



UNIVERSITÀ DEGLI STUDI DI TRENTO  
Dipartimento di Sociologia  
e Ricerca Sociale



PROVINCIA AUTONOMA  
DI TRENTO

## **Mobilità alternativa su brevi distanze: l'uso della bicicletta**

settembre 2011



*Io vorrei che nella Luna  
ci si andasse in bicicletta  
per vedere se anche lassù  
chi va piano non va in fretta  
(G.Rodari)*

**Università degli Studi di Trento  
Dipartimento di Sociologia e Ricerca Sociale**

direzione della ricerca:	CARLO BUZZI
équipe di ricerca:	MARTINA BAZZOLI LETIZIA CAPORUSSO FRANCESCA SARTORI
analisi dati qualitativi e stesura rapporto di ricerca:	LETIZIA CAPORUSSO
analisi dati quantitativi e stesura rapporto di ricerca:	MARTINA BAZZOLI

**Provincia Autonoma di Trento  
Servizio Statistica**

conduzione indagine CAWI: dott.ssa GIULIANA GRANDI

hanno inoltre collaborato alla stesura del questionario:

**Provincia Autonoma di Trento**

Dipartimento Risorse Forestali e Montane  
Servizio Conservazione della Natura e Valorizzazione Ambientale  
Dott. INNOCENZO COPPOLA  
Ing. RENATA ALBERTINI

Incarico Speciale per la Convenzione delle Alpi  
Dott. FRANCESCO DELLAGIACOMA

**Comune di Trento**

Servizio Urbanistica e Pianificazione della Mobilità  
Dott.ssa LAURA CATTANI  
Dott. GIULIANO STELZER

# SOMMARIO

---

<b>INTRODUZIONE</b> .....	5
<b>LA CICLABILITÀ IN TRENTINO: UN OBIETTIVO STRATEGICO</b> .....	7
<b>L'utilizzo della bicicletta</b> .....	8
<b>LA CICLABILITÀ SECONDO I TRENTINI: UN'ANALISI QUALITATIVA</b> .....	13
<b>Una tipologia di ciclisti</b> .....	13
<b>Perché <i>non</i> utilizzare la bicicletta?</b> .....	14
<b>Perché <i>utilizzare</i> la bicicletta?</b> .....	21
<b>Gli spostamenti in bicicletta</b> .....	22
<b>La mobilità sostenibile in provincia di Trento</b> .....	23
<b>Educare alla ciclabilità</b> .....	25
<b>Parola d'ordine: tutelare</b> .....	27
<b>Trento, Trentino-Alto Adige, Italia, Europa</b> .....	28
<b>I DIPENDENTI PAT E LA CICLABILITÀ: UN'INDAGINE QUANTITATIVA</b> ..	31
<b>L'indagine e le caratteristiche dei rispondenti</b> .....	31
<b>Gli spostamenti casa-lavoro</b> .....	33
<b>Motivazioni / atteggiamenti</b> .....	39
<b>Conoscenza e utilizzo dei servizi</b> .....	41
<b>Uso/non-uso della bicicletta</b> .....	42
<b>Valutazione e uso/non-uso del trasporto pubblico</b> .....	44
<b>PROMUOVERE LA CICLABILITÀ</b> .....	47
<b>Scoraggiare l'utilizzo di altri mezzi</b> .....	47
<b>Incentivare l'utilizzo della bicicletta</b> .....	48
<b>Andare in bici conviene: una valutazione razionale</b> .....	50
<b>Andare in bici è bello: strategie cre-attive ed <i>emotional marketing</i></b> .....	51
<b>APPENDICE</b> .....	53



# INTRODUZIONE

---

La profonda trasformazione sociale, economica e culturale che in questi ultimi anni ha caratterizzato il nostro Paese ha cambiato i modi e i mezzi con cui i cittadini si spostano, almeno sulle brevi distanze, nel territorio urbano ed extraurbano per motivi di lavoro, di studio, di acquisti, di socialità o di tempo libero.

In particolare, dopo il dominio incontrastato dell'automobile, mezzo privato per eccellenza nel corso degli ultimi decenni, si stanno facendo strada nuove sensibilità che da una parte rivalutano il trasporto pubblico, dall'altra l'uso della bicicletta. L'automobile infatti, oltre ad essere un mezzo costoso e ecologicamente non adeguato, comporta, specialmente nelle tratte urbane, una serie di inconvenienti, quali la difficoltà di parcheggio o le code per il traffico nelle ore di punta, che riducono di molto la comodità tradizionalmente connessa al suo uso. D'altra parte il trasporto pubblico si struttura in modo rigido e risente molto delle ubicazioni delle fermate e degli orari, elementi che a volte lo rendono scarsamente praticabile. In tale contesto la bicicletta, spesso fino a poco tempo fa relegata a strumento di mero svago, ha assunto una funzione crescente di mezzo di utilità, assommando alcuni vantaggi intrinseci come mezzo di mobilità comodo e flessibile al benessere fisico di chi la utilizza e alla sua immagine di mezzo ecologico.

La Provincia di Trento e la sua popolazione non sono esenti da questi fenomeni. Nonostante la struttura orografica che rende non sempre agevole il passaggio da mezzi a trazione meccanica a quelli a propulsione umana, molte sono state le realizzazioni che le amministrazioni pubbliche hanno dispiegato per favorire l'uso della bicicletta, prime fra tutte la costruzione di reti di piste ciclabili disseminate sul territorio. Ciò nonostante le resistenze ad abbandonare l'automobile nelle tratte brevi e pianeggianti sono ancora consistenti all'interno di una nutrita fascia della popolazione trentina.

Date queste premesse, è stato ideato un piano di ricerca che si è posto l'obiettivo di offrire un supporto conoscitivo al Servizio Conservazione della Natura e Valorizzazione ambientale della Provincia Autonoma di Trento allo scopo di sviluppare una campagna di sensibilizzazione tesa a favorire presso la popolazione l'uso alternativo della bicicletta come mezzo per le brevi distanze.

La ricerca è stata condotta nel corso di dieci mesi attraverso una diversificata strategia di rilevazione che ha previsto:

- a) la realizzazione di una analisi *desk* sui dati delle ricerche più recenti che in vario modo hanno indagato sull'uso della bicicletta;
- b) un approfondimento qualitativo che, attraverso la realizzazione di 8 focus group, ha messo in luce il punto di vista delle famiglie, dei giovani studenti e dei dipendenti pubblici;
- c) la realizzazione di una indagine CAWI condotta su 3720 dipendenti provinciali che analizzato le modalità di spostamento da casa al lavoro, i motivi di scelta del mezzo, la percezione e gli atteggiamenti nei confronti dei diversi mezzi con particolare riferimento alla bicicletta;
- d) l'identificazione di alcuni orientamenti desunti trasversalmente dalle azioni di ricerca tesi a supportare le strategie comunicative e la campagna di sensibilizzazione che sarà operata dal Servizio.

La realizzazione del piano d'indagine è stata curata dal Dipartimento di Sociologia e Ricerca sociale dell'Università degli Studi di Trento che si è avvalso della collaborazione del Servizio Statistica della Provincia per la conduzione dell'indagine CAWI sui dipendenti provinciali. Il tavolo di indirizzo era composto, oltre che da ricercatori di queste due istituzioni, anche da rappresentanti del Servizio Conservazione della natura e valorizzazione ambientale e dell'Incarico speciale per la Convenzione delle Alpi; in alcuni frangenti hanno partecipato ai lavori anche rappresentanti del Comune di Trento.

Il rapporto qui presentato riproduce, nella sua struttura, le fasi del piano d'indagine: il primo capitolo fa il punto sulle conoscenze derivate da ricerche pregresse, il secondo illustra i risultati della fase qualitativa basata sui focus, il terzo è accentrato sull'analisi dei risultati della ricerca quantitativa sui dipendenti provinciali, il quarto propone brevemente alcune considerazioni utili ad impostare la campagna promozionale sull'uso della bicicletta.

Il 21 settembre 2011 i risultati principali della ricerca sono stati presentati alla stampa alla presenza dell'assessore provinciale all'ambiente.

Un ringraziamento va a tutti coloro che hanno collaborato alla ricerca accettando di partecipare ai focus group o rispondendo via web al questionario.

Carlo Buzzi

Trento, 30 settembre 2011

# LA CICLABILITÀ IN TRENINO: UN OBIETTIVO STRATEGICO

---

L'interesse del settore pubblico e dei privati nei confronti dello sviluppo di una mobilità sostenibile nella Provincia Autonoma di Trento è dimostrato da una parte dai numerosi articoli che compaiono sulla stampa locale e nazionale generalmente a cavallo del periodo estivo (e che puntano soprattutto ad incentivare il cicloturismo), dall'altra da alcune rilevazioni e ricerche più sistematiche condotte negli ultimi anni da organi diversi ma egualmente sensibili a questo obiettivo strategico.

Tra le indagini più rilevanti realizzate negli ultimi anni ricordiamo ad esempio:

- Il **Report Cicloturismo e cicloturisti in Trentino** (2010) realizzato a cura dell'Osservatorio del Turismo Trentino (Provincia Autonoma di Trento) con la collaborazione dell'Ufficio Piste Ciclopedonali e con Trentino Trasporti Esercizio SpA, mira a quantificare il peso che le ciclabili hanno nella proposta turistica trentina e la loro capacità di attrarre turisti. L'indagine si basa sulle risposte fornite a 1390 questionari somministrati tra giugno e ottobre ai ciclisti in sosta presso bici grill e aree attrezzate collocate lungo le piste della Val d'Adige, del Garda, della Valsugana e della Val di Sole.
- Il volume **Vivere sani in città, la promozione di stili di vita salutari e sostenibili nel contesto urbano** (2009) edito a cura di Vittorio Curzel per l'Assessorato alle Politiche per la Salute della Provincia Autonoma di Trento, contiene una rassegna sulle politiche europee di tutela della salute e di protezione dell'ambiente in città, e propone una serie di studi di caso a livello nazionale e internazionale nonché i risultati di un'indagine realizzata *ad hoc* attraverso interviste telefoniche a 802 cittadini residenti a Trento o a Rovereto e due *focus group*.
- Il **Piano degli spostamenti casa-lavoro, indagine sugli spostamenti casa-lavoro dei dipendenti** (2008) curato da Marco Cattani di Trentino Mobilità per conto dell'Azienda Provinciale per i Servizi Sanitari analizza secondo una prospettiva di *mobility management* la domanda e l'offerta di trasporto dei dipendenti APSS, rifacendosi anche ai risultati di un'indagine condotta attraverso questionari autosomministrati su un campione di 1178 dipendenti.
- Uno **Studio sulla mobilità ciclabile a Trento** (2004) realizzato dall'Ökoinstitut Südtirol/Alto Adige e confluito nella relazione **La mobilità delle famiglie nel comune di Trento** (2004), a cura di Hemuth Pörnbacher e Hans Peter Niederkofler per il Comune di Trento. Si basa sui risultati di interviste telefoniche a 1630 persone residenti in 900 unità abitative e ha l'obiettivo di fotografare quali e quanti siano gli spostamenti, da chi siano compiuti, con quale mezzo, da quale destinazione e verso quale meta.



**Per me la bici è...**

...un mezzo che permette di risparmiare tempo

- L'indagine **La mobilità delle famiglie a Bolzano** (2009), a cura di Hemuth Pörnbacher e Giuliana Cannata per la Città di Bolzano, Assessorato all'ambiente e Assessorato alla mobilità, rappresenta in realtà la quinta di una serie di indagini e consente quindi confronti longitudinali. Basata su interviste telefoniche condotte nel periodo estivo, ha coinvolto 833 famiglie per un totale di 1719 persone con l'obiettivo di stimare il potenziale per lo sviluppo della mobilità ciclabile in città.
- Un'analisi condotta sul **Questionario sul Trasporto** (2006) dal Servizio Mobilità del Comune di Trento basandosi sulle risposte fornite da 1020 dipendenti ad un questionario autosomministrato, riguarda principalmente gli spostamenti casa-lavoro.

Nel presente capitolo vengono riassunti i principali risultati di questi studi, con particolare riferimento alla mobilità su brevi distanze effettuata tramite la bicicletta, così da fornire al lettore una prima panoramica ancorché generale, delle potenzialità dell'uso di questo mezzo.

## L'utilizzo della bicicletta

Già lo studio commissionato nel 2004 dal Comune di Trento rivelava che a Trento il 44% degli spostamenti avveniva con un mezzo "ecologico" (ovvero a piedi, in bicicletta o tramite il trasporto pubblico) mentre il restante 56% richiedeva l'utilizzo di mezzi motorizzati privati, risultando particolarmente caratterizzato dall'uso dell'automobile (si veda la **Tabella 1.1**).

Tuttavia, la quota riservata alla mobilità ciclabile risultava ancora relativamente bassa, assestandosi a meno del 10% indipendentemente che si trattasse di un giorno ferialo o festivo e rivelando così che questo mezzo non veniva ancora pienamente sfruttato per gli spostamenti casa-lavoro. A Bolzano, invece, come rivelato da un'indagine analoga, il 24,4% degli intervistati utilizza la bici durante la settimana, ma questa quota cala sensibilmente, al 9,2%, nei weekend, quando diminuisce l'esigenza di spostamento sulle brevi distanze.

**Tabella 1.1. - Mezzo di trasporto principale per gli spostamenti, Trento 2004**

(% sul numero di spostamenti; n giorni feriali=412; n giorni festivi=273)

	giorni feriali	festivi
in auto	47,2	63,5
a piedi	29,5	19,8
in treno o in bus	9,9	3,4
in bici	8,9	8,9
in moto o motorino	4,5	4,5
<b>Totale</b>	<b>100,0</b>	<b>100,0</b>

Fonte: *La mobilità delle famiglie nel comune di Trento* (2004), ns. rielaborazione



**Per me la bici è...**

...un mezzo che permette di fare movimento



A distanza di cinque anni, la ricerca condotta dall'Assessorato alle Politiche per la Salute della PAT ha evidenziato che in città circa tre intervistati su quattro si muovono sempre (o spesso) a piedi, la metà non può fare a meno dell'automobile mentre uno su tre fa ricorso alla bicicletta o al trasporto pubblico (**Tabella 1.2**).

**Tabella 1.2. - Mezzo di trasporto abituale per gli spostamenti in città, Trento e Rovereto 2009** (%; n=800-802)

frequenza	Sempre	Spesso	Raramente	Mai o quasi	totale (n)
in auto o moto	27,9	20,1	22,3	29,8	100,0 (800)
a piedi	31,2	42,2	18,4	8,2	100,0 (801)
coi mezzi pubblici	12,8	16,7	28,7	41,8	100,0 (802)
in bici	11,4	22,1	19,4	47,2	100,0 (801)

Fonte: *Vivere sani in città* (2009), p.390, ns. rielaborazione

Più specificatamente, sempre secondo la ricerca condotta nel 2009, tra le principali motivazioni addotte rispetto all'utilizzo delle due ruote spicca quella salutistica, seguita da altri motivi più razionali, quali la mancanza di parcheggi e la ragionevole lunghezza del tragitto percorso (**Tabella 1.3**).

Di contro, chi non utilizza la bici sostiene, quasi nella metà dei casi, che i tragitti da percorrere sarebbero troppo lunghi. E' interessante osservare che questa motivazione vale più per gli uomini che per le donne, che sono maggiormente preoccupate della pericolosità di muoversi in bicicletta e più frequentemente degli uomini che domandano un maggiore investimento nella costruzione di piste ciclabili. E' curioso che la giustificazione che fa appello alla lunghezza del tragitto decresca al crescere dell'età, mentre aumenta, come potevamo immaginarci, la percezione di pericolo (**Tabella 1.4**).

**Tabella 1.3. - Motivo per cui si utilizza la bici, Trento e Rovereto 2009** (%; n=258)

	N	%
Penso che andare in bicicletta faccia bene alla salute	122	47,3
È diventato impossibile parcheggiare l'auto	49	19,0
Percorro in genere tragitti brevi	46	17,8
Non voglio inquinare l'aria	34	13,2
Non ho l'auto/la moto	5	1,9
Il mio medico mi ha raccomandato di andare in bici	2	0,8
<i>Totale</i>	<i>258</i>	<i>100,0</i>

Fonte: *Vivere sani in città* (2009), p.394, ns. rielaborazione



**Per me la bici è...**  
...un mezzo che fa bene alla salute

**Tabella 1.4. – Motivo per cui *non* si utilizza la bici, Trento e Rovereto 2009 (%) ; n=426)**

	Totale	Sesso		fascia d'età			
		M	F	18-29	30-44	45-59	60-70
i tragitti sono troppo lunghi	42,3	45,5	39,5	57,1	49,7	34,4	25,7
è troppo pericoloso	20,7	13,6	26,8	9,1	15,6	21,9	40,5
è troppo faticoso	17,8	20,2	15,8	19,5	9,5	24,2	21,6
ho spesso cose pesanti da portare	7,7	9,6	6,1	3,9	13,6	6,3	2,7
non ci sono sufficienti piste ciclabili	6,3	5,1	7,5	9,1	7,5	4,7	4,1
si respira aria inquinata	5,2	6,1	4,4	1,3	4,1	8,6	5,4
<i>Totale</i>	<i>100,0</i>	<i>100,0</i>	<i>100,0</i>	<i>100,0</i>	<i>100,0</i>	<i>100,0</i>	<i>100,0</i>
<i>N</i>	<i>426</i>	<i>198</i>	<i>238</i>	<i>77</i>	<i>147</i>	<i>128</i>	<i>74</i>

Fonte: *Vivere sani in città* (2009), pp.391-393, ns. rielaborazione

L'indagine condotta dall'APSS nel 2008 ci permette di stimare che oltre la metà dei dipendenti che vivono in città si dichiara disponibile all'utilizzo delle due ruote. Questa percentuale naturalmente cala tra coloro che, vivendo più lontani, sarebbero costretti a compiere un tragitto più lungo e impegnativo (**Tabella 1.5**). Più precisamente, i fattori che potrebbero stimolare ad un maggiore utilizzo delle due ruote vengono proposti e soppesati nell'indagine del 2009, dalla quale emerge come un miglioramento delle infrastrutture (a partire dalle piste ciclabili ma proseguendo anche con il trasporto pubblico integrato) potrebbe rappresentare una leva efficace per lo sviluppo di una mobilità più sostenibile (**Tabella 1.6**). Va inoltre considerato che anche nell'indagine APSS sopra citata la presenza di piste ciclabili viene indicata come la principale condizione necessaria per scegliere di utilizzare la bicicletta anziché la macchina, seguita da adeguati posteggi dove custodire le bici, sia in stazione che sul posto di lavoro.

