)



Fonte: Regione Toscana – “La mobilità ciclabile in Toscana”, anno 2018

La **Tabella 2.19** mette a confronto le valutazioni degli utilizzatori in ambito non urbano con quelle degli utilizzatori in ambito urbano: in entrambi i contesti gli ostacoli principali sono il *traffico automobilistico* e le *condizioni del manto stradale*, il primo sentito in modo particolare nei centri urbani.

L'*inadeguatezza della rete ciclabile* è considerata un ostacolo in misura maggiore per l'uso della bici fuori dai centri urbani, al contrario la *velocità dei veicoli* che è più sofferta nei centri urbani.

Nell'ambito non urbano, inoltre, registrano percentuali non trascurabili, gli ostacoli costituiti dalla presenza di *percorsi disagiati*, dal *mancato rispetto del codice della strada nei confronti dei ciclisti* e dalle *lunghe distanze da percorrere*, elementi non considerati o citati comunque molto meno come ostacoli all'uso urbano.

Tabella 2.19 - Ostacoli alla diffusione dell'uso della bicicletta in ambito urbano e non urbano - Anno 2018 (valori percentuali – risposta spontanea multipla)

OSTACOLI	Utilizzatori in ambito non urbano	Utilizzatori in ambito urbano
Il traffico automobilistico	44,8	48,9
Le condizioni del manto stradale	33,3	32,4
L' inadeguatezza/assenza della rete ciclabile	24,6	16,7
La velocità dei veicoli	15,2	24,3
I percorsi disagiati	11,8	-
Il mancato rispetto del codice della strada nei confronti dei ciclisti	9,7	6,3
Le lunghe distanze da percorrere	9,0	7,7
La difficoltà a caricare le biciclette su treni/pullman extraurbani	0,7	-
La mancanza/scarsa diffusione di rastrelliere/parcheggi sicuri dedicati	-	6,0
Struttura delle strade urbane	-	3,2
Il fenomeno dei furti	-	2,0
Ridotta estensione di zone limitate al traffico, isole pedonali, zone 30	-	1,8
L'inquinamento ambientale	-	0,6
Altro	1,2	0,7

Fonte: Regione Toscana – “La mobilità ciclabile in Toscana”, anno 2018

Nb: la somma delle percentuali non è pari a 100 poiché il quesito consente di fornire più risposte.

Gli utilizzatori in ambito non urbano – SINTESI

In ambito non urbano la bicicletta è usata quasi esclusivamente per **spostamenti legati allo svago** (96.1% di citazioni); l'utilizzo per motivi di lavoro, studio o altro è minimo.

Gli spostamenti avvengono in prevalenza su **strade asfaltate al di fuori dei centri abitati** (65.4%).

Nell'ultimo anno il **livello di utilizzo della bicicletta fuori dai centri abitati è rimasto di fatto costante**, con l'83.7% degli utilizzatori che non ha aumentato né diminuito l'uso del mezzo nell'arco di tempo considerato.

Il **traffico automobilistico** e le **condizioni del manto stradale sono i principali ostacoli** alla diffusione dell'uso della bici anche all'esterno dei centri abitati; per questi emergono in misura maggiore rispetto all'ambito urbano anche le difficoltà legate all'inadeguatezza della rete ciclabile, ai percorsi disagiati, al mancato rispetto del codice della strada verso i ciclisti e alle lunghe distanze da percorrere.

2.4 I non utilizzatori

2.4.1 Il profilo dei non utilizzatori

Nella **Tabella 2.20** è presentato il profilo dei non utilizzatori della bicicletta con i dati di dettaglio relativi a: *non utilizzatori assoluti* (soggetti che non usano mai la bicicletta), *non utilizzatori in ambito urbano* (soggetti che non usano la bicicletta in centri abitati), *non utilizzatori in ambito non urbano* (soggetti che non usano la bicicletta al di fuori dei centri urbani).

Tabella 2.20 - Profilo non utilizzatori della bicicletta. Anno 2018 (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	16,5	16,2	17,0	16,5
Altri comuni capoluogo	23,3	23,2	25,3	24,8
Altri comuni non capoluogo	60,2	60,7	57,7	58,7
Totale	100,0	100,0	100,0	100,0
Ampiezza del Comune di residenza				
Meno di 10.000	22,8	22,5	21,5	20,7
Da 10.000 a 50.000	39,5	40,4	38,2	39,7
Oltre 50.000	37,7	37,1	40,3	39,6
Totale	100,0	100,0	100,0	100,0
Sesso				
Maschio	46,6	47,0	48,0	49,3
Femmina	53,4	53,0	52,0	50,7
Totale	100,0	100,0	100,0	100,0
Classe di età				
Da 14 a 34 anni	24,4	24,5	27,2	27,7
Da 35 a 60 anni	56,8	56,9	54,8	54,5
Da 61 a 70 anni	18,8	18,6	18,0	17,8
Totale	100,0	100,0	100,0	100,0
Titolo di studio				
Nessun titolo -Licenza elementare	3,8	3,6	3,6	3,3
Licenza media inferiore	27,2	26,6	25,8	24,8
Licenza-diploma media superiore	52,2	52,6	52,2	53,0
Laurea	16,9	17,2	18,4	19,0
Totale	100,0	100,0	100,0	100,0
Condizione professionale				
Impiegato/addetto al commercio	35,5	35,5	36,2	36,4
Pensionato	18,6	18,3	17,4	17,0
Operaio	16,3	16,3	15,4	14,7
Studente	9,6	9,8	11,7	12,4
Casalinga	8,0	7,8	7,5	7,1
Imprenditore/libero professionista	3,5	3,7	3,6	4,0
Insegnante	2,9	2,9	3,0	3,0
Disoccupato/ha perso il lavoro	2,8	2,7	2,5	2,6
Artigiano/commerciante/esercente	2,1	2,2	2,0	2,1
In attesa di primo impiego/non ha mai lavorato	0,4	0,4	0,4	0,4
Funzionario/dirigente	0,1	0,1	0,2	0,1
Rappresentante	0,1	0,2	0,1	0,1
Altro	0,1	0,1	0,1	0,0
Totale	100,0	100,0	100,0	100,0
Numero medio di:				
N. medio di componenti della famiglia	3,0	3,1	3,1	3,2
N. medio di bici in famiglia	1,5	1,6	1,7	1,9

Fonte: Regione Toscana – “La mobilità ciclabile in Toscana”, anno 2018

2.4.2 I motivi di non uso e le condizioni per l'eventuale utilizzo

Motivi di non utilizzo

A chi non utilizza la bicicletta in centro abitato sono state chieste le motivazioni del non uso. Le motivazioni più citate, come già nel 2012, sono quelle di tipo personale

(62,6%): il fatto che **la bici non è un mezzo adatto al tipo di spostamenti effettuati (54,4%)** e le ragioni di *salute – età* (8,2%),

Un secondo gruppo di motivazioni riguarda invece il traffico o le carenze strutturali (31,4%) che rendono difficile l'uso del mezzo: vengono ricordate la pericolosità della bici a causa del *traffico e del poco rispetto da parte degli automobilisti verso i ciclisti* e a causa dello *stato del manto stradale, i percorsi disagiati, la mancanza di infrastrutture continue e sicure e la mancanza di luoghi sicuri per il parcheggio*.

Nel 15,6% il riferimento è il fatto che la bicicletta si caratterizza come un mezzo faticoso-scomodo. Nell'11,1% dei casi il non utilizzo è motivato dal *mancato possesso della bicicletta* e nel 4,9% *dal fatto di non sapere andare in bicicletta*.

Tabella 2.21a - Motivi di non utilizzo della bicicletta in ambito urbano. Anno 2018 (valori percentuali - risposta spontanea multipla)

MOTIVI DI NON UTILIZZO	Totale
<i>La bicicletta non è adatta ai miei spostamenti</i>	54,4
<i>Motivi di salute/età</i>	8,2
Totale motivi di tipo personale	62,6
<i>E' pericolosa a causa del traffico e del poco rispetto degli automobilisti verso i ciclisti</i>	9,4
<i>La bici è pericolosa per le condizioni del manto stradale</i>	7,2
<i>Percorsi disagiati</i>	6,9
<i>Mancanza nel comune di rete di infrastrutture ciclabili continue e sicure</i>	6,0
<i>Mancanza di un luogo sicuro per il posteggio</i>	1,9
Totale motivi legati a traffico - carenze strutturali	31,4
Mezzo faticoso-scomodo	15,6
Non possiedo la bicicletta	11,1
Non so andare in bicicletta	4,9
Altro	0,4

Fonte: Regione Toscana – “La mobilità ciclabile in Toscana”, anno 2018

Nb: la somma delle percentuali non è pari a 100 poiché il quesito consente di fornire più risposte.

Nelle **Tabelle 2.21b e 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 osserva che:*

- i motivi personali sono le ragioni più diffuse sia sul territorio che tra le diverse categorie di soggetti; soprattutto il fatto che *la bicicletta non sia adatta al tipo di spostamenti effettuati* tra i maschi e tra i giovani tra 14 e 34 anni (59,8% in entrambe le categorie);
- le motivazioni legate a traffico – carenze strutturali, sono nel loro complesso citate in misura maggiore tra i residenti nei comuni fino a 10.000 abitanti (40,7%) con particolare riferimento a *condizioni del manto stradale e dei percorsi disagiati*; la *pericolosità del traffico* è segnalata soprattutto da chi vive nell'Area Metropolitana e in comuni con più di 50.000 abitanti.

Tabella 2.21b - Motivi di non utilizzo della bicicletta in ambito urbano per area territoriale e classe di ampiezza demografica del comune. Anno 2018 (valori percentuali - risposta spontanea multipla)

MOTIVI DI NON UTILIZZO	Area Metropolitana	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	56,0	54,0	54,1	51,5	55,4	55,1	54,4
Motivi di salute/età	9,1	7,4	8,2	9,8	7,4	8,0	8,2
Totale motivi di tipo personale	65,1	61,4	62,4	61,3	62,8	63,1	62,6
E' pericolosa a causa del traffico e del poco rispetto degli automobilisti verso i ciclisti	12,9	11,2	7,7	7,2	8,1	12,2	9,4
La bici è pericolosa per le condizioni del manto stradale	6,4	4,4	8,6	10,2	7,5	5,1	7,2
Percorsi disagiati	3,6	3,8	9,0	13,2	6,5	3,6	6,9
Mancanza nel comune di rete di infrastrutture ciclabili continue e sicure	5,8	4,2	6,7	8,2	6,2	4,3	6,0
Mancanza di un luogo sicuro per il posteggio	2,1	2,7	1,6	2,1	1,1	2,8	1,9
Totale motivi legati a traffico - carenze strutturali	30,9	26,3	33,6	40,7	29,3	28,1	31,4
Mezzo faticoso-scomodo	13,6	19,8	14,6	14,8	15,0	16,9	15,6
Non possiedo la bicicletta	12,3	10,3	11,0	9,9	11,7	11,1	11,1
Non so andare in bicicletta	4,4	5,0	5,0	5,5	4,7	4,8	4,9
Altro	0,2	0,2	0,5	0,2	0,4	0,4	0,4

Fonte: Regione Toscana – “La mobilità ciclabile in Toscana”, anno 2018

Nb: la somma delle percentuali non è pari a 100 poiché il quesito consente di fornire più risposte.