**Tabella 1.5. – Dipendenti APSS disponibili ad utilizzare la bicicletta, per zona di residenza, Trento e Rovereto 2008 (%) ; n totale=948)**

Zona di residenza	Si	No	totale
Trento	53,1	46,9	100,0
Rovereto	63,4	36,6	100,0
Fuori città	22,5	77,5	100,0

Fonte: *Piano degli spostamenti casa-lavoro, indagine sugli spostamenti casa-lavoro dei dipendenti* (2008), p.63, ns. rielaborazione



**Tabella 1.6. – Condizioni che potrebbero spingere a utilizzare di più la bicicletta, Trento e Rovereto 2009 (%) ; n=479)**

Utilizzerebbe la bici se...	N	%
Vi fossero più piste ciclabili	130	27,1
Gli autobus permettessero il trasporto di biciclette	91	19,0
Il Comune mettesse a disposizione gratuitamente le biciclette	39	8,1
I vigili fossero più severi con le auto che minacciano i ciclisti	29	6,1
Il Comune desse incentivi per l'acquisto di bici elettriche	22	4,6
Altro	168	35,1
<i>Totale</i>	<i>479</i>	<i>100,0</i>

Fonte: *Vivere sani in città* (2009), p.393, ns. rielaborazione

Un discorso a parte, che esula dagli obiettivi primari di questo rapporto e non verrà quindi approfondito nei capitoli che seguono, riguarda lo sviluppo e l'utilizzo delle piste ciclabili a scopo turistico. Il rapporto *Cicloturismo e Cicloturisti in Trentino* ricorda che già sul finire degli anni 80 era stata progettata e realizzata una rete di piste ciclabili che dagli attuali 370 Km prevedeva un ulteriore sviluppo fino a raggiungere 550 km di percorsi attrezzati e dedicati ai ciclisti. Tuttavia, questa rete di piste ciclabili non era stata pensata prioritariamente come prodotto turistico, ma con l'ambizione di soddisfare le esigenze di mobilità e di pratica di attività fisica dei residenti (*ibid*, p.11). La rete si articola in dieci percorsi principali: Valle dell'Adige, Valsugana, Valli di Fiemme e Fassa, Valle del Primiero, Valle di Sole, Basso Sarca, Valle dei Laghi, Val Rendena, Valle del Chiese e Valle di Ledro (*ibid*, p.27). L'indagine condotta attraverso interviste sulle piste ciclabili ha confermato che queste vengono utilizzate in egual misura da residenti (42%) e da turisti (42%), mentre ha un ruolo marginale la categoria restante, quella degli escursionisti, ovvero di coloro che trascorrono una sola giornata in Trentino senza pernottare (16% del totale). (*ibid*, p.36)



**Per me la bici è...**

...un mezzo utile quando fa caldo



# LA CICLABILITA' SECONDO I TRENTINI: UN'ANALISI QUALITATIVA

---

## Una tipologia di ciclisti

---

In riferimento all'utilizzo delle due ruote, i nostri intervistati rappresentano diversi approcci condivisi anche dalla popolazione più in generale: su un continuum che va dal minore al maggiore uso del mezzo è cioè possibile rintracciare la seguente tipologia di ciclisti:

- i **rinunciatori**: sono coloro che non usano mai la bicicletta, ovvero:
  - i *pigri*, che non vogliono fare fatica: della bici sottolineano lo sforzo fisico, la perdita di tempo rispetto all'utilizzo di altri mezzi e la fatica di studiare un percorso diverso da quello abituale: in sostanza, si tratta di cittadini legati alle proprie abitudini: «io non ci vado comunque, perché sono pigra»;
  - i *pedoni* preferiscono muoversi a piedi piuttosto che in bicicletta, talora per abitudine, talora per ragioni di maggior sicurezza. Non sono resistenti all'uso delle due ruote come i pigri, non temono lo sforzo, ma scelgono razionalmente di camminare: «effettivamente la bici non è il mio sport preferito, preferirei andare a piedi»;
  - i *distanti* sono coloro che pur non avendo di principio nulla in contrario a spostarsi in bicicletta, non la utilizzano, sia perché non hanno ancora sviluppato l'abitudine, sia per oggettivi limiti infrastrutturali. Si tratta di una categoria molto interessante perché è quella più facilmente convertibile all'utilizzo delle due ruote: «difficilmente la uso, anche nel tempo libero, perché è una cosa che non abbiamo mai utilizzato in famiglia, non vibra sulle mie corde la bicicletta»; «io ho sempre vissuto in collina, lì non hai proprio la concezione della bici»;
- i **possibilisti**: analogamente ai distanti, non hanno l'abitudine di utilizzare le due ruote per gli spostamenti quotidiani, ma sono più aperti e incuriositi, se adeguatamente incentivati: «per andare al lavoro non l'ho mai usata, non ci ho proprio mai pensato, ma se avevo corsi la sera la utilizzavo... all'inizio avevo paura delle macchine, poi ho visto che è comodo, si fa anche un po' di movimento e in dieci minuti sei lì»;
- i **ciclisti del loisir** utilizzano la bicicletta limitatamente al tempo libero: la passeggiata sulle due ruote è spesso un fine in sé, non un mezzo per compiere altre attività, o rientra a pieno titolo nell'attività ricreativa. In questa



**Per me la bici è...** un mezzo innanzitutto di svago, utile a spostarsi da un luogo all'altro senza perdite di tempo

categoria si collocano anche coloro che esplicitamente non utilizzano la bici per andare a lavorare, perché nel loro immaginario le due ruote sono esclusivamente associate all'idea di vacanza, di "tempo per sé": «mia figlia la usa per andare a passeggio»; «la utilizziamo per andare sulla ciclabile la domenica tutti e quattro»; «uso la bicicletta da aprile a ottobre, il sabato o la domenica, per hobby. Non penso di usarla per gli spostamenti da casa al lavoro proprio perché la bicicletta per me è, appunto, un hobby»;

- i **ciclisti della breve distanza** impiegano la bicicletta in modo razionale, per ottimizzare i tempi nei brevi spostamenti: «mio figlio di 14 anni la usa per piccoli spostamenti, per andare a basket»;
- gli **irriducibili delle due ruote** la usano d'estate e di inverno, con il sole o con la neve: per loro la bicicletta rappresenta un modo di essere, un prolungamento del proprio corpo, un mezzo insostituibile per rendere più piacevole il tragitto e auto motivarsi: «la uso sempre, anche d'inverno, a meno che nevichi o diluvi... è un momento, l'occasione per raggiungere il posto di lavoro sfruttando quel tempo per fare movimento. Ci impiego 20-25 minuti e arrivo più contenta anziché prendere l'autobus o la macchina... rispetto all'autobus è competitivo perché risparmio minuti, la macchina non la uso assolutamente mai perché comunque ho due linee di autobus che mi collegano»; «Mi ferma solo la neve, uso la bici anche quando piove... non con l'ombrello: dopo anni mi sono attrezzata con mantella e cappello impermeabile, li ho sempre con me in una custodia, perché non si sa mai».

## Perché non utilizzare la bicicletta?

Le ragioni del non utilizzo della bicicletta possono essere sinteticamente raggruppate in quattro dimensioni distinte: ragioni soggettive, culturali, strutturali e infrastrutturali.

- tra le ragioni **soggettive** ricordiamo:
  - la **pigrizia**: «faccio meno fatica ad andare in moto...» «e prima di avere la moto?» «avevo la moto più piccola!»; «per pigrizia, per abitudine, per comodità... associo la bici più ad altri momenti, non all'andare al lavoro»;
  - il **disinteresse**: «preferisco 10 minuti in autobus o a piedi che 3 minuti in bicicletta»;
  - l'**incompatibilità con altri impegni**, ivi compreso il trasporto di materiali o di altre persone, non compatibile con le due ruote: «quando posso vado in bicicletta, ma ho smesso da quando ho figli. Ne ho due e li devo portare a scuola, oltre allo zaino hanno la borsa per il calcio, per il nuoto, e tutte le attività del pomeriggio... non mi peserebbero 20-30 minuti di bici per andare al lavoro e in effetti una decina di volte l'anno, quando i figli sono dai nonni, lo faccio»; «io ho il cane, faccio delle passeggiate con lui la domenica, non posso portarlo in bici»; «non penso che andrei comunque in bici: uscendo dal lavoro c'è sempre qualcosa da fare: la spesa, oppure delle visite...»;

**Per me la bici è...** la mia "Mercedes", il mezzo di trasporto più economico e più veloce per la città



- le **esperienze traumatiche** vissute in passato che inevitabilmente influenzano ancora i comportamenti attuali e futuri: «il mio [figlio] grande l'han preso sotto sulla ciclabile... son quelle cose che ti lasciano...».
- tra quelle **culturali** gli intervistati hanno evidenziato che:
  - esiste una diffusa **abitudine all'utilizzo di altri mezzi**: i più giovani prendono soventemente l'autobus, incentivati anche dai costi contenuti degli abbonamenti scolastici, e quando raggiungono la maggiore età prendono la patente, senza aver avuto il tempo di sviluppare un'abitudine all'utilizzo quotidiano delle due ruote. Il rischio in questo caso è che le piste ciclabili possano apparire inutili, come osserva uno studente infatti... «è utile per chi le utilizza... per chi gli piace andare alla fine» «perché?» «perché siamo pigri... poi se non si sviluppa una cultura... abbiamo una cultura che per qualsiasi motivo prendiamo l'automobile». E' interessante osservare a questo proposito che se da una parte gli adulti tendono a sperare che i giovani, anche grazie delle nuove infrastrutture a loro disposizione, possano col tempo acquisire l'abitudine all'utilizzo delle ruote, molti dei ragazzi intervistati notano che i propri genitori vanno più spesso in bicicletta di quanto facciano loro: mentre in un focus un adulto osservava «le persone sono un po' di mentalità quadrata, hanno in mente solo l'auto... la grande svolta ci sarà coi ragazzi», in uno degli incontri con gli studenti i ragazzi rimarcavano che: «Una volta non c'erano autobus e si andava o a piedi o in bici»; «Loro [i genitori] sono più svegli di noi»; «Noi siamo abituati a essere comodi»;
  - andare in bici, secondo i ragazzi, **non è di moda**: nel gruppo dei pari vigono stili, comportamenti e abitudini che determinano cosa sia socialmente accettabile o di tendenza. In un mondo dove conta l'immagine, gli status symbol più ricercati sono altri... come ci fa notare uno studente, è questa la vera ragione che si cela dietro ad altre motivazioni: «non uso la bicicletta anche per il tempo che ci impiego... vero che da Trento sud a Trento nord è tutto piatto, ma arrivi stanco, sudato... con la moto invece... se esco la sera con gli amici e arrivo sudato preferisco prendere il bus... c'è chi non prende la bici o la moto perché gli si rovinano i capelli e allora prende l'autobus... e poi rimane fino all'ultima corsa o torna a casa a piedi». Inoltre, «il giro in bici della domenica è associato a una cosa di bambini piccoli... da grandi non si fa»;
  - a questa mancanza di abitudine e di "normalità" nell'utilizzo delle due ruote contribuiscono spesso i genitori che sono come paralizzati dalle loro ansie nella tutela, spesso eccessiva, dei figli. Attraverso tutte le interviste si è avvertita la percezione diffusa che viviamo in una **società del rischio**, nella quale ogni gesto, anche banale, viene valutato nei termini della sua pericolosità. L'insicurezza e le paure che contraddistinguono l'individuo nel suo approccio con la società si trasmettono inevitabilmente anche ai suoi comportamenti. «Credo sia cambiata la mentalità in generale: quando ero ragazzino io, 8/9 anni, giravo in bici, c'era la cultura del cortile, si andava con gli amici. Adesso c'è la percezione diffusa che "fuori" ci sia un pericolo e questo è condizionante. Manca l'abitudine mentale, si ha paura a far muovere questi bambini... non sono neanche convinto che un percorso sicuro sarebbe utile, c'è comunque alla base l'insicurezza... una volta c'era un altro tipo di approccio, oggi ci sono



**Per me la bici è...**

...un mezzo di trasporto comodo per gli spostamenti di pochi chilometri

altri pericoli che una volta non c'erano». La percezione dei genitori è che la loro presenza sia indispensabile per garantire la salute del bambino o del ragazzo: «un bambino o si spaventa o non ha la prontezza... comunque lo spavento lo prendi, stai lì e piangi, e poi in bici non ci vai più, non sei in grado di portartela a casa»; «Io a mia figlia dico di no... se c'è mio marito sto tranquilla, io no... mia figlia ha fatto un volo sulla ciclabile, per via di un laccio slacciato che è finito in una ruota... fossi stata da sola... per questo le dico "aspetta il papà"»;

- va comunque osservato che **la realizzazione di piste ciclabili è un fenomeno relativamente recente, e i cittadini devono ancora abituarsi alle loro potenzialità**. Come osserva un ragazzo, infatti, all'estero «hanno ciclabili ovunque... qui hanno iniziato da pochi anni» e d'altronde «non si possono fare previsioni a lungo termine, le cose cambiano così velocemente, magari tra tre anni si va in giro con un ascensore che si muove in orizzontale...»;
- come già osservato, la bicicletta viene tendenzialmente vissuta come un **mezzo associato al tempo libero** e non alla routine quotidiana: «ho fatto 4-5 volte l'esperienza [di andare al lavoro in bici] ma mi sembra quasi un'esperienza stressante: in macchina ascolto la musica, posso investire chi voglio... scherzo, mi sembra strano dover fare fatica per andare a lavorare: preferisco utilizzare la bici per andare a svagarmi... non è che sia pigro: quelle 4-5 volte mi è piaciuto, ma una cosa continua sarebbe... il percorso dopo un po' diventa monotono».
- tra le ragioni **strutturali** vengono annoverate tutte quelle condizioni sulle quali l'individuo non ha né può avere controllo e che vengono quindi considerate come vincoli insuperabili:
  - innanzitutto i problemi legati ad un **territorio** che è in buona parte collinare o montagnoso: adulti e ragazzi concordano nell'identificare nella particolare struttura geomorfologica di Trento e del Trentino una delle principali ragioni dello scarso uso delle biciclette per gli spostamenti quotidiani: uno studente osserva «Trento è in una conca, non è tuta piatta... chi abita a Villazzano, a Povo...» e gli fa eco un genitore: «ho usato tanto la bici in gioventù, perché vivevo in pianura»;
  - un secondo limite è rappresentato dunque dalle **distanze**, tema su cui ritorneremo anche più avanti, che sono spesso giudicate proibitive anche se il luogo della partenza e della destinazione sono entrambi in pianura: «Una volta la bicicletta la usavo poco perché vivevo in un sobborgo in collina, poi quando mi sono trasferita a Trento sono rimasta senza bicicletta per alcuni anni... l'ho comprata due mesi fa e ancora non ho pensato di utilizzarla per andare al lavoro... ci metterei 20 minuti per arrivare, e facendo un sacco di semafori, di code... invece in macchina ci arrivo in 5 minuti»;
  - altra motivazione addotta frequentemente è l'**esposizione agli agenti atmosferici**: molti intervistati sostengono di utilizzare le due ruote solo «quando il tempo atmosferico lo permette», perché «magari parti la mattina che è bello, ma non sai com'è quando torni» e poi «d'inverno fa freddo, d'estate arrivi sul lavoro tutto sudato...». Anche tra gli studenti sono numerose le voci di chi osserva che «la mattina alle sette fa

**Per me la bici è...**

...utile per gli spostamenti in città anche se pericolosa al di fuori delle piste ciclabili.





freddo», anche se non tutti i ragazzi concordano con questa giustificazione al non utilizzo delle biciclette;

- per finire, un ultimo ordine di considerazioni riguarda i limiti imposti dalla **struttura urbanistica esistente**: «Il tessuto urbano ormai è quello, gli spazi sono quelli»; «Trento è urbanisticamente inadeguata all'uso della bicicletta... le strade sono già strette per le macchine, figurarsi aggiungendo una ciclabile. Si è voluto inserire le piste ciclabili sui marciapiedi, dove non è possibile passare... così hanno reso inadeguate sia le strade che i marciapiedi».

- quest'ultimo insieme di motivazioni ci porta ad affrontare più dettagliatamente un ultimo ordine di problemi, quello su cui è forse maggiormente possibile intervenire per poter incentivare i residenti nella provincia autonoma di Trento ad un maggiore utilizzo delle due ruote: le **infrastrutture**. A questo proposito gli intervistati sono stati prodighi di suggerimenti per migliorare i servizi offerti ai ciclisti, soprattutto nell'ottica di alleggerire quella sensazione di insicurezza e di pericolo che come abbiamo già anticipato spesso rappresenta la principale ragione della diffusa diffidenza rispetto all'utilizzo delle due ruote. Come osserva un genitore, infatti: «la mancanza di infrastrutture pesa a livello psicologico».

Il problema del **traffico sulle strade** è avvertito da tutti gli intervistati: anche alcuni giovani osservano infatti che «Il problema del traffico c'è sia come autista sia come ciclista, le persone stanno sulla ciclabile, le bici devono andare contromano sulle strade. Ci sono finte piste ciclabili in città, a parte quella sull'Adige»; «c'è più rischio [in bicicletta] che a piedi e col bus: bisogna andare sulle strade, le macchine non sono abituate e non tengono conto delle bici» e soprattutto «c'è paura di far male e di farsi male, è meglio il bus». Il problema è particolarmente sentito anche dai genitori: «potrei mettere la bimba piccola sul seggiolino e permettere alla grande di seguirmi sulla sua bicicletta, in maniera autonoma, ma non mi sento sicura, perché non sempre le macchine si fermano»; «coi bambini ogni tanto muoversi in città diventa difficile, perché certe zone sono prive di ciclabili e quindi poco sicure»; «la più piccola voleva usarla [la bicicletta per andare a scuola], ma io sinceramente da Canova a Gardolo non mi va... e via Soprasasso è un incubo la mattina, poi va con il suo amichetto: parli, non parli, ti distrai... [una ciclabile] dovrebbe essere in programma»; «vado al parco con mio figlio perché lì è più sicuro, ma non perché non ne ho voglia, perché non è sicuro, [a Gardolo] non ci sono strade sicure né per me né per mio figlio».

**Anche là dove esistono piste ciclabili a fianco della strada principale il traffico intenso può rappresentare un deterrente** che incide sul piacere di muoversi in bicicletta, infatti qualcuno osserva che «non è solo una questione di tempi, prendo anche il bus prima e poi mi faccio una passeggiata... ma via Brennero o via Maccani non sono un posto dove fare una passeggiata».

Di conseguenza, **un maggiore e migliore sviluppo della rete ciclabile potrebbe incentivare un maggiore utilizzo delle due ruote** da parte dei cittadini che oggi si astengono per paura di trovarsi in situazioni di pericolo. Gli intervistati non hanno lesinato indicazioni e suggerimenti per migliorare la situazione esistente: le principali richieste da parte dei cittadini riguardano:

**Per me la bici è...**

...molto scomoda per gli spostamenti a lungo raggio.