Tabella 2.21c - Motivi di non utilizzo della bicicletta in ambito urbano per caratteristiche socio-demografiche. Anno 2018 (valori percentuali - risposta spontanea 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	59,8	49,6	59,8	58,7	34,3	54,4
Motivi di salute/età	6,6	9,5	0,5	5,5	26,5	8,2
Totale motivi di tipo personale	66,4	59,2	60,3	64,1	60,8	62,6
E' pericolosa a causa del traffico e del poco rispetto degli automobilisti verso i ciclisti	8,6	10,0	12,4	7,8	10,2	9,4
La bici è pericolosa per le condizioni del manto stradale	7,3	7,2	9,1	6,4	7,5	7,2
Percorsi disagiati	6,1	7,7	5,5	7,7	6,5	6,9
Mancanza nel comune di rete di infrastrutture ciclabili continue e sicure	6,3	5,7	5,5	6,2	5,7	6,0
Mancanza di un luogo sicuro per il posteggio	2,3	1,6	2,5	2,0	1,0	1,9
Totale motivi legati a traffico - carenze strutturali	30,6	32,2	34,9	30,1	31,0	31,4
Mezzo faticoso-scomodo	17,3	14,2	19,1	14,6	14,1	15,6
Non possiedo la bicicletta	12,0	10,3	11,2	10,8	11,6	11,1
Non so andare in bicicletta	1,7	7,8	2,5	4,1	10,5	4,9
Altro	0,3	0,4	0,2	0,2	1,1	0,4

Fonte: Regione Toscana – “La mobilità ciclabile in Toscana”, anno 2018

Nb: la somma delle percentuali non è pari a 100 poiché il quesito consente di fornire più risposte.

Condizioni di utilizzo

A chi non usa la bicicletta è stato chiesto a quali condizioni la utilizzerebbe¹.

Tra i non utilizzatori emerge un sostanziale disinteresse per il mezzo (**Figura 2.13**):

- il 27% di chi attualmente non usa la bici in ambito urbano dichiara infatti di non essere disponibile a *nessuna condizione* all'uso della bici nei centri abitati (indisponibilità *assoluta*). Vi è poi una quota importanti di soggetti che subordinano l'uso della bici ad un eventuale *cambiamento delle esigenze di mobilità* (ben 32,8% - indisponibilità *relativa*), una condizione legata a situazioni

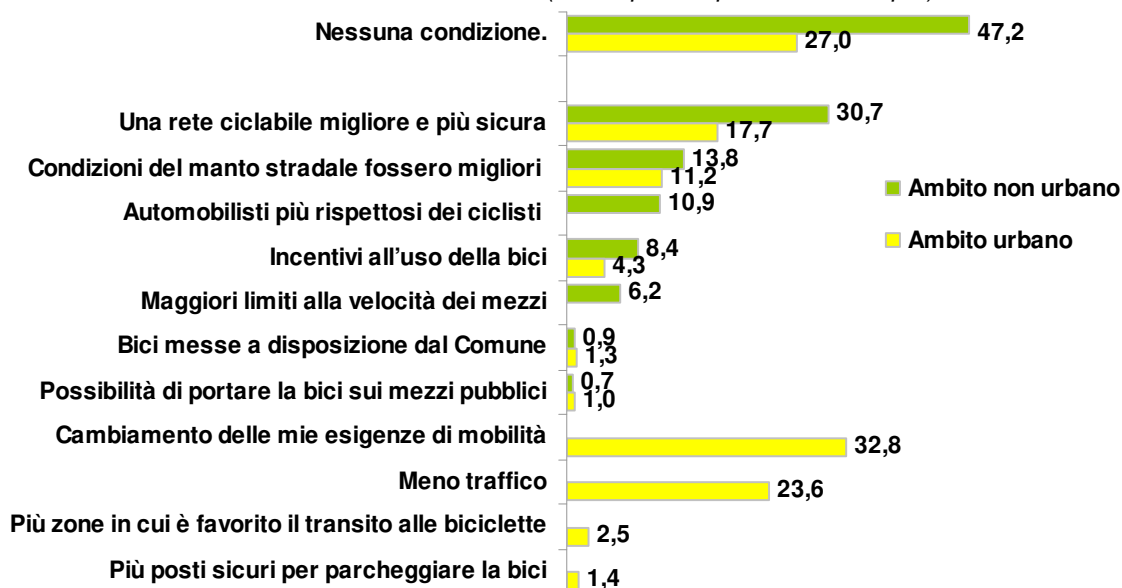
¹ I non utilizzatori in ambito urbano hanno risposto sulle condizioni di utilizzo urbano e i non utilizzatori in ambito non urbano hanno risposto sulle condizioni di utilizzo fuori dai centri abitati.

o valutazioni personali, indipendenti da interventi esterni di qualsiasi tipo; in questo modo nel complesso l'indisponibilità (assoluta e relativa) **raggiunge il 57,8% dei non utilizzatori**;

- tra i non utilizzatori in ambito non urbano, la percentuale di chi non utilizzerebbe mai la bicicletta fuori dai centri abitati **riguarda il 47,2% (Figura 2.13)**.

Chi invece **manifesta una certa disponibilità rispetto ad un possibile uso futuro**, fa riferimento ad una **rete ciclabile migliore e più sicura** soprattutto in ambito non urbano, a **migliori condizioni del manto stradale e a incentivi all'uso della bici**, anche in questi casi con percentuali di citazioni superiori in ambito non urbano.

Figura 2.13 – Condizioni alle quali i non utilizzatori della bicicletta la utilizzerebbero in ambito urbano e non urbano* (% - risposta spontanea multipla)



Fonte: Regione Toscana – “La mobilità ciclabile in Toscana”, anno 2018

I non utilizzatori – SINTESI

Le motivazioni più citate di non utilizzo della bici in ambito urbano, sono quelle di tipo personale (62,6%), in primo luogo il fatto che si tratta di un **mezzo non adatto al tipo di spostamenti effettuati (54,4%)**, seguito dal riferimento ai problemi di salute ed età (8,2%).

Un secondo gruppo di motivazioni riguarda invece il traffico o le carenze strutturali (31,4%).

Una parte importante dei non utilizzatori risulta totalmente **indisponibile all'uso della bicicletta anche per il futuro**, sia in ambito urbano (57,2%), sia in ambito non urbano (47,2%).

Chi manifesta disponibilità ad un possibile uso futuro, fa riferimento ad una **rete ciclabile migliore e più sicura**, soprattutto in ambito non urbano, con il 30,7% di citazioni rispetto al 17,7% dell'ambito urbano, dove emerge invece la condizione di uso legata alla riduzione del traffico (23,6%).

2.5 I cittadini e le piste ciclabili

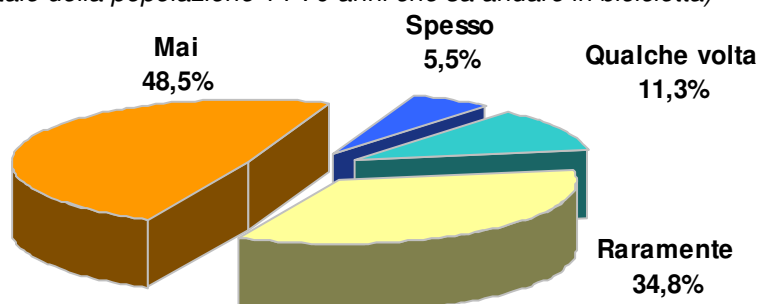
2.5.1 L'utilizzo delle piste ciclabili

Come già visto, l'importanza di una rete ciclabile *migliore, continua e sicura* emerge sia nelle risposte di chi già attualmente usa la bici, sia come possibile condizione d'uso per chi al momento non la usa. Si tratta di riferimenti che presentano percentuali più contenute rispetto a quanto osservato nel 2012; il potenziamento della rete ciclabile è dunque un elemento che, nonostante gli importanti interventi degli ultimi anni, continua ad evidenziare una sua rilevanza.

L'indagine ha quindi effettuato un approfondimento sul tema delle piste ciclabili rivolto a tutta la popolazione toscana in età 14-70 anni che sa andare in bicicletta.

In prima istanza i dati hanno consentito di osservare che il **16,8% di tale popolazione utilizza le piste ciclabili in modo regolare**: 5,5% spesso e l'11,3% qualche volta; nel 34,8% queste strutture sono usate raramente; e quasi la metà della popolazione di interesse non le utilizza mai (**Figura 2.14**). L'uso regolare delle piste ciclabili (*spesso o qualche volta*) è risultato più basso di quello osservato nel 2012 mentre appare in netta crescita l'utilizzo sporadico (la percentuale di soggetti che usano le piste ciclabili raramente è passato dal 20% del 2012 al 35% del 2018).

Figura 2.14 – Frequenza di utilizzo delle piste ciclabili
(% sul totale della popolazione 14-70 anni che sa andare in bicicletta)



Fonte: Regione Toscana – “La mobilità ciclabile in Toscana”, anno 2018

Si è poi osservato che l'utilizzo delle piste ciclabili **cresce all'aumentare della dimensione comunale** raggiungendo i valori maggiori nei comuni con più di 50.000 (**Tabella 2.22a**) sebbene vada tenuto presente che il livello di uso non dipende solo dalla preferenza per tali infrastrutture ma anche dalla loro presenza nel territorio.

Se si focalizza l'attenzione su coloro che utilizzano le piste ciclabili *spesso o qualche volta* notiamo che:

- sono presenti in misura simile sia tra i maschi che tra le femmine (circa 17%);
- sono maggiormente presenti tra i più giovani e tra gli over 60 (**Tabella 2.22b**);
- sono maggiormente presenti tra gli utilizzatori in ambito urbano (sia esclusivamente urbano che non) (**Tabella 2.22c**).