- una maggiore attenzione per i **tratti urbani** delle piste ciclabili: secondo alcuni infatti a prima vista gli amministratori provinciali «pensano di più alle piste ciclabili per i turisti che alle piste ciclabili in città...»;
- una migliore **connessione tra piste ciclabili**: la frammentazione di queste è forse la problematica più frequentemente segnalata dai nostri intervistati «il problema è che sono stati fatti degli spezzoni di ciclabili: se devi andare un po' sulla ciclabile, un po' sul marciapiede, un po' sulla strada vai in giro col panico e piuttosto non vai. O la vedi sicura... rispetto ad altri paesi siamo arrivati dopo». Un approccio non sistematico disincentiva al loro utilizzo: come osserva una studentessa, ad esempio: «la ciclabile di Viale Verona è tutta spezzettata in più punti, passa da una parte all'altra... e poi i vigili ti dicono che non devi stare sulla strada perché c'è la ciclabile, ma è scomoda perché devi continuamente attraversare». Anche per i genitori si tratta di un argomento cruciale per decidere se consentire o meno ai figli di uscire in bicicletta: «per un genitore se manca un pezzo di 100 metri su tot chilometri è sempre troppo: uno pensa sempre a cosa può succedere, specie nelle ore di punta del traffico in ambito scolastico»;
- una più evidente **segnaletica orizzontale e verticale** che indichi chiaramente i percorsi riservati esclusivamente alle biciclette: al momento, infatti, vengono segnalati esempi di tratti in cui le strade per le auto, le ciclabili e i marciapiedi appaiono intersecarsi: «ad esempio in via Alfieri... ci sono marmi di colori diversi... non so se è quello che indica la presenza di piste ciclabili», «in corso 3 novembre... prima del ponte, un ciclista mi ha urtato e mi ha urlato contro di spostarmi dalla ciclabile, ma io ero sul marciapiede e lui doveva prendere la pista che passa sotto le case, non quella in cui ci sono le panchine». Il problema è avvertito anche dagli studenti di Rovereto: «il marciapiede a volte è alla stessa altezza della strada... e se stai lì con la bici ti fanno una mena e ti fanno andare sulla strada... sulla strada che problema c'è ad andare? A quel punto fai finta di essere una macchina, ti piazzano in mezzo»;
- fare attenzione alla **larghezza** e all'**altezza** delle piste: «la bambina aveva paura perché il marciapiede è alto... e ci sono tratti scoperti dalle piste ciclabili»; «invece che fare strade enormi bisognerebbe fare piste ciclabili larghe, dove i ciclisti possano muoversi nei due sensi»;
- individuare una soluzione alle pericolose **uscite di automezzi sulle ciclabili**. Sono stati portati diversi esempi alla nostra attenzione, ad esempio, una intervistata ricorda «in Via Prenzalores sono stata investita da una persona che non aveva a mio avviso nessuna colpa, non poteva vedermi: ci sono dei cassonetti che impediscono la visibilità»;
- evitare la **sovrapposizione tra piste ciclabili e aree destinate ad uso pedonale**: la convivenza tra ciclisti e pedoni è spesso fonte di disagi per entrambi: questa fattispecie di problematiche riguarda
  - i tratti di strada che sono esplicitamente pensati per un *uso condiviso*: «venendo da piazza Dante e andando verso l'edificio della Provincia, ad esempio, l'angolo dell'edificio con via Vannetti è misto: se una mamma con passeggino sbucca fuori dall'angolo un ciclista la tira sotto – non c'è alcun avviso né per i pedoni né per chi usa la bici»;
  - la *presenza di panchine e aree di sosta* pensate per i pedoni nella metà di marciapiede segnalata come pista ciclabile: il ciclista si trova

**Per me la bici è...**

...il mio mezzo di trasporto abituale: mi consente di circolare in piena autonomia.



- talora a «fare lo slalom tra i passeggi in nelle piste ciclabili... e poi ci sono sempre delle panchine ai lati delle piste ciclabili, così ti trovi con i passeggi o con le persone in mezzo...»;
- le fermate degli autobus collocate sul lato delle piste ciclabili nelle tratte ciclopedonali: «dove passa la ciclabile ci sono le capannine dell'autobus... ci passi davanti con la bici e quando i pedoni vedono l'autobus fanno che uscire... [senza guardare]... almeno in prossimità delle panchine le ciclabili dovrebbero passare dietro alla capannina, vedi ad esempio in Via Brennero»;
  - la presenza di *cantieri* che alterano la viabilità ordinaria, non solo per gli automobilisti ma anche per pedoni e ciclisti: come osserva una giovane lavoratrice che al lavoro preferisce recarsi in autobus, infatti «ad esempio in via Guardini c'è un cantiere, e sembra che i lavori andranno avanti per un bel po'... è proprio un problema della conformazione della strada: io scendo dall'autobus sulla ciclabile, proseguo sul marciapiede che poi si interrompe per via del cantiere, e devo attraversare...»;
  - inoltre, le ciclabili vengono apparentemente frequentate da *velocisti* maldisposti nei confronti dei pedoni: secondo un intervistato «al di là della presenza o meno di piste ciclabili io ho dubbi sull'utilizzo condiviso del marciapiede... sulle ciclabili uno è portato a correre, e questo crea dei rischi... ad esempio la pista sull'Adige viene usata da chi fa allenamento, e spesso questi sono veloci e maleducati. E' pericoloso perché la pista è stretta». Anche un genitore osserva che «ci sono ciclisti che passano a 45 all'ora... la mattina presto ci sono dei treni di 4-5 ciclisti... mio padre per schivarne uno è andato a finire in un fosso a Mattarello... io se devo insegnare a mio figlio non lo porto sulla ciclabile: è un rischio, lo porto al parco di Melta»;
  - curare la **manutenzione**, perché apparentemente quanto fatto in alcune zone della città «qui dura cinque minuti, non cinque anni...»; «c'è un problema di manutenzione delle ciclabili, non so se per via dei materiali che usano, ma sono sempre piene di buche, non è una tragedia, ma già che ci sono...»;
  - predisporre adeguate **aree di posteggio per le biciclette**: «i parcheggi per le bici spesso sono strapieni... poi alcune rastrelliere sono inutili, perché se uno ha la bici con le ruote larghe, queste non ci entrano»;
  - in generale, **semplificare la vita ai ciclisti**, ad esempio imponendo *sensi unici* solo dove strettamente necessario. Come vedremo più avanti, infatti, i ciclisti si sentono spesso mira della rigidità delle forze dell'ordine: «Se vogliamo un mezzo che non inquinino, che non fa rumore... è inutile imporre un senso di circolazione in centro, dove non ci sono auto»; «la viabilità a Trento ha molti sensi unici e se dove non c'è la ciclabile sei costretto ad andare contromano... fuori dal centro storico così rischi la multa o di essere investito, mentre se segui il percorso delle auto fai dei giri lunghissimi».

Seguendo un'altra logica le ragioni del non utilizzo della bicicletta possono essere distinte in **emotive** e dettate da una **scelta razionale**.



**Per me la bici è...**

...comoda e rilassante, mi fa sentire spensierata e libera.

- tra le ragioni **emotive** rientrano quelle legate alla paura, al disinteresse, al senso di insicurezza nell'utilizzare o nel far utilizzare la bici ai propri cari;
- tra le ragioni dettate da una **scelta razionale** ricordiamo:
  - il dispendio di **tempo** legato al muoversi in bicicletta anziché con altri mezzi: è di questo avviso chi sostiene, ad esempio, che «è un discorso di tempi più che altro: se non la uso è perché non ci sto con gli orari»; «torno a casa per la pausa pranzo quindi non prendo mai la bicicletta, diventerebbe troppo lunga»; ma anche che «tu devi partire presto per il lavoro, che quasi non ti vedi per andare i bici... perdi la colazione mattutina, trovarsi insieme a fare quattro chiacchiere...»;
  - l'assenza di una **copertura assicurativa** che invece garantisce chi si muove in automobile: secondo un intervistato infatti «ad andare in bici sul lavoro *non* sei assicurato, mentre se ci vai in macchina sì». Va però specificato che secondo un'altra intervistata questo vale solo se non esistono mezzi pubblici sulla stessa tratta. A tale proposito era stata promossa una raccolta firme, ma gli intervistati non sono in grado di indicarci che esito abbia avuto: in ogni caso anche in questo caso la percezione della realtà conta di più che la realtà stessa; in altre parole, se l'intervistato crede di non essere assicurato agirà come se non lo fosse, anche se oggettivamente avrebbe accesso a qualche forma di copertura di cui però non è a conoscenza;
  - il rischio di **furti** o di **danneggiamenti** della bicicletta: si tratta di un argomento che verrà indagato più nello specifico, ma in generale, come osserva un intervistato «un altro aspetto è che siccome la bici l'ho comprata da poco, non sapendo dove parcheggiare la bici, sempre comunque all'aperto, non c'è quel senso di sicurezza, e questo è un sentimento diffuso...». Una persona che la utilizza molto osserva: «me l'hanno rubata più volte, ma anche solo il cestino, la sella, la parte sopra del campanello, una ruota... in pieno giorno portano via delle bici da Via Roma, o dall'interno di palazzo Thun». In un altro incontro un genitore ribadisce che non consentirebbe al figlio di andare a scuola con le due ruote: «forse il problema non è solo della bicicletta ma anche dei furti, magari uno ha preso la bici nuova e magari ci sono i bullettini che ti vogliono fare dispetti, o perché i ragazzi non la chiudono bene... spesso si trovano bici senza ruota, senza sella... in giro c'è tanto questa cosa... mentre nelle scuole è più per dispetto». La sensazione che ne emerge, comunque, è di un senso di diffusa vulnerabilità
  - quasi paradossalmente fra le ragioni del non utilizzo della bicicletta vengono citati i possibili effetti negativi sulla salute derivanti dall'esposizione all'**inquinamento**: una intervistata che sceglie di andare a lavorare in automobile sostiene che «c'è anche il discorso dell'aria che si respira... se devo attraversare il corso 3 novembre, quando tutti sono in coda... magari con la figlia piccola... faccio una riflessione ad attraversarlo» e le fa eco uno studente di Rovereto: «la uso poco perché abito in zona industriale, quindi o mi becco un'intossicazione o devo passare fuori, facendo tutti i paesini... ma la strada è la tangenziale, e ci sono i sensi unici»;

**Per me la bici è...**

...svago, opportunità di sostituire la macchina, salute



- per finire, come già anticipato, chi possiede l'abbonamento dell'autobus (in particolar modo gli studenti) ritiene che rinunciare a utilizzare questo mezzo sia, alla fine, uno **spreco**.

## Perché utilizzare la bicicletta?

Le motivazioni che spingono all'utilizzo delle due ruote sono anch'esse ordinabili in una tipologia che comprende ragioni di tipo tradizionale/abitudinario, oggettivo/razionale e soggettivo/edonistico:

- va innanzitutto sottolineato che è innanzitutto l'**abitudine**, spesso acquisita già da ragazzi per necessità o grazie all'esempio dei famigliari, a rendere "normale" l'utilizzo delle due ruote nella quotidianità: «[quando ero più giovane] era il mio solo mezzo di trasporto, avevo la patente e non la macchina e se volevo fare delle cose la sera....»;
- vi è poi un gruppo di ciclisti che sottolinea il **vantaggio oggettivo** di spostarsi con la bicicletta: la possibilità di aggirare alcuni *sensi unici* (ad esempio come osservano gli studenti di Rovereto: «questa strada è a senso unico, se la vuoi fare in bici lo devi fare contromano sulla ciclabile... via Bettini è a senso unico per auto e moto, la fai su strada andando in giù e su ciclabile a tornare»); di evitare i problemi di *parcheggio* («penso che per spostarmi in città è veramente comodo, parcheggio non se ne trova, velocizza gli spostamenti»), di conseguenza risparmiando *tempo* («la bici ha il vantaggio che ho la certezza del tempo che ci impiego: nelle ore di punta con il bus o con l'auto rischio di sfiorare, invece con la bici ho controllo»; «in città è più veloce dell'auto») e *denaro* (alcuni giovani osservano, non senza una vena critica, che chi va in bici spesso lo fa per risparmiare) e facendo *attività fisica* («ogni tanto mi impegno a lasciare la bici a casa e usare i piedi»; «i miei genitori sono sempre in bici, usano l'auto solo per andare fuori città... perché ci sono problemi di parcheggio, bisogna trovarlo e poi pagarlo... dopo di che mia mamma ha iniziato ad andare in moto. Poi per mettersi in forma e non andare in palestra ha iniziato ad andare in bici»);
- Infine, più intervistati sottolineano il semplice **piacere** di muoversi in bicicletta («è anche un piacere»), vuoi perché questo modo di spostarsi è diventato ormai connotato all'*identità* stessa di una persona («Ormai sono abituata a farlo, i colleghi quando mi vedono a piedi mi chiedono: "ma dove hai lasciato la bicicletta?"»), vuoi perché rientra in una dimensione di *socialità* («sono io che dalle superiori ho trovato un gruppo di amici, mi sono appassionato, ho trovato una squadra amatoriale con cui ho fatto qualche garetta, ero indisciplinato, correvo in ciclabile, poi all'università non riuscivo a fare allenamenti e piano piano ho lasciato.... Però adesso sono disciplinato!»), vuoi perché, semplicemente, la *presenza di infrastrutture stimola il loro uso* («la percezione è che comunque ci sia tanta gente che usa le piste ciclabili, specie nella bella stagione. E le piste ciclabili invogliano... anche se devo badare ad altri ciclisti, ai pedoni, non mi preoccupo della macchina»).

**Per me la bici è...**

...un divertimento per me, vado spesso nel fine settimana con gli amici



## Gli spostamenti in bicicletta

Come abbiamo visto la scelta delle due ruote per recarsi in ufficio o a scuola dipende, tra gli altri fattori, dalle tempistiche necessarie allo spostamento. Naturalmente l'investimento di tempo ritenuto ragionevole varia sensibilmente da persona a persona, tuttavia, nel complesso **i nostri intervistati ritengono accettabili 15-20 minuti di pedalata**, anche se qualche irriducibile accetterebbe di impiegare anche 40 minuti.

Va specificato che **i ragazzi che frequentano la scuola dell'obbligo vivono generalmente nelle vicinanze degli edifici scolastici** e di conseguenza non avvertono la necessità di spostarsi più rapidamente, anzi, in diversi casi l'utilizzo della bici non sembra assicurare alcun vantaggio. Gli studenti raccontano che «ci metto più tempo a tirar fuori la bici che a venire a piedi»; «io abito vicino quindi ci metto più tempo a tirar fuori la bici... la uso nel pomeriggio per andare a fare un giro» e anche un genitore osserva: «i compagni di scuola vanno tutti a piedi... siamo talmente vicini, anzi, c'è anche la scorciatoia per la scaletta... Stare col pericolo che te la rubino o che succeda qualche incidente...».

I più piccoli, che vanno accompagnati a scuola, devono **coordinarsi con le esigenze dei genitori**: «il problema è coordinarsi con i genitori che devono utilizzare l'auto...»; «viene naturale portarli a piedi o in macchina, è più comodo per noi: abbiamo qualche riserva per i bambini...». Talvolta anche chi vive e lavora in zone pianeggianti e relativamente vicine predilige le quattro ruote, come sottolinea un papà che vive in Viale Verona e lavora in centro: «lo accompagno in auto perché io vado in macchina, accompagno lui e poi vado in ufficio».

Spesso i genitori sono restii a permettere ai figli l'uso della bicicletta a causa del **peso eccessivo degli zaini scolastici**: «mio figlio alle superiori va in autobus, quello delle medie... C'è un pezzo di strada che non mi piace tantissimo, la mattina è trafficato e con gli zaini che si ritrova... sbilancerebbe la pedalata. La più piccola, alle elementari va a piedi a scuola, oppure visto che è lungo la strada che fa il papà per andare al lavoro sale sulla bici del papà e lui spinge»; «se io tengo lo zaino e lui pedala davanti possiamo farlo tranquillamente». Molti genitori di bambini che frequentano le elementari e le medie temono **il traffico** «ho una bambina che va alle elementari... riteniamo che sia presto, pericoloso»; «la bici non viene usata perché non ci sono zone sicure... mia figlia è venuta a scuola due volte...».

I ragazzi più grandi appaiono disincentivati dalla **fatica**, spesso legata alle caratteristiche del territorio, che non compensa il risparmio in termini di tempi: due studenti di Rovereto ci spiegano «Io abito su una strada che è dritta e in salita... fai prima a piedi... abitando praticamente qui la bici la usi per tentare di fare le salutiste e fare qualche pedalata o quando sei di fretta, non avendo magari la moto...»; «io [la bici] la uso spesso ma non per venire a scuola perché c'è una salita e tornare su con la cartella pesante... la uso nel pomeriggio o quando ho tempo. A piedi ci metto 20-25 minuti, in bici ce ne metterei sette». Come già anticipato, infatti, gli studenti prediligono l'autobus, che consente loro un risveglio più progressivo richiedendo meno attenzione di quella imposta dalla bicicletta, vista come ultima risorsa nel caso in cui si sia persa una corsa o ci si sia svegliati tardi: «A scuola vengo in autobus, non so, ho provato qualche volta

**Per me la bici è...**

...il mezzo più comodo ed ecologico per spostarsi, oltre che utile per la salute



a venire, ma alle sette di mattina... per il resto mi muovo sempre in bici»; «se sono in ritardo prendo la bici senno' vengo a piedi».

Limitatamente alle interviste da noi condotte gli spazi destinati dalle scuole ai posteggi delle biciclette appaiono adeguati al numero di ciclisti, anche se in proporzione questi rappresentano una minoranza della popolazione studentesca «qui ci sono posti per le bici... su 1000 studenti direi che 60/70 vengono in bici».

In generale il rapporto dei ragazzi con le biciclette è ambivalente: in certi casi rappresenta la risorsa principale («piuttosto che prendere l'autobus faccio anche mezz'ora di bici»), specie per risparmiare tempo («se per andare in un posto a piedi ci metto 20-25 minuti allora prendo la bici»), in altri casi è subordinato alle condizioni atmosferiche e alla possibilità di spostarsi con il trasporto pubblico («dipende dal tempo e se c'è sciopero degli autobus»).

## La mobilità sostenibile in provincia di Trento

Lo sforzo di investire nelle piste ciclabili viene considerato utile se inserito nell'ambito di una più ampia **visione sistemica**: numerosi intervistati concordano sul fatto che, come osserva uno studente, «bisogna farne di nuove di piste ciclabili, ma soprattutto farle un po' meglio... pensarle prima...». Il cittadino infatti ha talora l'impressione che la ciclabile sia un vezzo, una moda («le ciclabili si mettono ormai sempre e dappertutto») ma per conferire credibilità e utilità a questo strumento occorre inserirle in un più ampio progetto di sviluppo e di riorganizzazione urbanistica: «ogni servizio [nella Pubblica Amministrazione] ragiona secondo una logica a sé stante: quello del verde vuole l'aiuola più ampia, quello urbanistico vuole la strada più larga... ognuno cerca di barcamenarsi nel suo settore, ma ci vuole un'azione di sistema sui vari servizi: sembra che non ci sia tanta programmazione... «è utile una ciclabile se si collega molto con le strutture: dove ci sono gli asili, i campi sportivi, ecc... si è investito tanto in infrastrutture, si fa la tangenziale, poi vedi che è troppo trafficata e proponi "allargiamola"... ma questo non va nel senso giusto, non si ragiona organicamente».

A questo proposito i cittadini intervistati segnalano la potenziale utilità e l'interesse per i **posteggi intermodali**, luoghi cioè dove lasciare l'automobile per procedere utilizzando il servizio pubblico o le biciclette. Tuttavia, molti delle persone da noi contattate dimostrano di non conoscere l'esistenza di questo servizio, che a Trento è già disponibile, oppure di non utilizzarlo perché ritenuto poco connesso con la rete dei trasporti: «a Trento sono poco utilizzati perché le navette hanno poca frequenza, e comunque da lì non partono subito le ciclabili». Uno studente, molto pragmaticamente, osserva: «se parcheggi devi aspettare la navetta che va a un chilometro all'ora, poi chissà dove vai a lavorare... allora prendi l'auto e non ti costa niente».

In particolare, rispetto al **bike-sharing** persistono ancora alcuni dubbi legati alla convenienza del servizio, la cui fruizione - per lo meno nella città di Trento - appare più pensata per i turisti che non per i cittadini: «qui la chiave è legata a quella singola bici... ci sono inoltre problemi di manutenzione, devi restituire la bici in quel punto e comunque passare all'APT e presentare un documento per



**Per me la bici è...**

...un mezzo di trasporto e di piacere

prendere la chiave e restituirla, quindi sono giri in più», nonostante la prospettiva di **intermodalità** appaia di sicuro interesse: «ho una collega che da Monte Terlago scende con il marito fino alla stazione, lì prende una bici, accompagna il bambino a scuola a piedi e poi sale in sella e viene al lavoro in bicicletta».

Minore interesse sembra riscuotere invece il **car-sharing**, citato solo durante il focus group con gli studenti di Rovereto: si tratta probabilmente di una proposta non ancora pienamente recepita e assimilata dal pubblico, anche se ritenuta di indubbio interesse e da incentivare, assieme alla mobilità tramite autobus: «io parlo per me... perché mio papà la macchina la tira fuori solo se gli spari... costerebbe molto meno noleggiarla quella volta che ti serve che tenerla lì in garage... se poi aumentassero i costi della benzina, dell'assicurazione...».

In generale, comunque, tra tutte le possibilità a disposizione del cittadino per una mobilità sostenibile quella più frequentemente citata è l'**autobus**, mezzo di trasporto per eccellenza degli studenti, per lo meno fino al conseguimento della maggiore età. Come già anticipato, le maggiori criticità che i nostri intervistati hanno rilevato in questo settore dei trasporti sono legate agli **orari** e ai **costi**, ma anche alla **pulizia** e alla mancanza di rispetto percepita da parte degli **altri passeggeri**, spesso tacciati di non pagare il biglietto o di sporcare le autovetture.

Per quanto riguarda gli **orari**, uno studente dichiara: «l'autobus lo evito perché devo comunque dipendere dagli orari, quindi uso la bici o la macchina» ma anche gli adulti si mostrano egualmente infastiditi: «in Via Muredei gli orari sono tutti saltati... ho fatto presente la cosa e il controllore di Trentino Trasporti mi ha detto che "gli orari dell'autobus sono solo indicativi"».

Altri pareri sottolineano la mancanza di un equo rapporto tra **costi** e **servizio ricevuto**: «chi usa mezzi alternativi è perché *deve* usarli... l'autobus dovrebbe decollare, ma costa 120 euro l'anno per un bambino e 220 per un genitore: non c'è convenienza. E poi il bus è uno schifo, è fatto per disagiati sociali... studenti, anziani, extracomunitari, zingari ubriachi... ci sono troppi disagi, occorrono politiche serie: la sanità spende un sacco di soldi per curare patologie legate al traffico, se prendessimo 100 persone a lavorare come controllori, che facciano scendere le persone indecorose ed evitino i portoghesi». Da queste posizioni emerge chiaramente che l'automobile si colloca al primo posto in una eventuale gerarchia di status-symbol sociali, mentre l'autobus sembra un mezzo di ripiego, destinato a coloro che non si possono permettere di circolare con un'auto propria: «l'autobus non lo prendo, mi fa schifo, dovrebbero ripulirlo, con la gente che c'è...». Al tempo stesso, però, non manca chi sostiene che l'utilizzo del bus dovrebbe essere incentivato, anche economicamente, perché questa scelta va a vantaggio di tutti: «è una politica di costi: se tu usi l'autobus tutti i giorni te lo dovrei regalare con i soldi che risparmia l'Apss». Si tratta del classico dilemma dell'azione collettiva: mentre un piccolo sforzo da parte di ciascun singolo andrebbe a beneficio di tutti, l'attore razionale – nella speranza che ci pensi qualcun altro – sceglie di mettere in atto comportamenti egoistici che finiscono col riverberarsi negativamente sull'intera società.



**Per me la bici è...**

...utile per viaggi a breve-media distanza



## Educare alla ciclabilità

---

Un tema particolarmente caro agli intervistati, siano essi ciclisti accaniti o pedoni impenitenti, è legato all'educazione alla ciclabilità. Tutti i cittadini, pur a vario titolo, si sentono infatti direttamente coinvolti in una adeguata gestione del **rapporto tra ciclisti, pedoni e automobilisti** «si è fatto tanto negli ultimi anni ma c'è ancora tanto da fare: da parte dei ciclisti, perché c'è chi va sulla strada... Qui ancora un po' di educazione andrebbe fatta. Poi da parte dei pedoni, che sono convinti che le ciclabili siano solo un allargamento del marciapiede. E poi da parte degli automobilisti: bisognerebbe fare di più per educarli, perché non ci pensano, si sentono sicuri, ad esempio quando i semafori sono lampeggianti per le biciclette loro non ci pensano e fanno che girare». Alcuni giovani trovano infatti eccessivamente spericolati i comportamenti di alcuni ciclisti: «dipende dalle persone che vanno in bici... tu sei un mezzo a due ruote se sei in strada devi dare la precedenza, ma qui tante bici vanno sparate e non guardano»; «se quelli che vanno in bici stessero attenti e rispettassero la segnaletica come le macchine sarebbe più sicuro». A loro avviso servirebbero dei **corsi**, perché non tutti i genitori hanno tempo e voglia di insegnare, ma questi dovrebbero tenersi non nello spazio sicuro di Piazza Dante, bensì in mezzo al traffico, in condizioni il più possibile vicini alla realtà che i ciclisti dovrebbero affrontare quotidianamente. Anche secondo alcuni adulti e genitori l'educazione alle due ruote dovrebbe partire dalle **scuole**: «di base la famiglia può essere più o meno per la bici a seconda dell'esigenza, ma se la scuola educa ai segnali poi che sia con la bici o a piedi ci si ricorda»; va comunque sottolineato che i progetti già attuati non sono molto conosciuti dalla popolazione in generale, che non essendo sufficientemente informata finisce con l'esplicitare l'esigenza di un'offerta formativa di fatto già, almeno in parte, sviluppata nel corso della scuola dell'obbligo: «servirebbero progetti nelle scuole per insegnare ad andare in bici... di educazione stradale, per sapere cos'è un divieto o un senso unico. Qualcosa in piazza dante fanno, ma non so quanto». I genitori hanno forse meglio presente la situazione: «hanno fatto un corso con i vigili per imparare i segnali... qual cosina, per iniziare va bene»; «è un'iniziativa scolastica ma supportata dal Comune o dalla PAT... se organizzano corsi per andare in bicicletta devono spiegare di usare il casco, la bandierina, i guanti... oltre ai segnali stradali. Adesso è una attività temporanea, fatta con la polizia urbana» e sottolineano piuttosto l'importanza di una **continuità tra momento teorico e momento pratico**, ovvero la concreta applicabilità nella vita quotidiana di quanto appreso durante i corsi di educazione stradale: «dovrebbe esserci un progetto, non serve un intervento una tantum... una volta sono andati dai vigili in piazza Dante, e come ci sono arrivati? Con l'auto... crei nei ragazzini la voglia, e poi?»; «la scuola ogni tanto viene 'utilizzata': se fai iniziative come 'a scuola in bici' e poi non hai la ciclabile...».

Nell'avanzare **proposte** per progetti di mobilità sostenibile nelle scuole gli adulti e i genitori fanno innanzitutto appello a una certa dose di realismo, riconoscendo che l'efficacia di queste iniziative è molto legata alla **motivazione** di chi le promuove: «tutti gli anni fanno il progetto 'A piedi sicuri' per insegnare a non usare la macchina, certo, dipende dalla sensibilità degli insegnanti, c'è chi ci crede di più e chi meno». Le **modalità** possono essere le più disparate: «immagino un progetto in cui si utilizzi la bici anche per insegnare geografia, o



**Per me la bici è...**  
...un'attività sportiva

altre materie»; «in una scuola elementare in provincia di Cuneo [da dove viene l'intervistata] è stato sperimentato con successo il progetto "lunedì in bici" entro il quale tutti i bambini dalla terza elementare in poi si recavano a scuola in bicicletta, con lo scopo finale di compiere una gita di 15km in bicicletta... si è visto che anche nelle primavere successive i bambini continuavano ad andare a scuola in bici» ma non possono prescindere dal **coinvolgimento delle famiglie**: «bisognerebbe coinvolgere anche i genitori sul discorso della sicurezza... il problema sono i genitori, che se vedono un bambino con il casco glielo tolgono perché fa sudare i capelli, ecc... ma bisognerebbe lavorare anche sul discorso della manutenzione della bicicletta: avere le luci, i freni in ordine, girare in sicurezza in bici è anche un fatto culturale, e i bambini riescono ad avere una grande forza sugli adulti e sui genitori in particolare».

La **socializzazione all'uso delle due ruote** avviene generalmente in famiglia, spesso anche prima dell'inizio della scuola. Il rapporto che i genitori hanno con la bicicletta, la loro tranquillità o le loro paure si rispecchiano inevitabilmente nei tempi e nei modi in cui aiutano i propri figli ad avvicinarsi a questo mezzo di trasporto. Su un ipotetico continuum, da una parte è possibile individuare uno stile genitoriale *rilassato*, che cerca di trasmettere ai figli autonomia e sicurezza in sé stessi; a questo gruppo appartengono le famiglie che vivono serenamente l'utilizzo delle due ruote anche da parte di bambini molto piccoli: «dai tre anni si può iniziare»; cerco di convincere il più grande ad andare in bici»; «la porterò in qualche posto per imparare ad andare». All'estremo opposto ci sono i genitori più *insicuri*, che trasmettono le proprie ansie e le proprie paure ai ciclisti in erba: «i miei figli sanno andare in bici, quando vanno dai nonni la usano, io però sono terrorizzato, forse perché sto diventando vecchio»; «forse gli trasmetto anch'io la mia ansia, la mia insicurezza, quindi anche mio figlio dice "non voglio"»; «sui figli continuiamo ad avere delle perplessità, magari più a livello psicologico, il problema c'è anche se poi la scuola è vicina: scatta quel meccanismo mentale che se c'è un po' di remora, un po' di paura...». In mezzo a questi due estremi si collocano tutta una serie di casi intermedi, caratterizzati ad esempio da una socializzazione alle due ruote facilitata dalla presenza di altre persone del nucleo familiare o dall'utilizzo delle biciclette nella cornice sicura rappresentata dalle vacanze scolastiche: «ha iniziato ad andare in bici a tre, quattro anni, noi abbiamo la nonna su in val di sole quindi di giri in estate se ne fa». In ogni caso, esiste la consapevolezza che si educi (o meno) innanzitutto attraverso l'**esempio**: «alle elementari e alle medie è più la famiglia a far passare il messaggio "usa la bici": se il genitore va in bicicletta, se gli dice "prendi la bici che usciamo", il figlio si abitua, altrimenti è meno stimolato a farlo, se il genitore è comodo con la macchina, è più comodo anche per il figlio».

In generale gli studenti che utilizzano la bicicletta raccontano di aver cominciato abbastanza presto: alle elementari andavano accompagnati dai genitori, poi dalle medie hanno cominciato a muoversi da soli. Le prime pedalate si svolgono spesso «sulle ciclabili, indicando di stare attenti ai pedoni, di usare la prudenza, alle volte anche ai ciclisti che vanno veloce...»; d'altronde, **i bambini sono naturalmente attratti dalle biciclette**: «di base è una cosa che attira i bambini, far presa su di loro non è un problema, è più delle famiglie la percezione del pericolo»; «un bambino inizia ad andare in bici subito se sei all'aria aperta e gli dici "prendi la bici" quale bambino non la prende?». Questa



**Per me la bici è...** un pratico mezzo di trasporto, mi permette di muovermi velocemente e di stare a contatto con l'aria

naturale simpatia per le due ruote si scontra però presto con una realtà nella quale **non sussistono, secondo i genitori, condizioni di sicurezza tali da consentire ai figli di utilizzare quotidianamente le due ruote**: «mio figlio è andato in via Ghiaie... ma su strada non mi fido, io che la uso tanto so cosa vuol dire quando ti passa una macchina vicina, so cosa può fare un automobilista... ti apre la portiera quando ha posteggiato, rischi di fargli e di farti molto male, una bambina quelle cose non le sa, poi impara ma alle volte può essere troppo tardi».

**Andare a scuola in bicicletta è talvolta possibile organizzandosi** («bisognerebbe uscire di casa presto»); «Mio marito si è attrezzato con un cestino davanti dove mettere lo zaino, poi carica la figlia dietro, e da aprile-maggio la accompagna a scuola così» ma solo **se le famiglie percepiscono un certo grado di sicurezza** («se la famiglia si fida ed è convinta lo manda, se no per quanto la scuola possa fare... »).

Va infine sottolineato che secondo gli intervistati **non è mai troppo tardi per imparare**, o per “convertirsi” all’uso delle due ruote: secondo un genitore, infatti, non è detto che i ragazzi che oggi non utilizzano la bicicletta siano destinati ad un futuro da automobilisti: «non credo sia una cosa diretta: se anche adesso non le usano, un domani possono riscoprirla, quando ci saranno le infrastrutture...» e, analogamente ad altri cambiamenti introdotti *de lege* in abitudini consolidate (pensiamo ad esempio alla raccolta differenziata o al fumo nei locali pubblici) «ci si abitua... come ci si è abituati a fumare fuori dal bar, anche tra i giovani, e si continua ad andare lo stesso al bar».

## Parola d’ordine: tutelare

Affinché il cittadino scelga come mezzo di trasporto sulle brevi distanze la bicicletta anziché l’automobile è necessario che vi intraveda un vantaggio. La pubblica amministrazione può, in questo senso, intervenire tutelando gli interessi del ciclista o aspirante tale e fornendo quella cornice di **sicurezza** che talora apparentemente manca e che, come abbiamo avuto modo di ripetere più volte, impatta negativamente sulla scelta di fare uso delle due ruote. Il cittadino si sente spesso vulnerabile, potenziale vittima del traffico, dei ladri, ma anche della rigidità delle norme e di chi è preposto a farle rispettare.

Vi è infatti una percezione diffusa che «tutti i giorni rubano bici», in parte a causa dell’assenza di adeguate infrastrutture («potrei andare in bici alla fermata dell’autobus ma lì non ci sono rastrelliere dove lasciare la bici»), in parte perché il fenomeno è assai visibile per le “tracce” che lascia sul terreno. Uno studente osserva: «le rubano... vedi sempre che c’è una ruota e basta... ne prendono un pezzo alla volta, devi avere sempre la catena... anche quella è una questione di pigrizia, stare lì a chiudere...». Nella rappresentazione della realtà portataci dagli intervistati i lucchetti vengono facilmente tagliati e le catene robuste rappresentano comunque un costo. Diversi studenti segnalano di aver subito **furti** in prima persona; alcuni di loro parlano di biciclette da 200 o 500 euro. L’utilizzo di una bici meno costosa viene scartato «se devi fare comunque dei tratti lunghi non puoi avere una bici stravecchia... e poi la bici vecchia è meno probabile che la vengano a cercare, ma se rubi una bici nuova e più probabile che il proprietario denunci il furto e la cerchi...». L’iniziativa **“Targa la bici”** è



### Per me la bici è...

...un ottimo mezzo di trasporto, ma condizionato da spazio/tempo

conosciuta dalla maggior parte degli intervistati, ma non viene ritenuta particolarmente efficace: «basta andare a rivendere la bici a Rovereto... rifacendo il telaio... ci vorrebbe un allarme sulle biciclette!»; alcuni addirittura si dimostrano scettici a dichiarare il proprio codice fiscale "per questioni di privacy" perché «se uno vuole rubarti l'identità così ci riesce» (!). La visibilità del fenomeno e la presunta inefficacia delle forze dell'ordine non fanno altro che accrescere la sensazione che il ciclista sia abbandonato a sé stesso «una volta ho perso la chiave della catena e sono dovuto andare lì a tagliare il lucchetto della mia bici... e nessuno è venuto a dirmi niente, e dire che in piazza, lì fermi, c'erano i vigili...».

Sarebbe dunque auspicabile un **riavvicinamento tra i cittadini e le forze dell'ordine**, che al momento vengono percepite come distanti, disinteressate o addirittura accanite contro i ciclisti: «se vai in via Belenzani e vai contro mano ho visto gente prendere multe, ti tolgono puti dalla patente... o rendi la vita facile o non funzionano». Sono in particolar modo i più giovani a sollevare critiche nei confronti della polizia, segnalando che questa non interviene di fronte a palesi furti di bici, o che multa facilmente chi si muove sulla strada anziché sulla ciclabile. D'altro canto, un vigile che abbiamo avuto modo di intervistare sottolinea la pericolosità di certi comportamenti: «i ciclisti passano con il rosso ai semafori, vanno a doppio senso nelle strade a senso unico, dentro e fuori dalla ciclabile...» e che «se io come agente mi permetto di dire qualcosa, finisco sul giornale... chiaramente ci sono dei margini di applicazione in tutte le cose».

Particolarmente dibattuta è la norma che penalizza chi si mette alla guida di una bicicletta dopo l'utilizzo di bevande alcoliche: «è una cavolata dare la multa a uno che esce in bici perché vuole bere, anziché uscire in macchina... quando però sei su una bici ubriaco puoi provocare incidenti»; «devi ringraziare che sto andando in bici sbronzo e non prendo l'auto... non dare la multa e ritirare la patente... piuttosto è giusto rendere obbligatorie le luci e il giubbotto» (il casco, è impopolare).

In sintesi emerge chiaramente l'esigenza di **semplificare la vita al ciclista**: «se iniziano a mettere troppe regole poi si disincentiva».

## Trento, Trentino-Alto Adige, Italia, Europa

---

Nel complesso **gli intervistati sono consapevoli che la qualità dei percorsi ciclabili predisposti in provincia di Trento è superiore alla media nazionale**: «secondo me qui a Trento siamo un'isola felice rispetto al resto d'Italia... A Roma, a Napoli ciclabili neanche a pensarle, urbanisticamente parlando...». Obiettivamente, riconoscono che «non è che siamo a zero...» e che, pur mancando una visione di sistema, «comunque anche se frammentati siamo dei fortunati». Infatti questa tendenza alla ciclabilità «è in crescita ed è il futuro, le piste introdotte anche se creano qualche disagio, sono sempre meglio che niente...». E' innegabile che anche Trento, al pari dell'Italia, sia partita più tardi rispetto a quanto fatto in altri paesi europei, ma «in questi anni sono stati fatti anche grandi sforzi; dieci anni fa su via Brennero la strada ciclabile era delimitata solo da una riga gialla».