Tabella 2.22a - Frequenza di utilizzo delle piste ciclabili per area territoriale e classe di ampiezza demografica del comune. Anno 2018 (valori percentuali)

FREQUENZA DI UTILIZZO	Area Metropolitana	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	6,5	6,2	4,9	1,9	5,7	7,0	5,5
Qualche volta	12,5	13,2	10,1	7,1	11,2	13,5	11,3
Raramente	34,0	42,1	31,9	31,5	31,2	40,0	34,8
Mai	47,1	38,4	53,2	59,4	51,9	39,4	48,5
Totale	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0

Fonte: Regione Toscana – “La mobilità ciclabile in Toscana”, anno 2018

Tabella 2.22b - Frequenza di utilizzo delle piste ciclabili per caratteristiche socio-demografiche. Anno 2018 (valori percentuali)

FREQUENZA DI UTILIZZO	Maschio	Femmina	Da 14 a 34 anni	Da 35 a 60 anni	Da 61 a 70 anni	Totale
Spesso	4,7	6,3	5,7	5,0	6,5	5,5
Qualche volta	12,1	10,4	14,2	9,9	10,9	11,3
Raramente	41,6	27,7	36,7	37,4	23,0	34,8
Mai	41,5	55,6	43,5	47,7	59,6	48,5
Totale	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0

Fonte: Regione Toscana – “La mobilità ciclabile in Toscana”, anno 2018

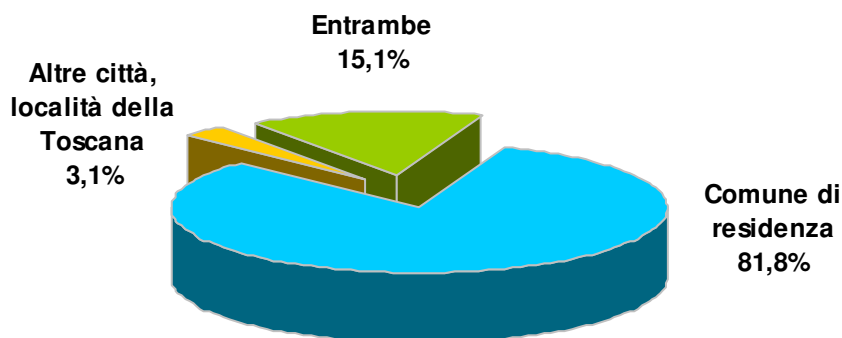
Tabella 2.22c - Frequenza di utilizzo delle piste ciclabili per tipologia di utilizzatore della bicicletta. Anno 2018 (valori percentuali)

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	13,3	3,2	25,6	0,3	5,5
Qualche volta	27,9	16,3	35,2	2,7	11,3
Raramente	50,3	61,1	32,2	29,1	34,8
Mai	8,4	19,4	6,9	67,9	48,5
Totale	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0

Fonte: Regione Toscana – “La mobilità ciclabile in Toscana”, anno 2018

Infine si osserva che l’uso delle piste ciclabili interessa in larga parte quelle presenti nel comune di residenza che vengono utilizzate in via esclusiva nell’81,8% dei casi (Figura 2.15).

Figura 2.15 – Luogo di utilizzo delle piste ciclabili (%)



Fonte: Regione Toscana – “La mobilità ciclabile in Toscana”, anno 2018

2.5.2 La valutazione delle piste ciclabili

A chi utilizza *spesso o qualche volta* le piste ciclabili è stato anche chiesto di esprimere un giudizio, con un voto da 1 a 10, su diversi aspetti che le caratterizzano:

- la chiarezza della segnaletica
- la lunghezza e capillarità sul territorio
- la comodità di ingresso e uscita dalle piste ciclabili
- l’ampiezza della pista
- la pulizia e manutenzione
- lo stato del manto stradale
- la continuità e interconnessione delle piste ciclabili
- la sicurezza negli attraversamenti / incroci
- l’illuminazione.

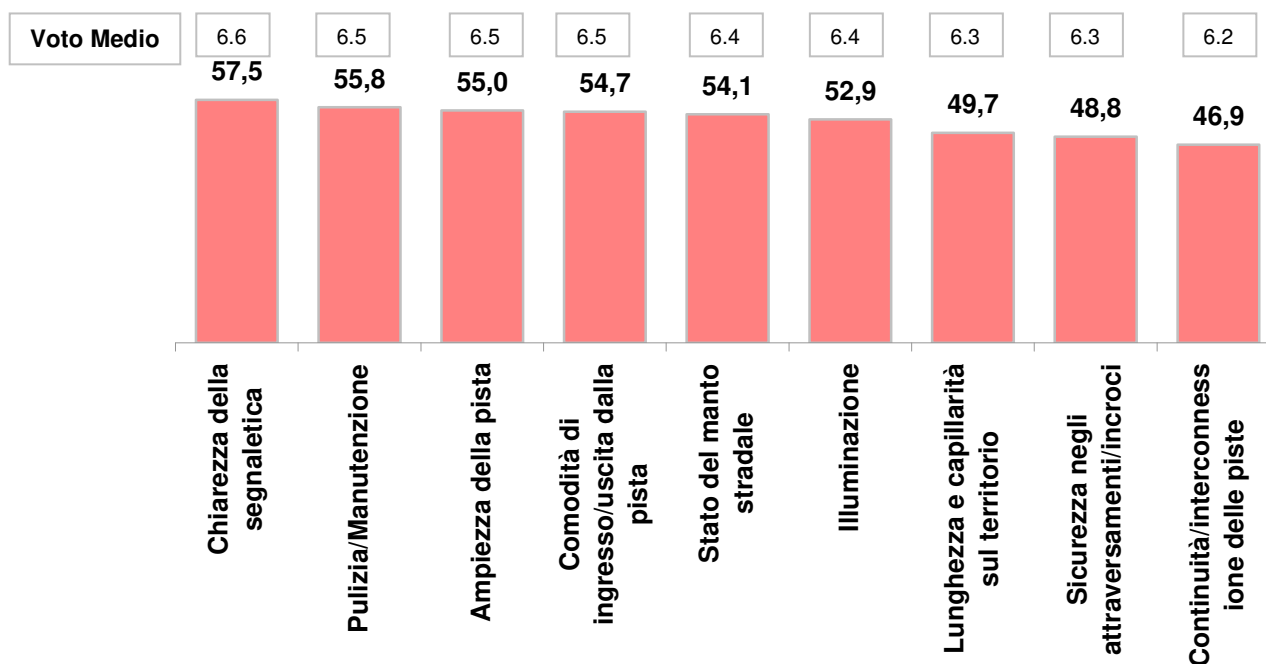
L’analisi delle valutazioni è stata realizzata sulla base del voto medio e della percentuale di soddisfatti ossia di coloro che hanno assegnato un voto compreso tra 7 e 10.

La **chiarezza della segnaletica** ottiene la valutazione migliore con un voto medio di pari a 6,6 e il 57,5% di utenti pienamente soddisfatti.

Giudizi positivi (con voti medi di piena sufficienza e percentuali di soddisfatti superiori al 52%) riguardano la *pulizia e manutenzione*, *l’ampiezza della pista*, *la comodità di ingresso/uscita*, *lo stato del manto stradale* e *l’illuminazione* (**Figura 2.16**).

Per gli altri aspetti - *la lunghezza e capillarità sul territorio*, *la sicurezza negli attraversamenti* e *la continuità tra piste* - il giudizio presenta percentuali di soddisfazione più contenute; i voti medi si mantengono comunque sufficienti.

Figura 2.16 – Giudizio espresso dagli utilizzatori e dai non utilizzatori sui diversi aspetti delle piste ciclabili presenti in Toscana. Anno 2018 (voti con scala 1 -10 - % soddisfatti voto da 7 a 10 e voto medio)



Fonte: Regione Toscana – “La mobilità ciclabile in Toscana”, anno 2018

L’analisi per ambiti territoriali evidenzia una generale tendenza ad esprimere livelli di soddisfazione più contenuti tra chi vive nell’Area Metropolitana e nei comuni con oltre 50.000 abitanti, mentre l’apprezzamento maggiore riguarda i residenti in Altri Comuni non Capoluogo e nei Comuni con meno di 10.000 abitanti (**Tabella 2.23a**).

Rispetto alla tipologia di utilizzatore, la soddisfazione per le piste ciclabili emerge in misura maggiore tra coloro che - sulla base della loro bassa frequenza d’uso - sono stati classificati come non utilizzatori della bicicletta: il numero di utilizzatori delle piste ciclabili è estremamente contenuto all’interno di questa categoria ma si tratta di soggetti che evidentemente apprezzano tali infrastrutture.

Tra le categorie degli utilizzatori si rilevano livelli di soddisfazione non dissimili; vale la pena di sottolineare giudizi più contenuti per continuità delle piste, sicurezza negli attraversamenti/incroci e lunghezza sul territorio da parte degli utilizzatori della bicicletta esclusivamente in ambito non urbano (**Tabella 2.23b**).

Tabella 2.23 a - Giudizio espresso dagli utilizzatori e dai non utilizzatori sui diversi aspetti delle piste ciclabili presenti in Toscana per area territoriale e classe di ampiezza demografica del comune. Anno 2018 (voti con scala 1 -10 - % soddisfatti voto da 7 a 10 e voto medio)

GIUDIZI	Area Metropolitana	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>							
Chiarezza della segnaletica	50,4	55,3	61,4	65,7	59,3	54,2	57,5
Lunghezza e capillarità sul territorio	35,8	49,3	54,9	54,3	53,3	45,7	49,7
Comodità di ingresso/uscita alla pista ciclabile	42,4	54,1	59,5	65,7	58,6	49,0	54,7
Ampiezza della pista	46,9	56,3	57,2	62,7	54,6	53,5	55,0
Pulizia/Manutenzione	46,2	53,6	60,4	65,8	56,5	52,9	55,8
Stato del manto stradale	43,2	53,5	58,4	60,3	55,8	51,3	54,1
Continuità/interconnessione delle piste ciclabili	33,0	42,8	54,1	55,7	51,9	40,7	46,9
Sicurezza negli attraversamenti/incroci	37,4	47,2	53,8	57,4	51,3	44,7	48,8
Illuminazione	48,5	51,9	55,1	60,5	51,3	52,5	52,9
<i>voto medio</i>							
Chiarezza della segnaletica	6,2	6,6	6,7	6,9	6,6	6,5	6,6
Lunghezza e capillarità sul territorio	5,8	6,2	6,5	6,6	6,4	6,1	6,3
Comodità di ingresso/uscita alla pista ciclabile	6,1	6,6	6,6	6,8	6,5	6,4	6,5
Ampiezza della pista	6,3	6,5	6,7	6,9	6,6	6,4	6,5
Pulizia/Manutenzione	6,1	6,5	6,7	6,9	6,6	6,4	6,5
Stato del manto stradale	6,0	6,4	6,7	6,8	6,5	6,3	6,5
Continuità/interconnessione delle piste ciclabili	5,7	6,0	6,5	6,7	6,4	5,9	6,2
Sicurezza negli attraversamenti/incroci	6,0	6,2	6,5	6,7	6,4	6,1	6,3
Illuminazione	6,2	6,4	6,5	6,7	6,4	6,4	6,4

Fonte: Regione Toscana – “La mobilità ciclabile in Toscana”, anno 2018

Tabella 2.23 b - Giudizio sui diversi aspetti delle piste ciclabili presenti in Toscana per tipologia di utilizzatore della bicicletta. Anno 2018 (voti con scala 1 -10 - % soddisfatti voto da 7 a 10 e voto medio)