Il primo *benchmark* di riferimento per i trentini è rappresentato dai vicini di casa, gli abitanti nella **provincia autonoma di Bolzano**: come osserva un genitore di Gardolo «qui sulla ciclabile ci sono anche quelli che camminano, qui



non sono tutte a misura di famiglie, se vai a Bolzano però trovi i bambini, di cicloamatori ne trovi pochi, vedi dei ragazzini uscire dalla scuola col casco, bici con bandierina... hanno un'altra concezione».

La percezione diffusa è che all'**estero** si sia arrivati a costruire la ciclabilità prima «da noi ancora molti pedoni chiedono cosa sia il disegno della bici sul marciapiede...» e che sia quindi maturata una maggiore **cultura della bicicletta**, che si esprime a partire dalla normalità con cui viene vissuto questo mezzo: «Siamo tutti caduti in bicicletta, e abbiamo imparato... il problema non è la salute del bambino, ma quello che respira, non il laccio che si slaccia o il casco che lo fa sudare... le persone tengono i bambini sotto una campana di vetro perché non prenda freddo, non prenda caldo eccetera... *al nord i bambini sono liberi di farsi gli anticorpi...* il problema vero è quello che respiriamo, abbiamo tutti fretta ma ci facciamo del male alla salute». L'assenza di abitudine dell'italiano medio alle piste ciclabili comporta immancabili disagi per il turista che non sa come utilizzare questo strumento, ad esempio se un pedone cammina nello spazio riservato alle bici «noi in Italia non ci accorgiamo neanche... all'estero se siamo su una pista ciclabile, arriva il ciclista e ci insulta»; «sempre per l'assenza di cultura di cui si parlava prima... c'erano due piste ciclabili, una a destra e una a sinistra... non ci avrei mai pensato, così sono andato sulla prima che ho visto ed ero contromano»; «c'è un gap culturale enorme, anche lo stile di vita è diverso... a Berlino se ti fermi su una ciclabile ti scampanellano, è una cosa che non va fatta...»; «altre mentalità, altre culture... in Austria le piste ciclabili a destra e a sinistra sono a senso unico... io da italiano ho imboccato quella sbagliata, gli altri ciclisti si sono arrabbiati, perché ero un pericolo, perché stavo andando contro mano. Se qui provassero a suonare ai pedoni si prendono due sberle... l'organizzazione della ciclabilità, lo spazio delle piste ciclabili è diverso dal nostro. Ci sono telefoni per effettuare chiamate di sicurezza, punti di soccorso con attrezzi attaccati a una catenella, chiave, pinza, oppure quello che serve per tirar giù una gomma... forse è più l'idea che l'utilità... se vai in Austria e sei in bici le auto si fermano, ma qui dicono "te la devi conquistare": se appena appena tentenni...».

Se da una parte gli intervistati tentano di giustificare il ritardo italiano («Mica è indifferente: la Germania, l'Olanda... è tutto piano»; «in Germania hanno aperto ora 80 km di autostrada per biciclette: c'è una cultura diversa, hanno iniziato prima, la cultura deve sedimentarsi...»), dall'altra non negano che «A nord sono più coscienti che le macchine inquinano e pensano di più all'ambiente» e che «è una questione di senso civico, culturale... all'estero sono abituati fin da piccoli a usare la bici, ma hanno anche infrastrutture organizzate da decenni, ad Amsterdam i ciclisti procedono con un certo ordine...».

Ritorna dunque la centralità delle **infrastrutture**, che danno sicurezza, tutelano il ciclista e lo invogliano a scegliere questo mezzo di trasporto. Innanzitutto, gli intervistati sottolineano una **migliore indicazione e delimitazione dei percorsi ciclabili** «siamo stati in Danimarca in camper e ho visto che non c'era una strada senza ciclabili... tu vedevi uomini in giacca e cravatta... tutti i semafori segnavano il passaggio delle bici... arrivavi dovunque senza mai uscire dalla ciclabile»; «a Valencia la ciclabile è segnata... ci sono anche delle strisce diverse, anche gli attraversamenti delle bici su strada sono segnati in modo diverso, è proprio diviso, il pedone non sbaglia». Una buona segnaletica non è tuttavia sufficiente, come osserva con una certa dose di realismo uno studente di Rovereto, perché «in Danimarca o Inghilterra le piste



**Per me la bici è...**

...una prospettiva e il futuro della città,  
assieme a bus e piedi.

sono delimitate sulla carreggiata, non sono rialzate, ma difficilmente funzionerebbe in Italia ci sarebbero, come a Padova, tutte le macchine posteggiate sopra».

Chi ha avuto esperienze all'estero apprezza in particolar modo l'esistenza di **sistemi integrati di trasporto** che consentono di coniugare l'utilizzo di autobus/treni e biciclette: «all'estero ci sono sistemi integrati: salgo sulla bici, poi prendo l'autobus... la parte centrale è appositamente libera per questo, e questo agevola in caso di un territorio con salite... poi c'è il problema culturale... e qui i bus sono pieni di gente così, ci sarebbe il problema di dove metterla»; «mi ha stupito all'estero che tu sali sul bus con la bicicletta, sei incentivato, puoi salire su tutti i mezzi di trasporto pubblico... qui pubblicizzano il collegamento con Bassano, ma non c'è un sistema per bloccare le bici in modo che non si muovano»; «ad Amsterdam esiste una navetta che collega con i mezzi pubblici del centro: se cerchi di andarci in auto i posteggi costano tantissimo, se lasci invece la macchina nel posteggio intermodale ti viene dato il biglietto per i mezzi pubblici!». Anche i sistemi di **bike sharing** appaiono più e meglio sviluppati rispetto a quelli offerti a Trento: «a Londra ci sono delle bici tipo quelle elettriche, si posteggiano, si chiudono le ganasce in una rastrelliera con una colonnina che ti dà la chiavetta. E poi puoi riportarla dove vuoi. Mi è capitato di vedere in metro delle persone in giacca e cravatta con quelle biciclette smontabili...»; «a Valencia i cittadini pagano 80 euro l'anno per il bike sharing: ci sono dappertutto parcheggi e blocchi, così puoi prendere la bici dove vuoi».

E' interessante osservare che dal punto di vista degli intervistati all'estero viene garantita una **priorità ai ciclisti** rispetto a chi si muove con altri mezzi di locomozione: «in Olanda se una bici investe un pedone sulla pista ciclabile paga il pedone»; «in Germania siamo andati a fare un giro sulle piste ciclabili, lì esistono accordi secondo cui per esempio era possibile attraversare il cortile di una università anziché fare la strada più pericolosa... avevano iniziato a togliere posteggi per le macchine per fare posteggi per le bici, così si crea uno svantaggio nel prendere le macchine»; «coi miei amici abbiamo fatto cicloturismo in Austria... è un'avventura: ci fermiamo dove capita, si nota che c'è tutta questa cultura diversa, le auto si fermano...»; «a Monaco hanno una rete invidiabile di ciclabili, sono più larghe e hanno una sede separata da quella del traffico veicolare. Ci sono semafori apposta, a comando, in modo che gli attraversamenti siano quasi sempre verdi all'arrivo del ciclista, che ha la precedenza sulle automobili».



**Per me la bici è...**  
...il passatempo preferito.

# I DIPENDENTI PAT E LA CICLABILITA': UN'INDAGINE QUANTITATIVA

## L'indagine e le caratteristiche dei rispondenti

Prima di affrontare dettagliatamente i risultati, è opportuno considerare brevemente la distribuzione dei caratteri socio-demografici degli intervistati.

La raccolta dei dati è stata effettuata con metodo cawi (Computer Assisted Web Interviewing), gli intervistati sono stati contattati tramite e-mail e invitati a compilare il questionario on-line. Dopo la prima e-mail sono stati spediti due solleciti per ricordare l'importanza della partecipazione all'indagine. Tra il 4 e il 30 maggio 2011 sono state raccolte le risposte di 2959 dipendenti su 3.720 raggiungibili via mail, ottenendo quindi un **tasso di risposta del 79,5%**. Pur avendo raggiunto un tasso di risposta molto elevato esiste comunque una autoselezione degli intervistati che può essere causa di possibili distorsioni nell'interpretazione dei risultati: per questa ragione i dati presentati in questo rapporto vanno intesi come indicazioni tendenziali e non come stime puntuali.

### **Tabelle 3.1-3.2 - Caratteristiche socio demografiche degli intervistati ( risp) e confronto con la distribuzione della popolazione ( pop), cioè tutti i dipendenti della Provincia di Trento.**

(Numerosità pop N=4216 - Numerosità risp n=2959)

Classi d'età	% risp	% pop	Titolo di studio	% risp*	% pop**
22-34	4,9	4,8	Elementari - medie	4,4	11,5
35-44	33,5	30,7	Qualifica professionale	16,4	19,1
45-54	45,1	45,6	Maturità	47,9	41,0
55-65	16,5	18,9	Laurea e oltre	31,3	28,3
<i>Totale</i>	<i>100,0</i>	<i>100,0</i>	<i>Totale</i>	<i>100,0</i>	<i>100,0</i>

Dati mancanti: \*=21 - \*\*=12

Sesso	% risp	% pop
Femmine	58,9	51,1
Maschi	41,1	48,9
<i>Totale</i>	<i>100,0</i>	<i>100,0</i>

Gli intervistati rispecchiano essenzialmente la distribuzione per età dei dipendenti provinciali trentini che si concentrano principalmente tra i 35 e i 45 anni d'età. Solo il 5% ha un'età inferiore ai 35 anni. Per quanto riguarda invece il titolo di studio, si ha una percentuale maggiore di persone con titoli alti tra i rispondenti rispetto alla totalità dei dipendenti provinciali, probabilmente perché



**Per me la bici è...**

...un mezzo di trasporto economico

alcuni dipendenti con titolo basso non sono raggiungibili via mail o utilizzano questo strumento meno dei colleghi con titoli più elevati. Inoltre, tra i rispondenti ci sono più donne rispetto alla popolazione totale, 58% contro il 51%.

**Tabella 3.3 - Numero di componenti della famiglia degli intervistati**  
(%, n=2959)

Numero componenti famiglia	%
Una	14,6
Due	17,7
Tre	23,9
Quattro	34,9
Cinque	7,6
Più di cinque	1,0
<i>Totale</i>	<i>100,0</i>

I rispondenti vivono in famiglie piuttosto numerose, composte in maggioranza da 3 o 4 persone e nel 7,6% dei casi da 5 individui. Questa caratteristica è sicuramente importante ai fini della nostra indagine, ci fa infatti capire che molte famiglie hanno dei figli le cui esigenze potrebbero influenzare la scelta del mezzo di trasporto. In particolare il 41% delle famiglie ha un/a figlio/a sotto i 14 anni e il 16% uno/a sotto i 6. Nelle analisi successive si è poi verificato che non esiste relazione tra l'utilizzo o meno della bici e la presenza di figli in famiglia, eppure nell'analisi qualitativa l'influenza di questo fattore era emersa molto chiaramente. Ulteriori studi potranno prendere in considerazione anche chi effettivamente accompagna i figli a scuola, aspetto che in questa indagine, già ricca di informazioni, non è stato possibile approfondire.

La Tabella 3.4 presenta una prima panoramica sulle famiglie e i mezzi di trasporto. La quasi totalità dei rispondenti ha almeno una macchina (97%) e almeno una bicicletta (92%); escludendo le famiglie che non possiedono l'auto la media di macchine per nucleo familiare è di 1,7 mentre nel caso delle biciclette è di 3 bici per famiglia. Inoltre la stragrande maggioranza degli intervistati vive in una famiglia in cui almeno un componente ha la patente: solo 17 famiglie su 2959 (0,6%) non hanno nemmeno una persona munita di patente B per auto. Se si va poi a indagare il rapporto tra numero di patenti a disposizione in casa e il numero di macchine possedute (tabella 3.5) si scopre che il 64% degli intervistati vive in famiglie in cui il numero di macchine e di patenti corrisponde; e che nel 3% dei casi (89 famiglie) ci sono addirittura più macchine rispetto al numero di persone con la patente.

L'immagine che questi dati ci comunicano è che l'auto è la padrona dei nostri paesi e delle nostre città, basti pensare che in Italia oltre la metà del suolo urbano è destinato allo scorrimento del traffico e al parcheggio: si presuppone cioè che abitare significhi anche e soprattutto avere un'automobile<sup>1</sup>. Dai dati presentati poc'anzi vediamo però che anche la bicicletta è ampiamente diffusa, sarà quindi interessante capire quale mezzo si utilizza maggiormente, in che situazioni e per quali motivi.

<sup>1</sup> Convegno "Dall'automobilità alla multimodalità. Il possibile contributo del car sharin in Trentino" – Trento – 16 Settembre – Intervento di Michèle Pezzagno





**Tabella 3.4 - Percentuale di famiglie che possiedono un determinato mezzo (bicicletta, bici elettrica, motorino...) e, tra coloro che lo possiedono, numero medio di mezzi appartenenti alla famiglia degli intervistati (% , n=2959)**

	<b>% di famiglie che possiedono:</b>	<b>Numero medio mezzi nelle famiglie che ne possiedono almeno uno</b>
Bicicletta	92,4	3,0
Bici elettrica	2,4	1,2
Motorino	14,5	1,1
Moto	21,0	1,1
Auto	97,4	1,7

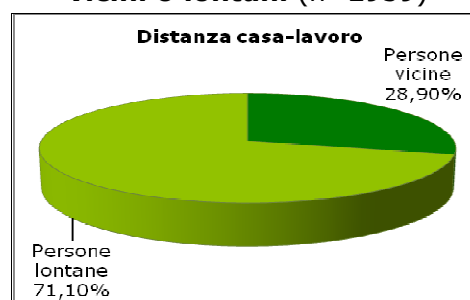
**Tabella 3.5 - Confronto tra numero di macchine appartenenti alla famiglia e numero di patenti possedute dai membri della stessa (% , n=2921)**

<b>Famiglie con</b>	<b>%</b>
Nessuna macchina	2,6
Più patenti che macchine	30,7
Patenti = macchine	63,9
Più macchine che patenti	2,8
<i>Totale</i>	<i>100,0</i>

## Gli spostamenti casa-lavoro

Il territorio della Provincia di Trento è per la maggior parte collinare o montagnoso e questo influisce sui mezzi di trasporto utilizzati; nell'analizzare gli spostamenti casa-lavoro è quindi fondamentale capire dove vivono e dove lavorano i nostri intervistati (tabella 3.6) e che tipo di percorsi devono quotidianamente intraprendere per recarsi al lavoro. La maggior parte dei rispondenti lavora a Trento (83%) ma solo il 44% vive in questo comune, tutti gli altri sono domiciliati in altre zone della provincia. Ci si pone quindi la questione di come individuare le persone che si spostano sui tragitti più brevi e pianeggianti (passibili quindi di essere percorsi con le due ruote): considereremo "persone vicine" coloro che lavorano e vivono nello stesso comune; per quanto riguarda Trento, coloro che vivono e lavorano nelle circoscrizioni "pianeggianti" (tra Gardolo e la circoscrizione Oltrefersina) e per quanto riguarda Rovereto chi vive e lavora in zona Nord-Centro e Sud (escludendo quindi le periferie). Tra i rispondenti al nostro questionario solo il 29% ha queste caratteristiche (figura 3.1).

**Figura 3.1 – Distanza casa lavoro: % di coloro che vivono e lavorano vicini o lontani (n=2959)**



**Per me la bici è...**

...un mezzo di trasporto per lavoro

Un altro elemento fondamentale da considerare nell'analisi degli spostamenti casa-lavoro è il periodo dell'anno di riferimento, infatti il 14% degli intervistati, in una giornata 'tipica', utilizza mezzi di trasporto diversi in estate e in inverno.

Un ultimo cenno va fatto rispetto a quel 4% di dipendenti che dichiara di spostarsi su più sedi. Questa condizione potrebbe effettivamente influenzare la loro scelta dei mezzi di trasporto, ma data la scarsa numerosità dei casi non ci è possibile fare inferenze a questo proposito.

**Tabella 3.6 - Luogo di partenza per recarsi al lavoro e sede di lavoro prevalente. (% , n=2959)**

	Luogo da cui parte per recarsi al lavoro	Sede di lavoro prevalente
Trento	44,5	82,6
Rovereto	7,8	3,4
Altro comune	47,0	14,0
Altra provincia	0,7	0,0
<i>Totale</i>	<i>100,0</i>	<i>100,0</i>

**Tabella 3.7 - Tempo impiegato in totale per recarsi al lavoro in una giornata 'tipica'? (solo il percorso di andata)**

Tempo impiegato per andare a lavoro (solo andata)	Chi utilizza lo stesso mezzo d'estate e d'inverno	Chi utilizza mezzi diversi: estate	Chi utilizza mezzi diversi: inverno
0-10 minuti	17,6	25,6	23,3
10-30 minuti	56,6	60,6	56,2
30-60 minuti	23,7	12,7	19,3
Più di 60 minuti	2,1	1,2	1,2
<i>Totale</i>	<i>100,0</i>	<i>100,0</i>	<i>100,0</i>
<i>N</i>	<i>2534</i>	<i>425</i>	<i>425</i>

E' probabile che alcune persone scelgano la propria modalità di spostamento abituale preferendo il mezzo di trasporto che minimizza il tempo per recarsi al lavoro. Mediamente gli intervistati compiono questo tragitto in 25 minuti (considerando la sola andata), anche se il 18% rimane comunque sotto i 10 minuti (tabella 3.7). Se confrontiamo coloro che utilizzano per tutto l'anno gli stessi mezzi e coloro che li cambiano osserviamo che i secondi impiegano mediamente meno tempo dei primi ma ciò si spiega col fatto che i primi hanno un distanza casa-lavoro maggiore da percorrere.

Spesso coloro che utilizzano la macchina pur dovendo percorrere brevi distanze adducono come motivazione il fatto di impiegare meno tempo rispetto alla scelta di altri mezzi di trasporto. analizziamo Tra le persone che quotidianamente percorrono un percorso breve e pianeggiante, come quello tra le circoscrizioni "Oltrefersina-Clarina" e 'Centro storico-Piedicastello (più Trento nord)', quelle che utilizzano solo l'auto impiegano mediamente uno o due minuti in meno rispetto a quelle che preferiscono solo la bici. E' quindi evidente come la sensazione di netto vantaggio che percepiscono coloro che utilizzano l'auto non corrisponda a realtà. E' però vero che infrastrutture migliori potrebbero probabilmente diminuire il tempo impiegato da chi utilizza la bici portando a una



**Per me la bici è...**

...un mezzo di trasporto per diporto

sostanziale parificazione dei tempi di percorrenza che si ottengono con i due mezzi.

**Tabella 3.8 – Mezzo prevalente d’estate e d’inverno (n=2959)**

Mezzo prevalente %	Inverno	Estate
A piedi	9,3	9,1
Bicicletta e bici elettrica	4,9	11,0
Motorino/Moto	0,9	3,9
Trasporto pubblico	19,2	17
Auto	65,2	58,4
Altro	0,4	0,4
Totale	100,0	100,0

La Tabella 3.8 presenta le principali modalità di spostamento dei dipendenti provinciali (tabella 3.8); consideriamo “mezzo prevalente” il mezzo sul quale si trascorre la maggior del tempo nel percorso casa-lavoro. In caso di parità di tempo percorso su due mezzi diversi si considera prevalente quello più veloce, essendo il mezzo con cui si percorrono più chilometri.

Il mezzo di trasporto più utilizzato è la macchina, seguita dai trasporti pubblici, dall’andare a piedi e infine dalla bicicletta. Come ci si poteva aspettare le differenze di utilizzo dei mezzi tra estate ed inverno vanno ad influenzare principalmente la scelta delle due ruote e di moto e motorini che vengono preferiti principalmente d’estate. In compenso d’inverno si scelgono con maggior frequenza i trasporti pubblici e soprattutto l’automobile. La bicicletta è quindi il mezzo prevalente per il 5% delle persone d’inverno e per l’11% delle persone d’estate.

La percentuale di persone che si spostano in modo sostenibile è quindi pari al 33,4% d’inverno e al 37,1% d’estate. Possiamo confrontare questo dato con quelli di alcuni città del resto del mondo, tenendo però conto che le nostre stime non si riferiscono alla popolazione della provincia o del comune di Trento ma solo ai dipendenti della Provincia di Trento che hanno risposto al questionario cawi. Inoltre noi ci riferiamo esclusivamente agli spostamenti casa-lavoro quotidiani. Le stime riferite alla PAT appaiono molto inferiori rispetto a quelle di altri due città europei come Monaco (60%) e Parigi (56%).<sup>2</sup>

<sup>2</sup> *Convegno "Dall'automobilità alla multimodalità. Il possibile contributo del car sharin in Trentino" – Trento – 16 Settembre – Intervento di Michèle Pezzagno*



**Tabella 3.9 - In una giornata 'tipica' quali mezzi vengono utilizzati per effettuare almeno una parte del percorso per andare a lavoro (riferimento alle persone che utilizzano lo stesso mezzo tutto l'anno)**

% di utilizzo	Tutti i rispondenti	Chi utilizza lo stesso mezzo d'estate e d'inverno	Chi utilizza mezzi diversi: estate	Chi utilizza mezzi diversi: inverno
Auto da solo	60,2	60,6	13,4	53,9
A piedi	32,5	30,5	25,4	35,1
Bicicletta	13,3	7,2	49,4	1,6
Treno	10,7	10,5	8,7	10,1
Autobus	10,3	8,4	5,2	19,1
Auto con passeggeri (non colleghi)	10,3	9,8	2,6	12,0
Corriera	3,9	3,7	1,6	3,8
Moto	3,7	1,0	20,0	0,9
Auto con colleghi	2,0	2,0	0,5	2,1
Altro mezzo	1,4	1,3	1,2	1,2
Motorino	0,8	0,3	3,5	0,0
Bici elettrica	0,1	0,0	0,7	0,0
<b>N</b>	<b>2959</b>	<b>2534</b>	<b>425</b>	<b>425</b>

La strada verso una mobilità sostenibile, soprattutto in un territorio orograficamente variegato, passa, per forza di cose, attraverso uno sviluppo della **multimodalità degli spostamenti**. Ma in Trentino quanto è già sviluppata? Escludendo dagli spostamenti multimodali quelli che comprendono anche il muoversi a piedi scopriamo che d'estate il 20% dei dipendenti provinciali utilizza più mezzi per recarsi al lavoro mentre d'inverno lo fa solo l'8%. L'unica modalità di spostamento multimodale rilevante è quella che unisce l'utilizzo di automobile e trasporto pubblico (4% d'estate e 4,2% d'inverno). A seguire si trova l'utilizzo congiunto di bicicletta e trasporto pubblico (1% d'estate e 1,5% d'inverno).

Nonostante lo scarso utilizzo della multimodalità negli spostamenti è interessante osservare la percentuale di utilizzo di ciascun mezzo, anche se solo per una parte del percorso casa-lavoro (in questo caso comprendiamo anche gli spostamenti a piedi). L'automobile, condotta senza altri passeggeri a bordo, è il mezzo utilizzato dalla maggior parte degli intervistati (60%), seguita dagli spostamenti a piedi (32,5%) e dalla bicicletta (13,3%). Treno e autobus si attestano intorno al 10% mentre tutti gli altri mezzi sono sotto il 4%. L'auto con dei passeggeri viene invece utilizzata dal 12% degli intervistati (il 10% con persone estranee all'ambiente di lavoro e il 2% con colleghi). E' quindi evidente come il *carpooling*, ma anche la condivisione della macchina con familiari, sia decisamente poco sviluppato.

Troviamo grosse differenze se andiamo ad analizzare solo coloro che utilizzano mezzi diversi d'estate e d'inverno (tabella 3.9). D'estate l'utilizzo della macchina è davvero molto limitato: la sceglie solo il 13,4% degli intervistati, è invece molto frequente la preferenza verso la bicicletta (49,4% rispetto al 13%



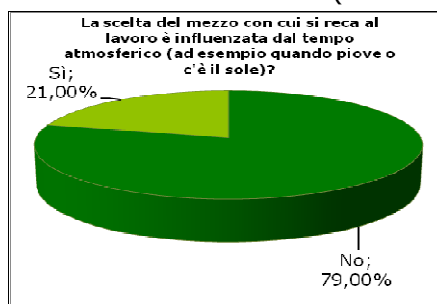
sulla totalità dei rispondenti), verso l'andare a piedi e la moto. D'inverno invece sale la percentuale degli utilizzatori dell'auto ma guadagnano punti percentuali anche l'andare a piedi e soprattutto il trasporto pubblico, in particolare l'autobus.

Possiamo quindi individuare tre categorie di persone

- coloro che utilizzano l'auto/la moto/il motorino tutto l'anno per almeno una parte del percorso per recarsi al lavoro (65,7%)
- coloro che utilizzano la mobilità sostenibile tutto l'anno, spostandosi a piedi, in bicicletta o con il trasporto pubblico per tutto il percorso casa-lavoro (27,9%)
- coloro che utilizzano solo la mobilità sostenibile per una parte dell'anno ma un mezzo motorizzato privato nell'altro periodo dell'anno (6,4%).

Va comunque tenuto in considerazione che come alcune persone utilizzano mezzi diversi d'estate e d'inverno, allo stesso modo alcuni (20,6%) variano modalità di spostamento a seconda del tempo atmosferico (figura 3.2). Sarà quindi probabile che coloro che in una giornata tipica vanno a lavoro a piedi o in bicicletta, con il brutto tempo o con la neve preferiranno ricorrere ad un altro mezzo (figura 3.2).

**Figura 3.2 – L'influenza del tempo sulla scelta del mezzo (n=2959)**



**Tabella 3.10 – Utilizzo dell'auto per recarsi al lavoro a seconda della difficoltà di trovare parcheggio nel luogo di lavoro (%).**

Per recarsi al lavoro	Difficoltà di parcheggio nel luogo di lavoro	Nessuna difficoltà di parcheggio nel luogo di lavoro	non so	Tutti i rispondenti
Non utilizza l'auto	45,3	18,8	63,2	29,7
Utilizza l'auto	54,7	81,2	36,8	70,3
<b>Totale</b>	<b>100,0</b>	<b>100,0</b>	<b>100,0</b>	<b>100,0</b>
<b>N</b>	<b>1118</b>	<b>1784</b>	<b>57</b>	<b>2959</b>

Una costante nelle analisi precedenti è quella del frequentissimo utilizzo dell'automobile come mezzo di spostamento principale che, nella maggior parte dei casi, non viene condivisa con altri passeggeri. L'84% di coloro che utilizzano la macchina per recarsi a lavoro parcheggia in spazi gratuiti. Esiste infatti una relazione tra la scelta del mezzo di trasporto e la facilità (o meno) nel trovare posteggio: la tabella 3.10 mostra che tra coloro che dichiarano di avere difficoltà di parcheggio nel proprio luogo di lavoro il 55% utilizza comunque la macchina mentre tra coloro che hanno facilità di parcheggio è ben l'81% a scegliere questo mezzo di trasporto.



**Per me la bici è...**

...un mezzo di trasporto per il tempo libero

**Tabella 3.11 – Mezzo prevalente a seconda della stagione e della distanza**

(n lontani=2103; n vicini=856)

Mezzo prevalente	ESTATE			INVERNO		
	Persone Lontane	Persone vicine	Totale	Persone lontane	Persone Vicine	Totale
A piedi	3,4	23,2	9,1	3,5	23,6	9,3
<b>Bicicletta e bici elettrica</b>	<b>1,9</b>	<b>33,9</b>	<b>11,0</b>	<b>0,3</b>	<b>16,2</b>	<b>4,9</b>
Motorino	0,7	0,5	0,6	0,2	0,1	0,2
Autobus	5,1	7,9	5,9	5,7	13,1	7,8
Corriera	4,4	0,2	3,2	4,9	0,2	3,6
Treno	11,0	0,2	7,9	11,0	0,1	7,8
Moto	3,9	2,0	3,3	0,8	0,6	0,7
Auto	69,1	32,1	58,4	73,2	45,7	65,2
Altro	0,5	0,4	0,4	0,4	0,4	0,4
Totale	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0

La scelta del mezzo da utilizzare, in particolare la bici, è chiaramente influenzata anche dalla tipologia di percorso che si va quotidianamente ad affrontare. Abbiamo visto all'inizio del capitolo (figura 3.1) che possiamo considerare "vicini" solo il 29% degli intervistati.

Coloro che vivono lontani dal luogo di lavoro utilizzano prevalentemente l'auto e il treno e scelgono lo stesso mezzo sia d'estate che d'inverno. Quasi nessuno utilizza la bici mentre un 3% preferisce andare a piedi. Troviamo questa ultima percentuale, che sembra essere alta per delle persone che lavorano lontane dal proprio domicilio, perché la dicotomizzazione vicino/lontano è stata effettuata pensando alla possibilità di utilizzo della bici. Troveremo quindi persone che consideriamo "lontane" che vivono e lavorano in due circoscrizioni vicine ma non pianeggianti del comune di Trento. Alcuni di questi quindi potranno decidere di affrontare a piedi salite e discese per recarsi al lavoro ma molto più difficilmente sceglieranno di sostenerle con la bicicletta.

Coloro che vivono "vicini" d'estate scelgono prevalentemente la bicicletta e la macchina; solo in seconda istanza preferiscono andare a piedi o con l'autobus. D'inverno utilizzano gli stessi mezzi con un guadagno di auto e autobus rispetto all'utilizzo della bicicletta. La percentuale di coloro che scelgono di andare a piedi resta invece costante.

Il principale target delle politiche di incentivazione della ciclabilità e della mobilità sostenibile è quindi costituito da quel 32% di persone "vicine" che utilizza l'automobile d'estate e da quel 46% che la utilizza d'inverno.



**Per me la bici è...**  
...uno sport

## Motivazioni / atteggiamenti

È interessante analizzare che tipo di immaginario sia legato a ogni mezzo di trasporto. Per questo motivo si è chiesto a ogni intervistato di associare alcuni modi di spostarsi a due aggettivi tratti da un elenco predefinito: economico, costoso, salutare, inquinante, lento, veloce, scomodo, comodo, sicuro e pericoloso (tabella 3.12).

Sia l'**andare a piedi** che la **bicicletta** vengono associati prevalentemente ad aggettivi come 'economico' e 'salutare'. Se andiamo a confrontare (figura 3.3) coloro che utilizzano la bici per andare a lavoro e coloro che non la utilizzano troviamo che tutti considerano la bici 'economica' e 'salutare' ma tra i primi ci sono più persone che ritengono la bicicletta 'comoda' e 'veloce' mentre tra i secondi più intervistati la ritengono 'scomoda'.

Ai **mezzi pubblici (corriera, autobus)** si abbinano per lo più aggettivi come 'scomodo', 'lento' e 'sicuro' mentre il **treno** viene considerato 'scomodo' e 'sicuro' ma 'veloce'. La percentuale di persone che considera i mezzi pubblici scomodi è decisamente maggiore tra coloro che non li utilizzano rispetto a coloro che li utilizzano (figura 3.5).

Infine l'**auto** è considerata 'costosa' (30%) e 'inquinante' (21%) ma 'veloce' (22%) e 'comoda' (22%) mentre a **moto e motorino** vengono attribuiti per lo più gli aggettivi 'veloce', 'inquinante' ma 'economico'.

Sia coloro che utilizzano l'auto sia coloro che non la utilizzano considerano l'auto un mezzo decisamente costoso. Ma tra i primi, dopo l'aggettivo 'costoso', prevalgono 'veloce' e 'comoda' mentre tra i secondi la maggior parte la ritengono 'inquinante' (figura 3.4).

**Tabella 3.12 - Le indicheremo ora alcune modalità di spostamento. Per ciascuna, indichi due aggettivi che le sembrano adatti a descrivere questa modalità di spostamento.**

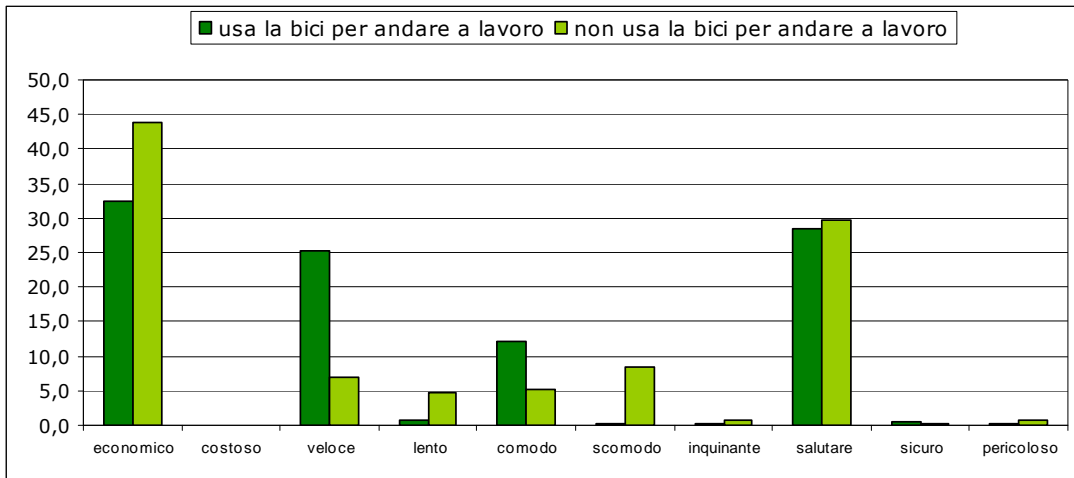
	Bicicletta	Andare a piedi	Treno	Corriera	Autobus	Motorino	Moto	Auto
Economico	<b>42,2</b>	<b>31,9</b>	10,6	11,5	12,8	<b>32,5</b>	<b>30,4</b>	2,3
Salutare	<b>29,5</b>	<b>36,9</b>	1,0	0,4	0,5	0,1	0,1	0,1
Veloce	9,5	0,8	16,8	0,8	0,9	<b>29,8</b>	<b>34,0</b>	<b>22,0</b>
Scomodo	7,2	5,2	<b>19,2</b>	<b>25,6</b>	<b>24,7</b>	8,0	7,0	1,7
Comodo	6,1	3,5	12,8	7,3	8,7	9,6	8,3	<b>22,1</b>
Lento	4,1	19,2	10,9	<b>29,3</b>	<b>27,4</b>	2,1	0,3	1,0
Inquinante	0,6	0,5	0,4	3,5	2,5	12,5	12,8	18,9
Sicuro	0,3	1,8	<b>18,8</b>	14,7	15,9	0,2	0,2	1,8
Costoso	0,0	0,0	9,5	6,8	6,6	3,0	4,7	<b>30,1</b>
Pericoloso	0,6	0,2	0,0	0,0	0,0	2,1	2,2	0,1
Totale	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0
N	5694	5688	5568	5606	5626	5613	5623	5689

**Per me la bici è...**

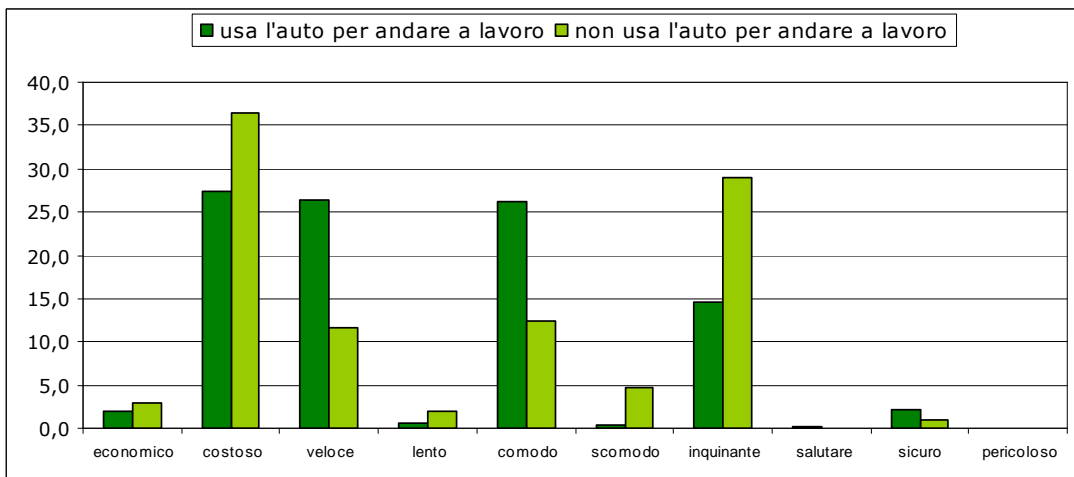
...un mezzo utile per spostamenti brevi



**Figura 3.3 - Aggettivi che descrivono la bicicletta. Confronto tra coloro che la usano per andare a lavoro e coloro che invece non la usano**  
 (n. aggettivi dati da chi usa la bici=774, n. aggettivi dati da chi non usa la bici=4920 Ogni persona poteva assegnare due aggettivi per 'bicicletta')



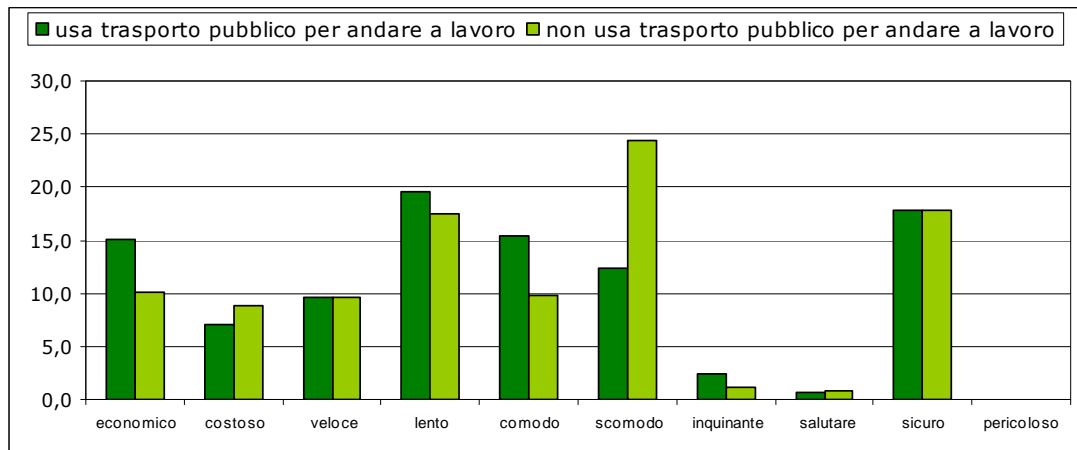
**Figura 3.4 - Aggettivi che descrivono l'auto. Confronto tra coloro che la usano per andare a lavoro e coloro che invece non la usano**  
 (n. aggettivi dati da chi usa l'auto=4002, n. aggettivi dati da chi non usa l'auto=1687 - Ogni persona poteva assegnare due aggettivi a 'auto')



**Per me la bici è...**  
 ...uno svago nella natura



**Figura 3.5 - Aggettivi che descrivono i mezzi pubblici (treno, corriera e autobus). Confronto tra coloro che li usano per andare a lavoro e coloro che invece non li usano** (n. aggettivi dati da chi usa il trasporto pubblico=4062, n. aggettivi dati da chi non usa il trasporto pubblico=13692. Ogni persona poteva assegnare due aggettivi per 'treno', due per 'autobus' e due per 'corriera')



## Conoscenza e utilizzo dei servizi

Sul nostro territorio sono già presenti parecchi servizi formali e informali che dovrebbero aiutare il cittadino a muoversi in modo sostenibile. E' stato quindi chiesto ai nostri intervistati innanzitutto se conoscono questi servizi e in caso affermativo se li utilizzano per lavoro. Il servizio più conosciuto è il *carpooling* che, tra coloro che lo conoscono, è utilizzato 'abituamente' dal 2% degli intervistati e 'qualche volta' dal 20% di questi. Gli altri servizi sono invece meno conosciuti e quasi nessuno li utilizza per lavoro. Il parcheggio custodito per biciclette è conosciuto dal 65% degli intervistati, il *carsharing* dal 59%, il parcheggio auto di intercambio dal 57% e il servizio Jungo solo dal 48% dei nostri rispondenti. E' quindi chiaro che servirebbe una campagna informativa che permetta a tutti i cittadini di conoscere questi e altri servizi dei quali potrebbero beneficiare.