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>					
Chiarezza della segnaletica	58,6	58,7	52,7	70,4	57,5
Lunghezza e capillarità sul territorio	49,1	50,1	45,9	64,6	49,7
Comodità di ingresso/uscita alla pista ciclabile	56,0	53,3	51,5	62,9	54,7
Ampiezza della pista	53,4	55,7	52,6	67,7	55,0
Pulizia/Manutenzione	54,7	53,2	53,7	67,5	55,8
Stato del manto stradale	54,3	51,7	50,9	66,2	54,1
Continuità/interconnessione delle piste ciclabili	43,9	48,7	44,6	63,1	46,9
Sicurezza negli attraversamenti/incroci	48,6	49,2	45,6	60,1	48,8
Illuminazione	53,9	51,0	50,1	61,0	52,9
<i>voto medio</i>					
Chiarezza della segnaletica	6,6	6,6	6,5	7,0	6,6
Lunghezza e capillarità sul territorio	6,2	6,3	6,2	6,7	6,3
Comodità di ingresso/uscita alla pista ciclabile	6,5	6,4	6,4	6,9	6,5
Ampiezza della pista	6,5	6,5	6,4	7,0	6,5
Pulizia/Manutenzione	6,5	6,4	6,5	6,9	6,5
Stato del manto stradale	6,4	6,4	6,4	6,9	6,5
Continuità/interconnessione delle piste ciclabili	6,0	6,1	6,1	6,8	6,2
Sicurezza negli attraversamenti/incroci	6,2	6,1	6,2	6,8	6,3
Illuminazione	6,5	6,3	6,3	6,6	6,4

Fonte: Regione Toscana – “La mobilità ciclabile in Toscana”, anno 2018

I cittadini e le piste ciclabili – **SINTESI**

Solo il 5,5% della popolazione toscana tra 14 e 70 anni che sa andare in bicicletta usa spesso le piste ciclabili mentre l'11,3% le usa qualche volta; nel 34,8% queste infrastrutture sono usate raramente.

***L'utilizzo delle piste ciclabili cresce all'aumentare della dimensione comunale:** nei comuni con più di 50.000 abitanti l'utilizzo più frequente (spesso) è pari al 7% mentre la modalità qualche volta raggiunge il 13,5%.*

Le piste sono utilizzate soprattutto da chi usa la bici solo nei centri urbani e da chi se ne serve in ambito urbano e non, mentre l'utilizzo risulta più contenuto tra chi la usa esclusivamente fuori dai centri abitati

Nell'81,8% dei casi gli utilizzatori si servono esclusivamente di piste che si trovano nel comune di residenza.

***L'elemento più apprezzato delle piste ciclabili è quello relativo alla chiarezza della segnaletica** (con il 57,5% di utenti pienamente soddisfatti (voti 7-10) e voto medio 6,6). Il giudizio è positivo anche per la pulizia e manutenzione, l'ampiezza della pista, la comodità di ingresso/uscita, lo stato del manto stradale e l'illuminazione, tutti aspetti che ottengono voti medi di piena sufficienza e percentuali di soddisfatti superiori al 52%.*

La lunghezza e capillarità sul territorio, la sicurezza negli attraversamenti e la continuità tra piste sono invece elementi rispetto ai quali la soddisfazione, pur sufficiente, è minore.

La soddisfazione per i diversi aspetti delle piste risulta più contenuta tra chi vive nell'Area Metropolitana e nei comuni con oltre 50.000 abitanti.

2.6 Gli investimenti per infrastrutture e itinerari

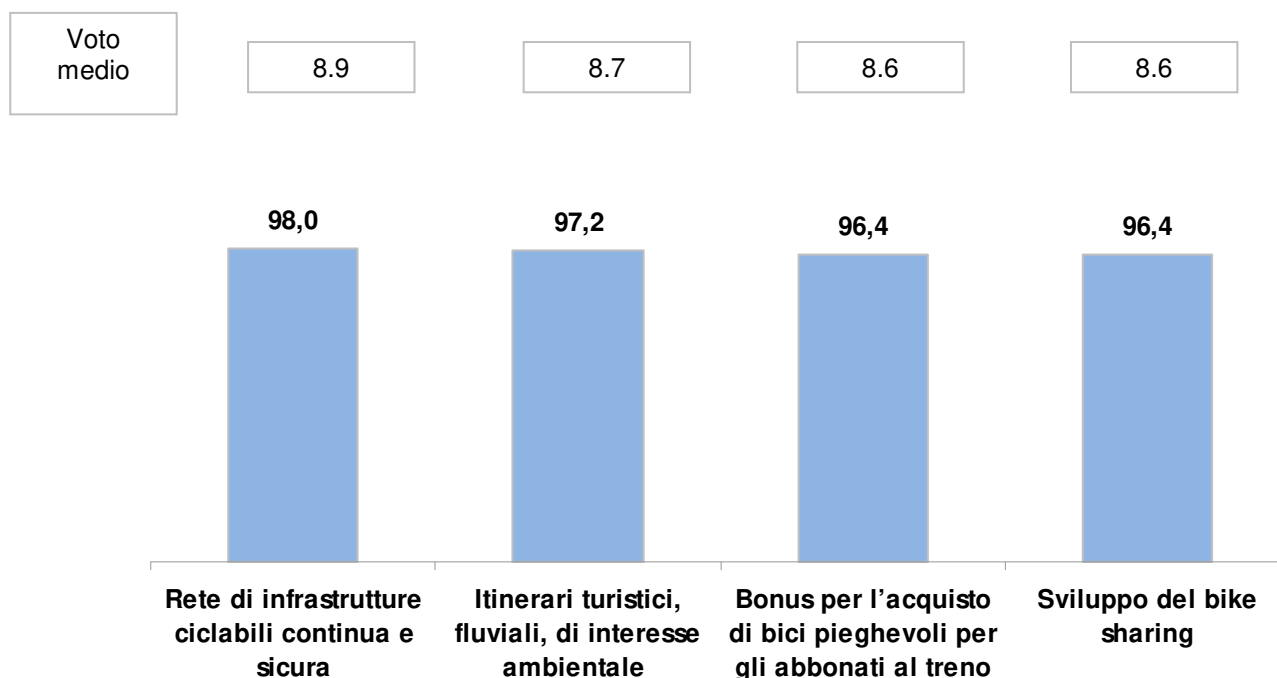
2.6.1 Gli investimenti pubblici

A tutti gli intervistati - a prescindere dal loro utilizzo della bici - è stato chiesto di esprimere un parere sugli investimenti da parte delle Amministrazioni Pubbliche in materia di *infrastrutture ciclabili* e di *itinerari turistici, fluviali* e di *interesse ambientale*. In particolare si è chiesto di indicare, con un voto da un minimo di 1 ad un massimo di 10, il grado di condivisione² rispetto alle seguenti tipologie di intervento:

- realizzazione di reti di infrastrutture ciclabili continue e sicure,
- creazione di itinerari turistici, fluviali, di interesse ambientale (es. Ciclopista dell'Arno, Ciclovía tirrenica, Ciclovía Puccini, ecc);
- bonus per l'acquisto di bici pieghevoli per gli abbonati al trasporto ferroviario,
- incentivazione dei servizi di bike sharing.

La quasi totalità della popolazione esprime il proprio accordo rispetto al fatto che le Amministrazioni Pubbliche continuino ad adottare le misure sopra indicate per finanziare strutture e servizi in materia di ciclabilità. Tutti gli interventi ottengono un voto medio superiore a 8,5. (**Figura 2.17**). In Appendice sono presenti tabelle con le distribuzioni dei voti espressi.

Figura 2.17– Livello di interesse rispetto a investimenti per infrastrutture ciclabili continue e per itinerari turistici, fluviali e di interesse ambientale (voti con scala 1 -10 - % accordo voto da 6 a 10 e voto medio)



Fonte: Regione Toscana – “La mobilità ciclabile in Toscana”, anno 2018

² Nell'analisi sono considerati d'accordo coloro che hanno assegnato un voto da 6 a 10. L'analisi oltre che in termini di livello di accordo, viene presentata anche in termini di voto medio.

Per tutti gli elementi sottoposti a valutazione l'approvazione per gli interventi pubblici risulta diffusa e riguarda sia gli utilizzatori che i non utilizzatori della bicicletta (Tabella 2.24 a Tabella 2.24 b).

Tabella 2.24a - Livello di interesse rispetto a investimenti per infrastrutture ciclabili continue e per itinerari turistici, fluviali e di interesse ambientale per area territoriale e classe di ampiezza demografica del comune. Anno 2018 (valutazione su scala 1 - 10 - % accordo voto da 6 a 10 e voto medio)

GIUDIZI	Area Metropolitana	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>Può dire quanto è d'accordo che le Amministrazioni pubbliche continuino ad adottare misure per:</i>							
<i>percentuale di accordo</i>							
Rete di infrastrutture ciclabili continua e sicura	98,5	97,8	98,0	97,9	98,2	98,0	98,0
Itinerari turistici, fluviali, di interesse ambientale	97,3	97,4	97,1	97,5	96,9	97,4	97,2
Bonus per l'acquisto di bici pieghevoli per gli abbonati al treno	97,0	96,4	96,2	95,9	96,5	96,5	96,4
Sviluppo del bike sharing	96,3	96,6	96,3	96,5	96,2	96,5	96,4
<i>voto medio</i>							
Rete di infrastrutture ciclabili continua e sicura	9,0	8,8	8,9	8,9	8,9	8,9	8,9
Itinerari turistici, fluviali, di interesse ambientale	8,8	8,7	8,7	8,7	8,8	8,7	8,7
Bonus per l'acquisto di bici pieghevoli per gli abbonati al treno	8,6	8,6	8,6	8,5	8,6	8,6	8,6
Sviluppo del bike sharing	8,6	8,6	8,6	8,5	8,6	8,6	8,6

Fonte: Regione Toscana – “La mobilità ciclabile in Toscana”, anno 2018

Tabella 2.24b - Livello di interesse rispetto a investimenti per infrastrutture ciclabili continue e per itinerari turistici, fluviali e di interesse ambientale per tipologia di utilizzatore della bicicletta. Anno 2018 (valutazione su scala 1 - 10 - % accordo voto da 6 a 10 e voto medio)