**Tabella 3.13 - Conoscenza di alcuni servizi presenti sul territorio trentino** (% , n=2959)

	Carpooling	Carsharing	Parcheggio auto intercambio con trasporto pubblico	Parcheggio custodito per biciclette	Jungo
Conosce	82,4	59,0	56,6	65,4	48,0
Non conosce	17,6	41,0	43,4	34,6	52,0
<b>Totale</b>	<b>100,0</b>	<b>100,0</b>	<b>100,0</b>	<b>100,0*</b>	<b>100,0*</b>

\*Dati mancanti: n=1



**Per me la bici è...**

...uno strumento di movimento in libertà

**Tabella 3.14 – Tra coloro che conoscono il servizio: distribuzione di chi lo utilizza per lavoro (%)**

Utilizza per lavoro	Carpooling	Carsharing	parceggio auto intercambio con trasporto pubblico	parceggio custodito per biciclette	Jungo
Mai	78,5	99,6	77,9	90,9	99,4
Qualche volta	19,6	0,4	19,5	7,2	0,5
Abitualmente	2,0	0,0	2,6	1,9	0,1
<i>Totale</i>	<i>100,0</i>	<i>100,0</i>	<i>100,0</i>	<i>100,0</i>	<i>100,0</i>
<i>N</i>	<i>2438</i>	<i>1746</i>	<i>1675</i>	<i>1936</i>	<i>1419</i>

## Uso/non-uso della bicicletta

Abbiamo visto precedentemente che solo il 13% (tabella 3.9) degli intervistati utilizza la bici d'estate o d'inverno per compiere almeno una parte del tragitto per recarsi al lavoro e che il 5% la utilizza come mezzo prevalente d'estate e l'11% d'inverno (tabella 3.8). Prendendo in considerazione il percorso da effettuare e l'effetto che questo ha sulla scelta del mezzo di trasporto (tabella 3.11) è possibile stimare un potenziale di utilizzatori della bicicletta pari al 28,9% dei dipendenti provinciali.

E' inoltre interessante a capire quali fattori siano legati ad una maggiore o minore propensione a spostarsi sulle due ruote. Tra uomini e donne non si riscontrano sostanziali differenze mentre chi ha più di 45 anni utilizza la bici più frequentemente di chi è più giovane. L'uso della bicicletta pare inoltre aumentare al crescere del titolo di studio (tabella 3.15).

**Tabella 3.15 - differenza tra classi d'età e tra titoli di studio della percentuale di persone che, in estate e/o inverno, utilizza la bici per recarsi al lavoro.**

Di estate e/o inverno va in bici a lavoro	Tutti	22-34	35-44	45-54	55-65	Elementari Medie	Qualifica prof.	Maturità	Laurea e oltre
No	86,7	93,8	88,8	84,0	87,5	89,1	89,7	87,6	83,2
Sì	13,3	6,2	11,2	16,0	12,5	10,9	10,3	12,4	16,8
<i>Totale</i>	<i>100,0</i>	<i>100,0</i>	<i>100,0</i>	<i>100,0</i>	<i>100,0</i>	<i>100,0</i>	<i>100,0</i>	<i>100,0</i>	<i>100,0</i>
<i>N</i>	<i>2959</i>	<i>145</i>	<i>992</i>	<i>1335</i>	<i>487</i>	<i>129</i>	<i>484</i>	<i>1413</i>	<i>921</i>

Oltre a queste variabili ci sono molti altri fattori che influenzano la scelta del mezzo di trasporto. Abbiamo chiesto ai nostri intervistati che utilizzano la bici di valutarne alcuni e a coloro che non la utilizzano di valutarne altri.

Il motivo (tabella 3.16) che appare influire maggiormente sulla scelta di servirsi della bicicletta per andare al lavoro è il fatto di non avere difficoltà a trovare parcheggio. Questo fattore è considerato molto importante dal 78% degli intervistati. Di seguito troviamo la rapidità degli spostamenti, che il 74% valuta molto importante, e il fatto che muoversi in bici sia salutare (69%).



**Per me la bici è...**

...un mezzo utile per spostamenti brevi

La bici può però essere utilizzata anche per svago e per sport e infatti scopriamo che tra coloro che non la scelgono come mezzo per andare al lavoro il 35% comunque la utilizza per altri motivi quotidianamente o qualche volta alla settimana. In particolare gli uomini utilizzano la bici per altri motivi con maggior frequenza rispetto alle donne e le persone con titolo di studio molto basso (elementari e medie) si servono della bici più che gli altri intervistati (tabella 3.17).

**Tabella 3.16 - Quanto incidono i seguenti fattori nella scelta di utilizzare la bicicletta per recarsi al lavoro?**  
(n=399 Persone che utilizzano la bici)

Motivi della scelta di utilizzare la bici per andare a lavoro *	Molto	Abbastanza	Poco	Per nulla	Non sa	Totale
Si risparmia	52,1	26,6	16,0	5,3	0,0	100,0
E' salutare	68,9	22,6	7,0	1,5	0,0	100,0
Gli spostamenti sono rapidi	73,7	21,3	4,0	1,0	0,0	100,0
Non ci sono difficoltà a trovare posteggio	77,9	11,5	5,0	5,3	0,3	100,0
E' divertente	50,6	33,6	11,3	4,3	0,3	100,0

\* Categoria altro: si utilizza la bici anche perché non inquina, stressa meno, è flessibile o per mancanza di alternative.

**Tabella 3.17 - Confronto tra generi e titoli di studio della percentuale di coloro che utilizzano o non utilizzano la bici per motivi non lavorativi**  
(n=2560 Persone che non utilizzano la bici per andare a lavoro)

Utilizza la bici per altri motivi?	Maschi	Femmine	elementari-medie	professionali	maturità	laurea-master-dottorato	Tutti
Quotidianamente o qualche volta alla settimana	43,6	29,3	46,1	31,6	37,1	31,9	35,2
Qualche volta al mese	20,7	19,9	9,6	17,6	20,1	23,7	20,2
Qualche volta all'anno	20,1	26,0	17,4	21,0	23,4	26,5	23,6
Mai	15,6	24,8	27,0	29,8	19,3	17,9	21,0
Totale	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0
N	1514	1046	115	433	1236	765	2549

A coloro che non scelgono la bici per andare a lavoro ma che la utilizzano per altri motivi almeno qualche volta all'anno è stato chiesto il motivo di questa scelta (tabella 3.18). Il 70% degli intervistati nomina il fatto che il percorso sia troppo impegnativo e/o che richieda troppo tempo. Inoltre il 62% afferma che l'utilizzo della bicicletta non si concilia con le proprie esigenze familiari (trasporto familiari, spesa...). Il 42% afferma che non sceglie la bicicletta per andare a lavoro per mancanza di piste ciclabili e il 24% per la mancanza di ricoveri sicuri per le biciclette. Le motivazioni principali richiamano quindi il problema della distanza e di conseguenza del tempo speso. Andiamo quindi a vedere quali sono le motivazioni del non utilizzo della bici solo tra coloro che devono affrontare una distanza casa-lavoro breve e pianeggiante (tabella 3.18).



Le uniche due motivazione maggiormente citate rispetto a coloro che vivono lontani riguardano la salute "Si respira aria inquinata" e la protezione delle biciclette "Mancano ricoveri sicuri". Nonostante la divisione effettuata comunque il 30% delle persone considera il percorso troppo impegnativo per la distanza e per il tempo speso, questo a dimostrare che la percezione della lontananza sia molto soggettiva.

**Tabella 3.18 Motivi della scelta di non utilizzare la bici per andare a lavoro**

(n=2022 Coloro che non utilizzano la bici per andare a lavoro ma la utilizzano almeno qualche volta all'anno per altri motivi)

Motivi della scelta di non utilizzare la bici per andare a lavoro	% Sì	n	% Sì tra coloro che vivono vicini n= 413	% Sì tra coloro che vivono lontani n= 1604/1609
Il percorso è troppo impegnativo (salite, distanza...)	69,7	2019	31,2	79,6
Il percorso richiede troppo tempo	69,5	2020	29,8	79,7
Non si concilia con le mie esigenze famigliari (trasporto familiari, spesa...)	62,4	2018	55,0	64,4
Le condizioni meteo sono spesso proibitive (freddo, neve, pioggia...)	58,0	2018	47,7	60,6
Il percorso è poco sicuro	54,9	2022	38,3	59,2
Si respira aria inquinata	52,5	2019	58,8	50,9
Mancano le piste ciclabili	41,9	2022	26,2	46,0
Mancano ricoveri sicuri per le biciclette	23,6	2021	25,9	23,0
Altro*	23,6	2017	28,3	22,4

\* Categoria altro: non si utilizza la bici anche perché si preferisce andare a piedi, perché si utilizza l'auto per lavoro, perché la bici costringe a vestirsi in modo sportivo, per l'assenza di spogliatoi e docce in ufficio, perché si lavora di notte, per problemi di salute e perché non si è coperti dall'assicurazione

## Valutazione e uso/non-uso del trasporto pubblico

Nell'ottica di approfondire in modo sistemico le potenzialità per una mobilità sostenibile, al di là dell'uso delle due ruote, questa indagine ha rappresentato l'occasione per indagare le opinioni degli intervistati anche rispetto ai trasporti pubblici.

In prima istanza a tutti gli intervistati è stato chiesto di esprimere una valutazione su treni, corriere e autobus (tabella 3.19).

Gli aspetti che danno maggiore soddisfazione sono la posizione delle fermate, l'accessibilità delle informazioni su orari, linee e la sicurezza; gli aspetti più critici sono invece la durata del viaggio, la frequenza delle corse, l'affollamento e la pulizia. I motivi principali che portano a scegliere il trasporto pubblico per recarsi al lavoro sembrano essere l'economicità e il vantaggio di non dover cercare parcheggio rispetto all'utilizzo della macchina (tabella 3.20).



**Per me la bici è...**

...uno strumento per lo sport

Al contrario della bicicletta appare evidente che chi non utilizza il trasporto pubblico per lavoro lo sceglie raramente anche per altri motivi nella propria vita quotidiana (tabella 3.21). I motivi principali della mancata preferenza per questi mezzi per recarsi al lavoro sono la posizione delle fermate, il percorso e la durata del viaggio. Per questi fattori vengono quotidianamente preferiti mezzi più comodi e veloci per recarsi al lavoro.

**Tabella 3.19 - Indipendentemente dal fatto che utilizzi o meno il trasporto pubblico, le chiederemo ora di esprimere una opinione sui mezzi pubblici (autobus, corriere, treni) che potrebbe utilizzare per recarsi al lavoro. (% ,N=2959)**

	Molto soddisfacente	Abbastanza sodd.	Poco sodd.	Per nulla sodd.	Non sa, non pertinente	Totale
Posizione delle fermate	26,2	42,3	14,2	11,3	5,9	100,0
Coincidenze	7,8	33,3	25,7	17,6	15,6	100,0
Rispetto degli orari	9,4	47,3	21,5	10,9	10,9	100,0
Durata del viaggio	8,3	36,3	27,4	21,5	6,5	100,0
Frequenza delle corse	7,9	39,6	25,8	18,3	8,3	100,0
Accessibilità delle informazioni su orari, linee, ecc.	24,1	52,9	11,8	4,1	7,2	100,0
Affollamento	3,6	31,4	30,8	22,5	11,7	100,0
Pulizia	4,3	40,6	24,5	18,9	11,8	100,0
Sicurezza	21,8	54,6	9,2	4,9	9,6	100,0

**Tabella 3.20 - Quanto incidono i seguenti fattori nella scelta di utilizzare il trasporto pubblico (autobus, corriere, treni) per recarsi al lavoro?**

(N=677 Coloro che utilizzano abitualmente il trasporto pubblico, d'estate e/o d'inverno, per andare a lavoro)

Motivi della scelta di utilizzare il TP per andare a lavoro *	Molto	Abbastanza	Poco	Per nulla	Non sa	Totale
Si risparmia	37,8	42,1	16,4	3,7	0,0	100,0
E' salutare	19,8	38,3	26,3	14,2	1,5	100,0
Gli spostamenti sono rapidi	20,1	41,1	23,3	14,9	0,6	100,0
Non ci sono difficoltà a trovare posteggio	61,3	21,3	7,8	7,7	1,9	100,0
Incontro persone che conosco	13,1	34,0	28,1	23,2	1,6	100,0

\* Categoria altro: si utilizza il trasporto pubblico anche perché permette di utilizzare il tempo lungo il tragitto, perché non si inquina, perché è utile se è brutto tempo e/o perché non si ha la macchina o la patente



Per me la bici è...  
...vita

**Tabella 3.21 - Utilizzo dei trasporti pubblici tra coloro che non li scelgono come mezzo per andare a lavoro**  
(n=2282 Coloro che non utilizzano abitualmente il trasporto pubblico per andare a lavoro)

Utilizzo dei trasporti pubblici tra coloro che non li scelgono come mezzo per andare a lavoro	%
Quotidianamente	0,7
Qualche volta alla settimana	5,3
Qualche volta al mese	16,9
Qualche volta all'anno	54,9
Mai	22,2
<b>Totale</b>	<b>100,0</b>

**Tabella 3.22 - Ragioni per le quali non viene utilizzato il trasporto pubblico (autobus, corriere, treni) per recarsi al lavoro**  
(in riferimento a coloro che non utilizzano il trasporto pubblico per andare a lavoro ma che lo utilizzano almeno qualche volta all'anno per altri motivi)

	Sì	No	Non sa	Totale	N
Trovo scomode le fermate o il percorso effettuato dal mezzo	43,7	51,2	5,2	100,0	1775
Non mi sento sicuro alla fermata o sul mezzo	4,1	90,1	5,8	100,0	1773
Il percorso richiede troppo tempo	67,7	29,0	3,3	100,0	1773
Le condizioni meteo sono spesso proibitive (freddo, neve, pioggia)	12,0	82,9	5,2	100,0	1773
Non ho fiducia nella puntualità del mezzo	20,8	72,7	6,5	100,0	1773
Il biglietto o l'abbonamento sono troppo costosi	31,4	59,4	9,2	100,0	1773
Le corse non sono abbastanza frequenti	50,1	43,3	6,5	100,0	1773
Altro*	36,3	48,2	15,5	100,0	1773

\* Categoria altro: non si utilizza il trasporto pubblico anche perché si preferisce andare a piedi o in bicicletta e/o perché si utilizza l'auto per lavoro e per comodità



**Per me la bici è...**  
...una compagna di viaggio

# PROMUOVERE LA CICLABILITA'

---

Dai dati della ricerca emergono utili indicazioni per orientare le strategie di comunicazione e di sensibilizzazione nelle campagne tese a favorire l'uso della bicicletta. Presentiamo qui dunque una serie di proposte nate dalle testimonianze raccolte, contemperandole con alcune idee e riflessioni per la realizzazione di una adeguata campagna informativa a supporto degli interventi infrastrutturali che verranno portati avanti nei prossimi mesi e anni.

In generale, i *brainstorming* hanno evidenziato quattro principali correnti di pensiero:

- chi punta su **strategie repressive**, disincentivanti nei confronti degli automobilisti, e sostiene un'azione forte da parte dell'amministrazione locale cui viene assegnato un rilevante ruolo di controllo e sanzione;
- chi promuove una sistematica **strategia di incentivazione** tramite il miglioramento delle infrastrutture e dei servizi legati alla ciclabilità, così da invogliare i cittadini all'uso delle due ruote. Anche in questo caso l'amministrazione pubblica ha un ruolo centrale, perché è chiamata a realizzare gli interventi sui percorsi ma anche a premiare i cittadini virtuosi;
- chi confida nelle **valutazioni razionali** dei cittadini, per cui il confronto tra i rapporti costi/benefici di automobile e bicicletta dovrebbe risolversi a favore di quest'ultima;
- chi lancia una **sfida cre-attiva** per incentivare l'uso delle due ruote attraverso modalità non scontate e d'impatto, in grado di far leva sulle emozioni dei cittadini.

Naturalmente queste quattro strategie non sono affatto mutualmente esclusive, anzi, per ottenere i risultati sperati dovrebbero auspicabilmente essere utilizzate in modo sinergico. Le loro modalità di realizzazione sono declinabili a seconda delle risorse e della volontà degli attori coinvolti; nei paragrafi che seguono vengono presentati alcuni esempi portati dagli intervistati per ciascuna delle quattro linee d'azione proposte.

## Scoraggiare l'utilizzo di altri mezzi

---

Una prima soluzione riassume una serie di comportamenti repressivi che possono essere adottati da parte della pubblica amministrazione e delle forze dell'ordine: come osserva un intervistato, infatti, «bisogna iniziare anche con gli obblighi... **l'obbligo agisce sull'immediato**, dell'educazione i risultati li vediamo tra 20 anni...» mentre un'altra gli fa eco: «non vorrei un *controllo* sulle persone, ma agirei piuttosto sulla *motivazione*, ad esempio eliminando i parcheggi per le auto e incentivando l'arrivo in centro con altri mezzi».