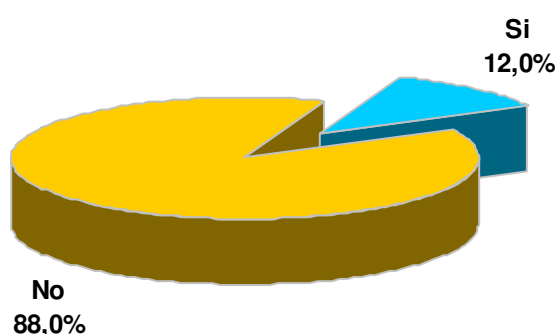
GIUDIZI	Utilizzatori di bicicletta esclusivamente in ambito urbano	Utilizzatori di bicicletta esclusivamente in ambito non urbano	Utilizzatori di bicicletta in ambito urbano e non urbano	Non utilizzatori	Totale
<i>Può dire quanto è d'accordo che le Amministrazioni pubbliche continuino ad adottare misure per:</i>					
<i>percentuale di accordo</i>					
Rete di infrastrutture ciclabili continua e sicura	98,5	98,2	98,4	97,9	98,0
Itinerari turistici, fluviali, di interesse ambientale	97,1	98,9	98,2	96,8	97,2
Bonus per l'acquisto di bici pieghevoli per gli abbonati al treno	96,9	96,0	96,4	96,3	96,4
Sviluppo del bike sharing	96,8	96,6	96,2	96,3	96,4
<i>voto medio</i>					
Rete di infrastrutture ciclabili continua e sicura	9,0	9,2	9,3	8,8	8,9
Itinerari turistici, fluviali, di interesse ambientale	8,5	9,1	9,1	8,7	8,7
Bonus per l'acquisto di bici pieghevoli per gli abbonati al treno	8,7	8,8	8,9	8,5	8,6
Sviluppo del bike sharing	8,4	8,9	8,8	8,6	8,6

Fonte: Regione Toscana – “La mobilità ciclabile in Toscana”, anno 2018

2.6.2 L'utilizzo di itinerari turistici, fluviali e di interesse ambientale

Al di là dell'interesse manifestato per la realizzazione di itinerari turistici, fluviali e di rilievo ambientale da parte della Amministrazione pubblica, si registra che al **12% della popolazione è già capitato di utilizzare percorsi di questo tipo (Figura 2.18)**

Figura 2.18 Le è capitato di percorrere in bicicletta tratti di itinerari turistici, fluviali e di interesse ambientale? (%)



Fonte: Regione Toscana – “La mobilità ciclabile in Toscana”, anno 2018

La **Tabella 2.25** mostra che la quota più alta di persone (39,5%) che hanno già avuto modo di percorrere questo tipo di itinerari è costituita da coloro che si servono della bici sia in ambito urbano che non, soggetti che potrebbero essere definiti “utenti forti” del mezzo e che probabilmente rappresentano la categoria più orientata ad esplorare le realtà di interesse ambientale e turistico con la bici.

Tabella 2.25 - Utilizzo di tratti di itinerari turistici, fluviali e di interesse ambientale per tipologia di utilizzatore della bicicletta. Anno 2018 (valori percentuali)

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
Si	16,1	27,1	39,5	4,9	12,0
No	83,9	72,9	60,5	95,1	88,0
Totale	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0

Fonte: Regione Toscana – “La mobilità ciclabile in Toscana”, anno 2018

Gli investimenti in infrastrutture e itinerari – *SINTESI*

*La quasi totalità della popolazione toscana di 14-70 anni è d'accordo con il fatto **che le Amministrazioni Pubbliche continuino ad investire in infrastrutture e servizi in materia di ciclabilità.***

*Per quanto riguarda **gli itinerari turistici, fluviali e di interesse ambientale**, si rileva che:*

- al 12% della popolazione in età 14-70 anni è già capitato di utilizzare questo tipo di percorsi.*
- l'uso di itinerari turistici e fluviali è maggiore tra coloro che usano la bici sia in ambito urbano che non, ossia gli utilizzatori "forti" del mezzo (39.5%).*

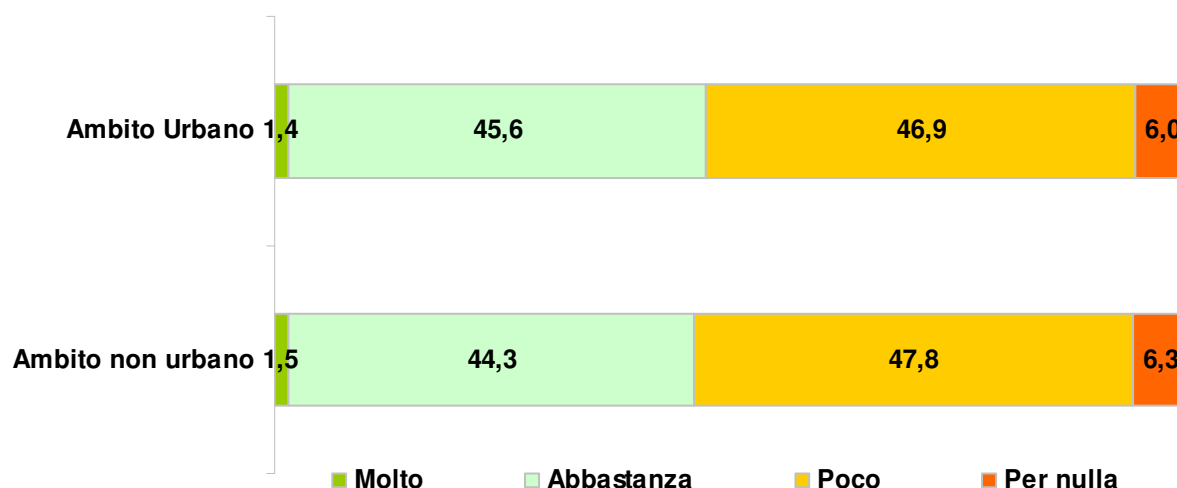
2.7 La percezione della sicurezza nel muoversi in bicicletta

2.7.1 La sicurezza nell'uso della bici

L'indagine ha anche affrontato il tema della percezione della pericolosità dell'andare in bicicletta chiedendo agli intervistati, utenti del mezzo e non, in che misura lo ritenessero sicuro distinguendo l'ambito urbano da quello non urbano.

La **maggioranza delle persone considera l'andare in bici poco o per nulla sicuro**: 53% nel caso di utilizzo urbano e 54,1% in caso di utilizzo non urbano; si tratta di dati in leggero calo rispetto a quanto registrato nel 2012 (**Figura 2.19**).

Figura 2.19 – Livello di sicurezza dell' utilizzo della bicicletta in ambito urbano e non urbano (%)



Fonte: Regione Toscana – “La mobilità ciclabile in Toscana”, anno 2018

La percezione di sicurezza presenta delle differenze in relazione alla tipologia di utilizzatore della bici, coerenti con le scelte ed esperienze realizzate (**Tabella 2.26**):

- chi utilizza la bici esclusivamente nei centri abitati considera l'uso della bici in ambito urbano più sicuro rispetto all'uso in ambito non urbano (la percentuale di molto / abbastanza sicuro è pari a 46,7% in ambito urbano contro il 40,6% in ambito non urbano);
- chi invece utilizza la bici esclusivamente in contesti non urbani percepisce come più sicuro l'uso fuori dai centri abitati e considera decisamente più pericoloso l'uso della bici in un città (la percentuale di molto/abbastanza sicuro è pari a 46,2% in ambito non urbano e 36,3% in ambito urbano);
- chi usa la bici sia in centro abitato che fuori da esso conosce per esperienza diretta le due realtà e si sente nella maggioranza dei casi *molto* o *abbastanza*

sicuro in ciascuna delle due situazioni (56,2% in ambito urbano e 54,8% in ambito non urbano).

Tabella 2.26 - Livello di sicurezza dell'utilizzo della bicicletta in ambito urbano e non urbano per tipologia di utilizzatori della bicicletta. Anno 2018 (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	1,8	1,1	2,7	1,2	1,4
Abbastanza	44,9	35,2	53,5	45,4	45,6
Poco	50,8	57,4	39,7	46,3	46,9
Per nulla	2,5	6,3	4,1	7,1	6,0
Totale	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0
<i>in ambito non urbano</i>					
Molto	1,7	2,2	3,2	1,1	1,5
Abbastanza	38,9	44,0	51,6	44,4	44,3
Poco	53,1	50,8	41,6	47,5	47,8
Per nulla	6,3	3,0	3,5	7,0	6,3
Totale	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0

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.

Fonte: Regione Toscana – “La mobilità ciclabile in Toscana”, anno 2018

Per coloro che hanno valutato l'andar in bicicletta poco o per nulla sicuro **la prima ragione di insicurezza, come nell'edizione del 2012, è costituita dal troppo traffico veicolare**, con percentuale nettamente superiore per l'utilizzo in ambito urbano (62,9% rispetto al 46,1% dell'ambito non urbano) (**Tabella 2.27**).

Al secondo posto troviamo la **mancanza di piste ciclabili**, con una percentuale di citazioni più contenuta in ambito urbano (30,1% rispetto al 36,8% di quello non urbano); per questo aspetto rispetto al dato 2012 vale la pena di sottolineare il calo di citazioni come motivo di insicurezza in ambito urbano.

Il confronto delle motivazioni citate nei due ambiti consente di evidenziare alcune ulteriori differenze: le *scorrettezze degli automobilisti - motociclisti* e la *mancanza di continuità delle piste* sono motivazioni segnalate di più in ambito urbano mentre le *condizioni del manto stradale* e *l'eccessiva velocità dei mezzi motorizzati* sono più citate per l'uso non urbano della bicicletta.

Tabella 2.27 - Motivi di insicurezza nell'utilizzo della bicicletta - Confronto ambito urbano e ambito non urbano. Anno 2018 (valori percentuali – risposta spontanea multipla)

MOTIVI DI INISICUREZZA	Motivi di insicurezza - Ambito Urbano	Motivi di insicurezza - Ambito non urbano
Troppo traffico veicolare	62,9	46,1
Mancanza di piste ciclabili	30,1	36,8
Scorrettezza automobilisti/motociclisti	19,8	17,9
Condizioni del manto stradale	18,2	20,9
Mancanza di continuità tra piste ciclabili	15,1	13,5
Eccessiva velocità dei mezzi motorizzati	15,1	16,1
Scarsa illuminazione delle strade	8,3	7,9
Disattenzione da parte di chi usa la bicicletta	3,4	3,1
Rischio di furti nel lasciare la bicicletta per strada	1,9	3,7
Presenza di pedoni sulle piste ciclabili	1,8	2,9
Scarsa considerazione per bici e pedoni da parte di chi si occupa di viabilità	1,4	1,6
Attraversamenti e incroci pericolosi con la viabilità veicolare	0,9	1,2
Altro	0,1	0,1

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.

nb.: la somma delle percentuali non è pari a 100 poiché il quesito consente di fornire più risposte
Fonte: Regione Toscana – “La mobilità ciclabile in Toscana”, anno 2018

2.7.2 I problemi sulla strada

Per approfondire il tema della sicurezza nell'utilizzo della bicicletta, in analogia con lo studio del 2012, è stata chiesta anche una opinione sulle problematiche poste dai ciclisti agli automobilisti, dagli automobilisti ai ciclisti e dai ciclisti ai pedoni.

Si noti che la domanda è stata rivolta a tutti gli intervistati, che *raccogliono* in sé stessi le diverse figure su cui sono chiamati a rispondere: tutti sono pedoni, in larga parte sono automobilisti e in buona misura usano la bicicletta.

La percezione dei problemi stradali e il rapporto tra le categorie possono essere in qualche modo condizionate dal maggiore o minore livello di identificazione con un gruppo specifico e quindi dalla maggiore capacità di passare da una prospettiva di uso della strada ad un'altra.

Le problematiche poste dai ciclisti agli automobilisti: il rapporto tra automobilisti e ciclisti si conferma il più problematico, dato che solo l'8,7% della popolazione pensa che i ciclisti *non creino particolari problemi* agli automobilisti (**Figura 2.20**).

I problemi più rilevanti, secondo il parere degli automobilisti, sono costituiti dal modo scorretto dei ciclisti di occupare la carreggiata: nel 54,4% dei casi *i ciclisti sono pericolosi quando vanno in gruppo* (impadronendosi quindi di larga parte della strada) e nel 25,4% perché *camminano al centro della carreggiata*. Altri problemi

rilevanti creati dai ciclisti riguardano il fatto che si *muovono a zig-zag* (20%), *non rispettano precedenza – semafori* (15.1%) e *tagliano la strada* (11%).

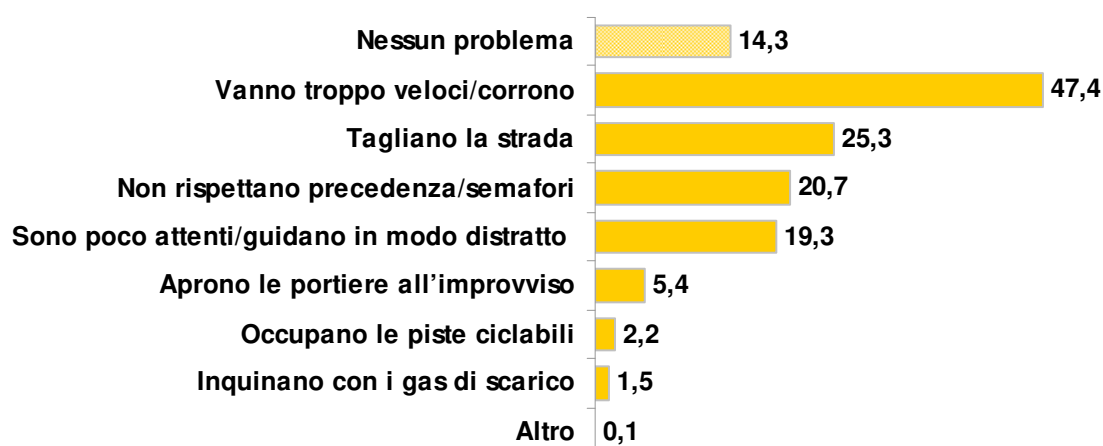
Figura 2.20 – Problemi creati dai ciclisti agli automobilisti* (% - risposta spontanea multipla)



Fonte: Regione Toscana – “La mobilità ciclabile in Toscana”, anno 2018

Le problematiche poste dagli automobilisti ai ciclisti: la difficoltà nel rapporto è più contenuta - anche in questo caso in analogia a quanto osservato nel 2012 - quando il rapporto tra ciclisti e automobilisti è osservato nell’ottica dei problemi creati dagli automobilisti ai ciclisti: in questo caso infatti la convinzione che gli automobilisti non creino alcun problema ai ciclisti riguarda il 14,3% della popolazione. In particolare i ciclisti lamentano che gli automobilisti *vanno troppo veloci* (47,4%), *tagliano la strada* (25,3%), *non rispettano precedenza e semafori* (20,7%), e *guidano in modo distratto* (19,3%) (**Figura 2.21**).

Figura 2.21 – Problemi creati dagli automobilisti ai ciclisti* (% - risposta spontanea multipla)



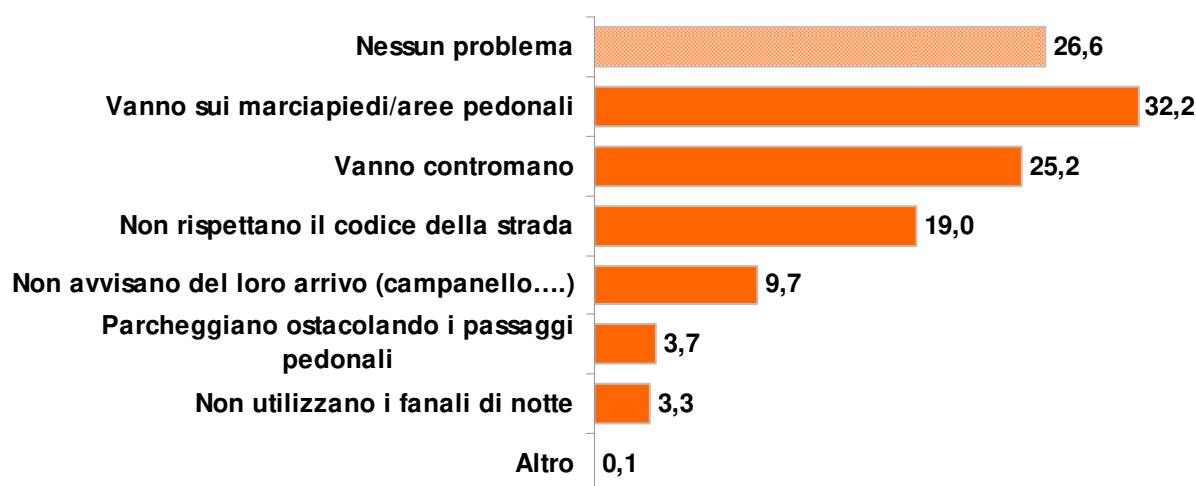
Fonte: Regione Toscana – “La mobilità ciclabile in Toscana”, anno 2018

Le problematiche poste dai ciclisti ai pedoni: meno critiche risultano le relazioni tra ciclisti e pedoni, pur se in misura minore rispetto al 2012: l’indagine di quest’anno

evidenzia che nel **26,6% dei casi non viene segnalato nessun tipo di problema** creato ai pedoni da parte di chi va in bicicletta mentre questa percentuale nell'indagine 2012 raggiungeva la maggioranza.

Il problema principale si conferma quello emerso costituito dal fatto che i ciclisti *transitano su marciapiedi o aree pedonali* (con una percentuale di citazioni in crescita: 32,2% rispetto al 20,1% del 2012). Altre problematiche - sentite in misura maggiore rispetto al passato - fanno riferimento al fatto che i ciclisti *vanno contromano* (25,2%) *non rispettano la segnaletica-codice della strada - strisce pedonali* (19%), *non avvertono del loro arrivo* (9,7%) (**Figura 2.22**).

Figura 2.22 – Problemi creati dai ciclisti ai pedoni* (% - risposta spontanea multipla)



Fonte: Regione Toscana – “La mobilità ciclabile in Toscana”, anno 2018

La percezione della sicurezza nel muoversi in bicicletta – **SINTESI**

*In merito alla percezione di sicurezza del muoversi in bici si osserva che la **maggioranza delle persone considera l'andare in bici poco o per nulla sicuro**: 53% nel caso di utilizzo urbano e 54,1% in caso di utilizzo non urbano.*

*La sensazione di sicurezza/insicurezza risente dell'esperienza, evidenziando **maggior incertezza in relazione alle realtà meno conosciute**. Chi usa la bici sia in centro abitato che fuori da esso conosce meglio le due realtà ed evidenzia per entrambe una percezione di sicurezza superiore alla media della popolazione e a quella degli altri due target di utilizzatori.*

*L'insicurezza nell'uso della bicicletta risulta legata soprattutto **all'eccesso di traffico veicolare e all'assenza delle piste ciclabili**, sia in ambito urbano che non urbano.*

Le problematiche poste dai ciclisti agli automobilisti: *il rapporto tra ciclisti e automobilisti si conferma quello più problematico, con solo l'8,7% di soggetti che ritengono non esserci particolari problemi. Le problematiche più rilevanti segnalate dagli automobilisti si riferiscono al modo scorretto di occupare la carreggiata da parte dei ciclisti, in particolare quando vanno in gruppo (54,4%) e si posizionano al centro della carreggiata (25,4%).*

Le problematiche poste dagli automobilisti ai ciclisti: *i ciclisti segnalano soprattutto il fatto che gli automobilisti **vanno troppo veloci (47,7%)**; il loro comportamento è criticato anche in relazione al fatto che tagliano la strada (25,3%) e non rispettano precedenza e semafori (20,7%). Si tratta di aspetti citati in misura minore di quanto non avvenga in relazione ai medesimi problemi specularmente creati dai ciclisti agli automobilisti.*

Le problematiche poste dai ciclisti ai pedoni: *il rapporto tra ciclisti e pedoni è il meno problematico: nel 26.6% dei casi non viene segnalato nessun tipo di problema creato ai pedoni da parte di chi va in bici.*

*Tra coloro che evidenziano delle criticità il problema principale riguarda il fatto che i ciclisti **transitano sui marciapiedi o sulle aree pedonali (3,2%)**.*

3. Sintesi conclusiva

Lo studio 2018 mette in evidenza luci ed ombre nell'uso attuale della bicicletta in Toscana.

I numeri della ciclabilità fanno registrare in primo luogo un utilizzo del mezzo che interessa il **32,2% della popolazione tra 14 e 70 anni**, con un uso *esclusivamente urbano* del 14,9% dei casi, *esclusivamente non urbano* pari a 6,1% e *misto* pari all'11,2%.

Rispetto all'ultimo dato regionale disponibile, riferito all'analoga indagine del 2012, il tasso di ciclabilità risulta più contenuto ma allineato ad una tendenza riscontrata anche a livello nazionale che evidenzia come nel nostro paese, pur in presenza di una crescita delle infrastrutture, l'utilizzo della bicicletta negli ultimi anni non aumenti, anzi, in alcuni casi il numero degli spostamenti fatti con le due ruote risulti in calo.

Per leggere correttamente questo dato è utile ricordare, però, che nell'ambito dello studio il tasso di ciclabilità, per come definito nella sua componente urbana, fa riferimento *all'utilizzo frequente* (almeno una volta a settimana) ed il calo registrato nel 2018 rispetto al passato è appunto, almeno per questa componente, un *calo delle frequenze di utilizzo elevate*, a fronte invece di un aumento di chi usa la bici da *una a tre volte al mese* (soggetti appunto non considerati nella definizione di utilizzatore urbano stabilita per lo studio).

Alla luce di questa osservazione, l'indagine 2018 sembra far emergere più che un calo dell'utilizzo della bicicletta, **differenze di comportamento nell'impiego** del mezzo rispetto al passato: la platea complessiva di *utilizzatori in senso lato* si è mantenuta, mentre è l'utilizzo con frequenza regolare, quello di interesse per l'indagine, a risultare ridotto.

- **Uso urbano e non urbano nel 2018**

La bicicletta, quando è utilizzata in ambito urbano fa registrare un uso diffuso per **motivi di svago** ma presenta anche un discreto livello di impiego per spostamenti di carattere **sistematico (lavoro o studio)**, che può interessare fino al 28,6% degli utilizzatori e che nell'Area Metropolitana ed in altri capoluoghi raggiunge percentuali ancor più elevate come è facile aspettarsi.

Tra chi vive invece nei comuni tra 10.000 e 50.000 abitanti, la quota parte di cittadini che si serve della bici in ambito urbano per *tutti i tipi di spostamento* (pari al 15,8%) è presente in misura maggiore tra le donne e tra gli over 60.

L'utilizzo nell'ultimo anno della bicicletta in ambito urbano è comunque percepito come **sostanzialmente stabile**, solo una parte minoritaria fa riferimento ad un aumento (9,8%) o ad una contrazione nell'uso (6,6%). Nel primo caso la bici ha sostituito in larga parte l'utilizzo di un mezzo motorizzato, sia privato che pubblico, mentre tra chi ha dichiarato un utilizzo minore solo per una minima parte ha prevalso la volontà di cambiare mezzo in quanto sono stati soprattutto motivi personali (salute, età, cambio abitudini) ad averli allontanati dalle due ruote.

La bicicletta in ambito non urbano si caratterizza invece, nella quasi totalità dei casi, come mezzo dedicato **allo svago, momenti ludici o sportivi**, risultando come estremamente contenuto l'uso per spostamenti sistematici lavoro/studio o per altri motivi. Anche l'utilizzo non urbano della bici nella maggior parte dei casi è percepito come sostanzialmente costante nell'ultimo anno.

- **Linee di tendenza**

In sostanza le linee generali di tendenza che caratterizzano l'utilizzo della bicicletta nel 2018 confermano gli elementi già osservati nell'indagine precedente: maggiore uso urbano, prevalenza dell'uso per motivi di svago, tassi di ciclabilità più elevati tra i maschi, tra chi ha titoli di studio superiori e tra coloro che vivono nell'Area Metropolitana o comunque in comuni di dimensioni demografiche rilevanti. Alcuni di questi aspetti nel 2018 appaiono in qualche misura *più netti*:

- aumenta ulteriormente il già diffuso utilizzo per motivi di svago e si riduce al contempo quello per motivi sistematici di lavoro/studio (comunque presente in misura pari a poco meno del 30% degli utilizzatori in ambito urbano);
- l'uso non urbano si contrae in misura maggiore rispetto a quello urbano.

- **Ostacoli all'uso**

L'indagine 2012 aveva evidenziato l'importanza della riduzione del traffico e l'aumento/miglioramento delle piste ciclabili come strumenti per incentivare l'uso della bicicletta. Nel 2018 il maggiore ostacolo all'uso della bicicletta continua ad essere individuato nel **traffico veicolare**, seguito questa volta dalle **condizioni del manto stradale**. A distanza di sei anni continua ad avere rilevanza anche l'inadeguatezza delle strutture per la ciclabilità anche se quest'ultimo aspetto sembra pesare meno rispetto al 2012. Proprio su questo elemento sembra focalizzarsi invece, nell'edizione odierna, **una differenza di tipo territoriale**: le esigenze di intervento in materia o le difficoltà sono più sentite in ambito non urbano e nelle realtà di dimensioni minori mentre gli interventi realizzati nel tempo sono stati maggiormente percepiti nelle realtà di maggiori dimensioni.

Al di là di quanto segnalato su ostacoli e possibili interventi, le prospettive di maggiore utilizzo della bicicletta sembrano scontrarsi con un dato di fatto che emerge quando si tratta di *individuare condizioni concrete* per incrementare l'uso della bici da parte delle persone: nella maggior parte dei casi il non utilizzo è legato a **motivi personali** (esigenze di mobilità, aumento dell'età), quindi problematiche poco sensibili ad interventi esterni. Ne deriva che se la modifica nei comportamenti sembra avvenire solo a fronte di un cambiamento di *esigenze personali di mobilità* gli interventi che fanno fronte agli ostacoli segnalati possono avere tempi medio lunghi di successo; anche l'incidenza dell'aumento dell'età media nella popolazione non aiuta certamente all'uso frequente della bici. In ogni caso interventi di riduzione del traffico o la creazione di percorsi dedicati possono favorire l'utilizzo sporadico e legato allo svago piuttosto che quello sistematico.

- **Interventi e prospettive**

L'analisi congiunta dei *motivi di non uso della bici*, delle *condizioni poste per l'utilizzo* e dei *rischi nella percezione generale* del muoversi in bicicletta, consente comunque di individuare ancora spazi per azioni legate al **contenimento del traffico**, al **consolidamento delle strade** (in particolare le condizioni del manto stradale) o **delle infrastrutture dedicate alla ciclabilità** (essenzialmente una rete migliore e, soprattutto, continua sul territorio).

Con riferimento alle infrastrutture dedicate alla ciclabilità si osserva che le piste ciclabili al momento presenti sul territorio sono valutate positivamente dalla popolazione, anche se il loro utilizzo frequente si mantiene contenuto e limitato ai comuni di residenza. Il fatto che permanga, pur se contenuta, un'esigenza di miglioramento può indurre una riflessione sulle scelte fatte finora, in termini di *luoghi, lunghezza e raccordo tra i diversi tratti* delle infrastrutture realizzate. Perché gli interventi favoriscano l'uso frequente della bici e non quello sporadico - come sembra che sia avvenuto - potrebbe essere di interesse in futuro indagare i "desiderata e le aspettative" rispetto a quelle che sono esigenze specifiche di mobilità: per esempio percorsi protetti che consentano di collegare in sicurezza tratti cittadini o più comuni su assi viari di particolare rilievo per gli spostamenti sistematici.

Altri ambiti di intervento che emergono dallo studio riguardano il "contorno" all'uso frequente della bici: la diffusione di rastrelliere, il potenziamento di aree di parcheggio sicuro e la possibilità di portare le biciclette sui mezzi pubblici.

Continuare ad agire è importante anche perché l'indagine rileva un atteggiamento favorevole alle azioni di potenziamento in materia di ciclabilità e **gli investimenti economici dell'Amministrazione Pubblica** diretti a finanziare - oltre che gli elementi di tipo strutturale - anche gli interventi a favore della diffusione dell'uso della bicicletta (quali i *bonus agli abbonati del servizio ferroviario per comprare bici pieghevoli*, l'*incentivazione del bike sharing*, la realizzazione di *itinerari naturalistici dedicati alle bici*) sono valutati positivamente.

4. Nota metodologica

L'indagine è stata progettata dal Settore Sistema informativo di supporto alle decisioni - Ufficio regionale di Statistica.

Obiettivo dello studio è quello di conoscere, nell'ambito della popolazione residente o domiciliata in Toscana, la propensione all'uso della bicicletta.

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

1) **l'indagine è di tipo campionario** con una dimensione di 6.000 casi. E' stato adottato un piano di campionamento di tipo casuale stratificato per area territoriale e ampiezza demografica del comune. Le aree territoriali considerate sono:

✓ *Tipologia di comune*

1. Area Metropolitana
2. Altri Comuni Capoluogo
3. Altri Comuni non Capoluogo

✓ *Ampiezza demografica*

1. Comuni con meno di 10.000 abitanti
2. Comuni dai 10.000 ai 50.000 abitanti
3. Comuni con più di 50.000 abitanti

2) è stata adottata una **rilevazione di tipo telefonico** CATI (Computer Assisted Telephone Interview)

➤ **La popolazione obiettivo:** è costituita dai cittadini toscani residenti e domiciliati in Toscana con età compresa tra 14 e 70 anni. Tale popolazione è pari a 2.650.177 soggetti (**Tabella 4.1**).

Tabella 4.1 – Popolazione toscana tra 14 e 70 anni per area territoriale e classe di dimensione demografica dei comuni

TIPOLOGIA DI COMUNE	meno di 10.000 ab.	tra 10.001 e 50.000 ab.	oltre 50.000 ab.	Totale
Area Metropolitana		135.284	303.196	438.480
Altri Comuni capoluogo			657.213	657.213
Altri Comuni non capoluogo	548.081	916.959	89.444	1.554.484
Totale	548.081	1.052.243	1.049.853	2.650.177

Fonte: Regione Toscana – “La mobilità ciclabile in Toscana”, anno 2018

➤ **Il disegno campionario:** è stato definito un piano di campionamento stratificato per area territoriale e classe di ampiezza demografica del comune.

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**).

Tabella 4.2 – Allocazione teorica del campione

TIPOLOGIA DI COMUNE	meno di 10.000 ab.	tra 10.001 e 50.000 ab.	oltre 50.000 ab.	Totale
Area Metropolitana		472	1.056	1.528
Altri Comuni capoluogo			1.529	1.529
Altri Comuni non capoluogo	1.526	1.291	126	2.944
Totale	1.526	1.763	2.711	6.000

Fonte: Regione Toscana – “La mobilità ciclabile in Toscana”, anno 2018

In fase di rilevazione la numerosità campionaria nei diversi strati è stata raggiunta tenendo sotto controllo la distribuzione per sesso e classe di età (14-34 anni; 35-60 anni; 61-70 anni) della popolazione obiettivo. Sono state realizzate 6.004 interviste. Nella **Tabella 4.3** è riportata la allocazione campionaria teorica ed effettiva.

Tabella 4.3 – Allocazione del campione teorica effettivo per area territoriale, sesso e classe di età

TIPOLOGIA DI COMUNE	Maschi								Femmine							
	14 - 34		35 - 60		61 - 70		totale		14 - 34		35 - 60		61 - 70		totale	
	Teorico	Reale	Teorico	Reale	Teorico	Reale	Teorico	Reale	Teorico	Reale	Teorico	Reale	Teorico	Reale	Teorico	Reale
Area Metropolitana (totale)	218	216	402	404	120	121	741	741	215	189	430	432	142	143	787	764
Meno 10.000																
10.001- 50.000	67	66	127	127	38	38	231	231	66	66	131	134	43	43	240	243
oltre 50.000	151	150	276	277	82	83	510	510	149	123	298	298	99	100	546	521
Altri Comuni capoluogo (totale)	220	208	403	409	126	131	749	748	210	194	426	438	144	151	780	783
Meno 10.000																
10.001- 50.000																
oltre 50.000	220	208	403	409	126	131	749	748	210	194	426	438	144	151	780	783
Altri Comuni non capoluogo (totale)	409	396	796	798	260	267	1.465	1.461	391	385	810	828	277	294	1.478	1.507
Meno 10.000	210	199	414	411	141	144	765	754	198	196	417	425	146	152	761	773
10.001- 50.000	182	180	348	353	108	110	639	643	177	179	358	367	118	129	653	675
oltre 50.000	17	17	34	34	11	13	62	64	16	10	35	36	12	13	64	59

Fonte: Regione Toscana – “La mobilità ciclabile in Toscana”, anno 2018

- **La rilevazione:** la rilevazione è stata effettuata nel periodo compreso tra il 12 marzo e il 24 aprile 2018. 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. Al momento del contatto l'intervistatore dopo essersi presentato ha brevemente descritto l'istituto di ricerca, il Committente e l'oggetto dello studio; ha inoltre letto l'informativa a tutela della privacy e nel caso di contatto con un soggetto minorenne l'intervistatore ha richiesto l'autorizzazione di un maggiorenne presente in casa. In caso di disponibilità all'intervista in altro momento, è stato preso un appuntamento telefonico, per il giorno e la fascia oraria di disponibilità.
- **Il questionario:** il questionario è stato definito dal Settore Sistema informativo di supporto alle decisioni - Ufficio Regionale di Statistica ed è stato messo a punto anche a seguito di un pre-test realizzato il 12 marzo 2018, al fine di valutarne la

chiarezza e la comprensibilità. Sono state realizzate 51 interviste a persone distribuite tra le varie classi di età e sesso, e le diverse categorie di utilizzo della bicicletta. Nel Capitolo 5 è riportato il questionario adottato.

- **L'errore campionario:** il rispetto del disegno campionario è stato tale da garantire una buona rappresentatività per ciascun ambito in modo da assicurare attendibilità e robustezza dei risultati anche rispetto al processo inferenziale di espansione all'universo.
- **Il processo di inferenza:** nelle 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, ampiezza centro, sesso ed età al rispettivo universo di riferimento. La **Tabella 4.4** riporta la precisione delle stime per diverse sotto-popolazioni in termini di semi-intervalli di confidenza per valore della stima puntuale.

Tabella 4.4 – Precisione delle stime per ambiti di stima e valore della stima puntuale (valore del semi-intervallo di confidenza al 95%)

Ambiti di stima	Dimensione		Stime puntuali osservate								
	Universo	Campione	10%	20%	30%	40%	50%	60%	70%	80%	90%
Popolazione complessiva											
<i>Tipologia di comune</i>											
1. Area Metropolitana	438.480	1.505	1,5%	2,0%	2,3%	2,4%	2,5%	2,4%	2,3%	2,0%	1,5%
2. Altri Comuni Capoluogo	657.213	1.531	1,5%	2,0%	2,2%	2,4%	2,5%	2,4%	2,2%	2,0%	1,5%
3. Altri Comuni non Capoluogo	1.554.484	2.968	1,1%	1,4%	1,6%	1,7%	1,8%	1,7%	1,6%	1,4%	1,1%
Totale	2.650.177	6.004	0,7%	1,0%	1,1%	1,2%	1,2%	1,2%	1,1%	1,0%	0,7%
<i>Classe di ampiezza demografica dei Comuni</i>											
1. Meno di 10.000 ab.	548.081	1.527	1,5%	2,0%	2,3%	2,4%	2,5%	2,4%	2,3%	2,0%	1,5%
2. Da 10.000 a 50.000 ab.	1.052.243	1.792	1,4%	1,8%	2,1%	2,2%	2,3%	2,2%	2,1%	1,8%	1,4%
3. Oltre i 50.000 ab.	1.049.853	2.685	1,1%	1,5%	1,7%	1,8%	1,9%	1,8%	1,7%	1,5%	1,1%
Totale	2.650.177	6.004	0,7%	1,0%	1,1%	1,2%	1,2%	1,2%	1,1%	1,0%	0,7%
Popolazione teorica degli utilizzatori di bicicletta in ambito urbano											
<i>Tipologia di comune</i>											
1. Area Metropolitana	142.274	487	2,6%	3,5%	4,0%	4,3%	4,3%	4,3%	4,0%	3,5%	2,6%
2. Altri Comuni Capoluogo	238.101	551	2,5%	3,3%	3,7%	4,0%	4,1%	4,0%	3,7%	3,3%	2,5%
3. Altri Comuni non Capoluogo	473.575	860	2,0%	2,6%	3,0%	3,2%	3,3%	3,2%	3,0%	2,6%	2,0%
Totale	853.950	1.898	1,3%	1,8%	2,0%	2,2%	2,2%	2,2%	2,0%	1,8%	1,3%
<i>Classe di ampiezza demografica dei Comuni</i>											
1. Meno di 10.000 ab.	138.569	382	2,9%	3,9%	4,5%	4,8%	4,9%	4,8%	4,5%	3,9%	2,9%
2. Da 10.000 a 50.000 ab.	342.277	573	2,4%	3,2%	3,7%	3,9%	4,0%	3,9%	3,7%	3,2%	2,4%
3. Oltre i 50.000 ab.	373.104	943	1,9%	2,5%	2,9%	3,1%	3,1%	3,1%	2,9%	2,5%	1,9%
Totale	853.950	1.898	1,3%	1,8%	2,0%	2,2%	2,2%	2,2%	2,0%	1,8%	1,3%

Fonte: Regione Toscana – “La mobilità ciclabile in Toscana”, anno 2018

D.4b MOTIVO dell'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 sicuri 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. Perché è un mezzo non inquinante (ragioni ambientali)
 8. Motivazioni economiche
 9. Sono cambiate le mie esigenze di spostamento
 10. Curo maggiormente la mia salute
 11. Altro (*Specificare*) _____
- } a D. 6

D.5a DIMINUIZIONE-Shift modale – E' diminuito perché ha scelto un altro mezzo al posto della bici?

1. No
 2. Si
- D.5a.1 - Se si, Quale?**
1. Piedi
 2. Mezzi pubblici
 3. Mezzi privati

D.5b MOTIVO della DIMINUIZIONE - 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 sicuri per biciclette
4. Ho subito/ho paura del furto della bicicletta
5. Ho disponibilità di una macchina/motorino che prima non avevo
6. Sono cambiate le mie esigenze di spostamento
7. Per motivi di salute/età
8. 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, zone 30
7. L' inadeguatezza/assenza delle piste ciclabili (poche, non raccordate, scarsa manutenzione)
8. La mancanza/scarsa diffusione di rastrelliere/parcheggi sicuri dedicati
9. Il fenomeno 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, ciclo-pedonali, zone 30
 8. Possibilità di portare la bicicletta sui mezzi pubblici
 9. Creare una rete di infrastrutture ciclabili continua e sicura
 10. 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. 21
2. Non possiedo una bicicletta
3. E' un mezzo faticoso/scomodo
4. E' pericolosa a causa del traffico e del poco rispetto degli automobilisti verso i ciclisti
5. E' pericolosa per le condizioni del manto stradale
6. I percorsi sono disagiati (presenza di salite/discese)
7. Nel mio comune non c'è una rete di infrastrutture ciclabili continue e sicure
8. Non posso posteggiarla in un luogo sicuro
9. Non è adatta ai miei spostamenti
10. Per motivi di salute/età
11. Altro (*Specificare*) _____

D.9 CONDIZIONI - 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 fosse una rete di infrastrutture ciclabili continue e sicure
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. Per motivi di lavoro (*andare/tornare dal lavoro, visita a clienti per affari, consegne*)
2. Per motivi scolastici (*scuola, università, formazione*)
3. Per motivi di svago (*tempo libero, sport, turismo, svago, visite a parenti e amici, ecc*)
4. Altro motivo (*commissioni, pratiche, acquisti, visite mediche, cure personali, ecc*)

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

1. Strada asfaltata
2. Strada sterrata
3. Pista ciclabile
4. Sentiero naturalistico
5. 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*)
 5. Le condizioni del manto stradale
 6. L'inadeguatezza/assenza della rete ciclabile (*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.1€

D.15 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 fosse una rete ciclabile migliore e più sicura
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 (escluso codice 1 a D. 8)

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...? (ruotare gli items)

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

**SEZIONE 5 – INVESTIMENTI PER INFRASTRUTTURE CICLABILI CONTINUE
E PER ITINERARI TURISTICI, FLUVIALI e DI INTERESSE AMBIENTALE**

D.19 Può dire con un voto da un minimo di 1 (totalmente in disaccordo) ad un massimo di 10 (totalmente d'accordo) quanto è d'accordo che le Amministrazioni pubbliche continuino ad adottare misure per:

- D.19a - realizzare una rete di infrastrutture ciclabili il più possibile continua e sicura?**
- D.19b - realizzare itinerari turistici, fluviali, di interesse ambientale (es. Ciclopista dell'Arno, Ciclovía tirrenica, Ciclovía Puccini, ecc)?**
- D.19c - bonus per l'acquisto di bici pieghevoli per gli abbonati al trasporto ferroviario?**
- D.19d - incentivare/implementare lo sviluppo del bike sharing?**

D.20 Le è capitato di percorrere in bicicletta tratti di itinerari turistici, fluviali, di interesse ambientale (per es. Ciclopista dell'Arno, Ciclovía tirrenica, Ciclovía Puccini, ecc)?

1. Sì
2. No

SEZIONE 6 – PERCEZIONE DELLA SICUREZZA NEL MUOVERSI IN BICICLETTA

Parliamo ora della sicurezza in relazione all'uso della bicicletta

D.21 SICUREZZA - A suo avviso dal punto di vista della sicurezza stradale quanto è sicuro l'utilizzo della bicicletta in ambito urbano?

D.21a Ed in ambito non urbano?

Ambito	Molto	Abbastanza	Poco	Per Nulla
D.21 Urbano	1	2	3	4
D.21a Non urbano	1	2	3	4

D.22 MOTIVO INSICUREZZA - (Se Codice 3 o 4 a D.21) Per quali motivi ritiene poco o per nulla sicuro l'uso della bicicletta in ambito urbano (Spontanea /Multipla – max. 3 risposte)

D.22a (Se Codice 3 o 4 a D.21a) Per quali motivi ritiene poco o per nulla sicuro l'uso della bicicletta in ambito NON urbano (Spontanea /Multipla – max. 3 risposte)

	D.22 - Urbano	D.22a - Non urbano
Scarsa considerazione per bici e pedoni da parte di chi si occupa di viabilità	1	1
Scorrettezza automobilisti/motociclisti	2	2
Troppo traffico veicolare	3	3
Eccessiva velocità dei mezzi motorizzati	4	4
Disattenzione da parte di chi usa la bicicletta	5	5
Presenza di pedoni sulle piste ciclabili	6	6
Rischio di furti nel lasciare la bicicletta per strada	7	7
Condizioni del manto stradale	8	8
Scarsa illuminazione delle strade	9	9
Mancanza di piste ciclabili	10	10
Mancanza di continuità tra piste ciclabili	11	11
Attraversamenti e incroci pericolosi con la viabilità veicolare	12	12
Altro (Specificare)		

D.23 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.24 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.25 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 7 - I DATI DI STRUTTURA

- D.26** Da quante persone è composta la Sua famiglia lei compreso? N.
- D.27** Di quante biciclette dispone la Sua famiglia? N.
- D.28** Ed in genere lei utilizza... (non rivolgere a cod. 1 a D.8)
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** 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.30** 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