Si può quindi creare uno svantaggio nell'utilizzo di altri mezzi: un po' masochisticamente un altro partecipante al focus osserva che «lavorando al top center arrivi e parcheggi dove vuoi... se avessi problemi di parcheggio...». Un



primo passo, quindi, potrebbe essere rappresentato dall'**aumento dei costi del parcheggio** e dall'**abolizione dei pass per i posteggi auto**: «è stato un errore realizzare tanti posteggi in centro, sono incentivi ad utilizzare la macchina»; «i posteggi grandi sono anche mezzi vuoti... tanti che lavorano nella PA hanno un pass per parcheggiare in centro e in pieno centro, se non potessero farlo utilizzerebbero altri mezzi di trasporto». Viene anche suggerito di **estendere la zona a traffico limitato** e di **rendere la ZTL accessibile solo alle biciclette** perché al momento l'impressione è che «in pratica entrano tutti». Un gruppo di studenti sostiene che si potrebbe **fare posteggi per le auto un po' fuori** e lasciare lì le bici del comune».

A queste proposte si affianca la richiesta di **diminuire i costi** dell'intermodalità e del trasporto pubblico: «inizialmente la navetta dai posteggi era gratuita, quindi incentivava chi veniva in città dalle colline o dai sobborghi a lasciare l'auto nei posteggi».

C'è anche chi arriva a ipotizzare una sorta di **tassa sull'inquinamento prodotto dalle auto** e propone di «controllare il numero di chilometri di auto fatti in un anno e il numero di auto in famiglia».

Non mancano tuttavia perplessità: imporre l'uso delle due ruote può anche risultare controproducente, come osserva uno studente di Rovereto infatti basta pensare a «le giornate senza auto... però sviluppi un odio tra la popolazione che ottieni il contrario».

E' interessante osservare che sono soprattutto gli studenti a proporre politiche impopolari: dare la precedenza alle bici rispetto alle macchine, rendere i parcheggi più costosi, aumentare i divieti per le auto, fino ad arrivare ad una vera e propria "strategia del terrore": «fai vedere incidenti di gente che si è spappolata andando in moto»... Ne emerge il bisogno di percepire un'autorità forte, che si fa garante della salute dei cittadini e della vivibilità delle città, anche a costo di imporre nuove abitudini e qualche sacrificio.

## Incentivare l'utilizzo della bicicletta

---

Una seconda linea di azione prevede il miglioramento delle infrastrutture esistenti: come già ribadito nei capitoli precedenti, per sostenere l'utilizzo della bicicletta bisogna semplificare la vita al ciclista. Un genitore intervistato a Gardolo nota che «come tutte le cose che hanno a che fare con l'ambiente, **se non la rendi facile non crei cultura, chi te lo fa fare?** Come per la raccolta differenziata...». La bicicletta infatti è ritenuta uno dei mezzi più semplici per muoversi ma «se le strutture sono adeguate le famiglie sono più stimolate a usare le biciclette». Il parallelo con la raccolta differenziata viene evocato in diversi incontri: «dipende dalla presenza di spazi... ad esempio, la raccolta differenziata ha iniziato a funzionare dopo che son stati messi a disposizione bidoni diversi... oppure, se non trovo distributori di metano, come faccio a utilizzare l'auto a metano?». In questo senso il ruolo della pubblica amministrazione come *primum movens* del processo è evidente: «lo strumento, le piste ciclabili come l'autobus, dovrebbe venire dalle istituzioni»; «rispetto a dieci anni fa c'è molta più gente che va in bicicletta perché c'è stata la risposta della gente alla costruzione delle ciclabili... idem se si fa una strada: se prima non c'era non poteva essere usata, poi ci passano tutti».



**Per me la bici è...**  
...un mezzo che uso solo in città



Questa seconda modalità di approccio alla comunicazione si concentra quindi non tanto sulla repressione di comportamenti ritenuti errati, come descritto nel precedente paragrafo, quanto sul sostegno di comportamenti virtuosi.

Tra i miglioramenti proposti vi è l'**aumento dei posteggi** (anche coperti) dedicati alle biciclette, in particolar modo in centro storico e presso gli uffici pubblici. I cittadini lamentano infatti l'assenza di luoghi sicuri, dove siano certi di ritrovare il mezzo che vi hanno lasciato: «ci vorrebbero dei posteggi custoditi dove lasciare la bici e l'auto, anche per chi abita nei sobborghi... basterebbe la ronda che controlla ogni due ore, non serve personale fisso». I ragazzi propongono l'utilizzo di telecamere di videosorveglianza, ma anche gli adulti lamentano una mancanza di «posti sicuri dove lasciare le bici in città, perché le rubano anche dai posteggi»... inoltre le rastrelliere presenti in città appaiono sempre piene: è quindi necessario lasciare le biciclette appoggiate al muro in modo meno sicuro ma anche poco rispettoso dei pedoni e dei negozianti. La domanda di maggiore sicurezza appare quindi trasversale rispetto all'età e alla condizione occupazionale degli intervistati.

Viene poi ribadita l'esigenza di lavorare sull'**intermodalità**, così da consentire di coniugare trasporto pubblico e due ruote, soprattutto per superare i limiti orografici del territorio: come osserva un genitore infatti sarebbe auspicabile che «creassero degli autobus che consentano il trasporto delle bici per risalire... perché a Meano in giù vai, il problema è salire in su: ci hanno provato, ma non posso aspettare quattro ore che passi l'autobus attrezzato...»

Viene anche suggerito di **incentivare l'utilizzo della bicicletta sul posto di lavoro**, ma assicurandosi che i mezzi di servizio non vengano fruiti esclusivamente da chi usa già abitualmente le due ruote, infatti le biciclette a disposizione del personale «in alcuni comuni vengono utilizzate da chi già va in bici... gli altri si muovono in autobus o usano le gambe, vanno a piedi». Sempre sul posto di lavoro è possibile pensare a soddisfare le esigenze di chi sceglie le due ruote: «se sul posto di lavoro ci fossero "**armadietti**" dove tenere il cambio... per cui si arriva sudati... anche con il mezzo pubblico... Anziché partire da casa con lo zaino con il cambio più leggero per l'ufficio e scarponi per la neve addosso...» - va però specificato che alcuni uffici sono già attrezzati in questo senso.

Un ulteriore stimolo potrebbe essere rappresentato da **bonus per l'acquisto e la manutenzione**: un intervistato residente in periferia «bisognerebbe fare una politica di incentivazione delle bici elettriche, ad esempio Gardolo è distante, ma è tutto diritto...». I benefici potrebbero esprimersi anche a livello fiscale: «se c'è la volontà di puntare sulle biciclette allora bisognerebbe puntare anche sugli incentivi, a riduzioni fiscali, ad esempio per l'assicurazione della bicicletta».

Altri lavoratori ritengono che si potrebbe considerare anche un sistema di **premiazione**: «bisognerebbe dare premi a chi usa la bici, controllando il percorso effettivamente fatto». Infatti «si danno incentivi su tutto... a livello simbolico, non escluderei che fosse comunque un segnale». Il premio non dovrebbe essere necessariamente di natura economica: «una persona di 25 anni, che forse si sposta anche di più sul lavoro perché non è ancora stabile, non la incentivi economicamente, non la incentivi con il discorso sullo smog... ma con qualcosa che può usare per andarsi a divertire»; «penso a buoni per la manutenzione della bici, a bretelle omologate»; «coi bambini basta mettere in palio un pallone per stimolarli...».



**Per me la bici è...**  
...leggerezza e velocità pura

Questa strategia messa in atto dalla pubblica amministrazione dovrebbe portare a stimolare due ordini di riflessioni a livello individuale, che verranno presentati nei prossimi paragrafi: andare in bici conviene, ed è bello. Vediamo come.

## Andare in bici conviene: una valutazione razionale

Come abbiamo anticipato, la pubblica amministrazione può sostenere «progetti che aiutino le persone a capire qual è l'elemento positivo nell'usare la bici». La motivazione del singolo può essere orientata sia da un interesse sociale (meno traffico, meno inquinamento), sia da valutazioni strettamente individuali. In generale gli stessi intervistati ritengono che sia necessario «creare una cultura di educazione stradale... è comoda, si arriva prima, meno inquinamento... bisogna mettere più elementi per far passare il messaggio»

La **causa ecologica**, ovvero la «voglia di evitare smog e inquinamento, specie al Nord che è più industrializzato» sembra in realtà sostenibile solo da una minoranza degli intervistati. Anche se a tutti è evidente che bisogna «Far capire che con l'utilizzo della bici l'aria è più pulita per tutti» e che «bisogna incentivare la ciclopeditività... perché in qualche modo dobbiamo togliere le auto dalla città, superiamo un sacco di volte la soglia di PM10... ma ci vorrebbe qualcosa di rivoluzionario per Trento, perché è da anni che ci si trascina», con una buona dose di realismo (e cinismo) uno studente ci fa notare che «se punti sull'inquinamento la gente dice "chi se ne frega"... non funziona... ma bisogna puntare piuttosto sulla forma fisica, o sulla questione economica». Il perseguimento del bene collettivo soffre cioè del fenomeno del *free riding*: ciascun singolo cerca di ottimizzare i propri benefici, rinunciando anche al minimo sacrificio, nel convincimento che qualcun altro si comporterà in modo virtuoso.

Occorre dunque considerare di stimolare i cittadini a valutare razionalmente che andare in bici conviene anche per motivi del tutto edonistici e individualistici, ad esempio «bisognerebbe puntare sul risparmio, sul movimento...» e sul fatto che con le due ruote «riesci a risparmiare un sacco di tempo...»

Una prima fonte di motivazione è dunque il **mantenimento della forma fisica**: «andando in bici dimagrisci», è uno «sport per allenare le gambe in alternativa alla palestra» con l'ulteriore vantaggio che «c'è l'aria quando si va in bici [mentre] in palestra paghi e sei al chiuso».

Inoltre con la bici **si può risparmiare tempo**: gli studenti confermano che la bicicletta è «più comoda e veloce se abiti vicino», ma è anche «Più facile per il parcheggio» infatti «al mattino in certe zone ci sono code assurde, che uno deve partire un'ora e mezzo prima...». Così nel rapporto costi/benefici sono le due ruote ad avere la meglio: «il problema della macchina è il parcheggio... poi quando c'è traffico perdi tempo. Dipende anche dall'ora, nelle ore di punta ci si impiega più tempo in auto che non in bicicletta». Come abbiamo visto, opportune politiche urbanistiche possono far realizzare al singolo cittadino che spostarsi in bicicletta è più conveniente rispetto all'automobile: come suggerisce un ragazzo si potrebbe considerare di «allargare il centro storico, rendendolo accessibile solo alle bici... mettere dei sensi unici solo per le auto e non per le bici, così da rallentare il traffico auto e far preferire la bici».



**Per me la bici è...**

...piacere, divertimento, godimento

Infine, si può puntare sul **risparmio di denaro**: tutti gli studenti sostengono che «la bici è più economica» e che «alla fine risparmi», ma anche gli adulti sono dello stesso avviso e suggeriscono di rendere più conveniente dell'auto tutto il sistema di mobilità alternativa: «se la tessera dell'autobus per me e mio figlio mi costa 250 euro l'anno, mi conviene utilizzare la macchina, ma se pago per i posteggi mi conviene utilizzare l'autobus».

## **Andare in bici è bello: strategie cre-attive ed emotional marketing**

---

Ci sono poi state proposte una serie di iniziative che fanno più appello alle emozioni e al sentimento edonistico e di piacere che genera l'andare in bicicletta che non ad una valutazione razionale di costi e benefici.

Alcuni propongono di sottolineare la **dimensione ludica** dell'andare in bicicletta: «a Trento la disponibilità della gente a fare del movimento è molto alta, si dovrebbe vedere la bici come gioco e non come mezzo di trasporto, la bicicletta va quindi vista come svago», altri di insistere sul **rapporto con la natura**. Tra le proposte degli studenti spiccano «gite organizzate dalla scuola», «feste raggiungibili solo in bici», «itinerari nel verde». Non va trascurato che secondo alcuni l'uso della bicicletta permette di aggirare i controlli sul tasso alcolemico: «noi andiamo spesso in bici... la gente che usa la macchina poi non può bere, e cose del genere... rischi la patente ma se sei in bici, a meno che non vai a casa sbandando, non rischi la patente». Ed è anche rilevante, come abbiamo già visto, realizzare che andando in bici ci si mantiene in **salute**. In sostanza, il messaggio che deve passare al cittadino è: **in bici fai bene a te stesso e agli altri**.

Una prima modalità di sensibilizzazione dovrebbe essere **esperienziale** e basarsi sulla creazione di un'abitudine per **emulazione** all'interno del gruppo dei pari: «se c'è un gruppetto, come per il cellulare, il computer, se uno va in bici vanno tutti... quando uno si abitua a legare la bici alla porta dell'ufficio...»; «**l'importante è creare massa critica**, anche all'interno del gruppo ristretto... i bambini vedono che gli altri fanno la stessa cosa, anche altri aderiscono alla campagna, per cui si scollina e si crea compagnia... passa il messaggio che non è un obbligo, ma è motivazionale». Andare in bicicletta può piacere, dunque, se diventa una delle dimensioni della **socialità**: rispetto al proprio figlio un genitore ritiene che «ci vorrebbe qualcosa di analogo al pedibus anche per la bicicletta... se andasse a scuola in gruppo allora la lascerei andare... a scuola da solo a piedi ci va, ma in bici da solo no, perché ci sono tratti di strada in cui è pericoloso».

I più giovani sono quindi dei potenti alleati nel convertire alle due ruote anche tutti coloro che li circondano: **stimolare i ragazzi a utilizzare la bicicletta finisce col coinvolgere anche gli adulti**, come osservano diversi genitori: «Quando il tempo è incerto mio marito dice "prendiamo l'auto", ma mia figlia si ribella perché sa che ci mette di più... e insiste per andare in bicicletta»; «il mio nipotino ha spronato mia sorella, che si è trovata obbligata ad accompagnare il bambino in bici perché così richiesto dalla scuola... è importante la pressione sociale... anche molte mamme straniere sono state stimolate dai figli e questo progetto ha anche aiutato le mamme a socializzare tra loro». In questo senso vanno incentivate le iniziative a livello scolastico perché «ci sono molte



**Per me la bici è...**  
...un passatempo

iniziative nelle scuole del tipo "a piedi sicuri" ma poco sull'uso della bici. Se mio figlio dice "andiamo a scuola in bici" e non sale in macchina ci sono poche alternative...».

Molti insistono sulla necessità di una **campagna pubblicitaria capillare** e di impatto, una sorta di "pubblicità progresso", perché «la bicicletta è tanto Volontà» e serve a **rinforzare le buone pratiche** che possono essere **attivate dalle istituzioni** (sia nelle scuole che nel mondo del lavoro): secondo gli intervistati si può «usare spot per la diffusione della cultura... se vai in una scuola, vedi ad esempio l'iniziativa del pedibus, la diffondi bene in quel contesto ma se fuori il contesto non sposa quello che hai imparato lì... non è sufficiente farlo all'interno di un ente, perché ti scontri con la realtà di chi questa cultura non ce l'ha». In particolare, la domanda dei cittadini è di una **maggiore conoscenza delle opportunità offerte dalle piste ciclabili**: «fare più pubblicità... sul fatto che ci siano fisicamente le ciclabili» perché ad esempio «i ciclisti che vengono da Via Vittorio Veneto si fermano... anche per una scarsa conoscenza dei percorsi: volendo io giro tutta la città o quasi sulla ciclabile». Un'idea di sicuro impatto potrebbe essere una sorta di videogioco che simula, con un'interfaccia analoga a quella usata da Google Street View, il percorso che il cittadino può compiere sulle ciclabili da un punto A ad un punto B, dimostrandogli non solo che è possibile, ma anche (attraverso una stima realistica dei tempi di percorrenza) che è più rapido rispetto alle quattro ruote.



**Per me la bici è...**  
...sinonimo di vita all'aria aperta

## **APPENDICE**





## **FOCUS GROUP REALIZZATI**

19 maggio 2011 :	dipendenti PAT e Comune di Trento
20 maggio 2011 :	dipendenti PAT e Comune di Trento
25 maggio 2011 :	studenti dell'Istituto Battisti di Trento
26 maggio 2011 :	studenti del Liceo Galilei di Trento
27 maggio 2011 :	dipendenti PAT e Comune di Trento
31 maggio 2011 :	studenti del Liceo Rosmini di Rovereto
06 giugno 2011 :	genitori scuola media Bronzetti di Trento
06 giugno 2011 :	genitori scuola media Pedrolli di Gardolo







Trento, 21 settembre 2011

## **Mobilità alternativa su brevi distanze: l'uso della bicicletta - sintesi dei principali risultati<sup>3</sup> -**

- L'indagine è stata condotta attraverso la realizzazione di 8 focus group e 3720 interviste CAWI condotti nel mese di maggio 2011.
- Negli 8 focus group sono stati coinvolti diversi target: dipendenti provinciali e comunali, genitori di ragazzi e ragazze delle scuole medie, studenti e studentesse delle superiori (liceo e Ipc) di Trento e Rovereto.
- Le interviste CAWI condotte dal Servizio Statistica della PAT hanno coinvolto 3720 dipendenti provinciali su 4216. L'elevato tasso di risposta va a dimostrazione dell'interesse con cui è stato accolto l'argomento.
- I focus group erano mirati a individuare gli atteggiamenti, le opinioni, i comportamenti legati al rapporto dei cittadini con la bicicletta.
- Rispetto all'utilizzo delle due ruote la popolazione si articola in:
  - **rinunciatari** (coloro che non utilizzano mai la bici, vuoi per pigrizia, perché preferiscono muoversi a piedi o con altri mezzi, o perché sono semplicemente disinteressati);
  - **possibilisti** (non ci hanno mai pensato, ma in linea di principio potrebbero usarla);
  - **ciclisti del loisir** (che usano la bici solo nel tempo libero);
  - **ciclisti delle brevi distanze** (scelgono questo mezzo per accorciare i tempi degli spostamenti);
  - **irriducibili delle due ruote** (per i quali la bicicletta rappresenta quasi un'appendice del proprio corpo).
- Chi **utilizza** abitualmente la bicicletta per gli spostamenti quotidiani descrive motivazioni di tipo
  - **Tradizionale/abitudinario** (sono sempre andati in bici)
  - **Oggettivo/razionale** (risparmio di tempo e di denaro, minori problemi con i parcheggi e i sensi unici, possibilità di praticare attività fisica);
  - **Soggettivo/edonistico** (andare in bici è, semplicemente, un piacere, perché entra a far parte della propria identità, perché si incontrano altre persone o perché la presenza di infrastrutture incuriosisce e stimola il loro utilizzo).
- **Gli intervistati ragionevole impiegare 15-20 minuti di tempo per recarsi al lavoro in bicicletta:** tempi più lunghi sono ritenuti accettabili solo da una minoranza.

---

<sup>3</sup> *executive summary* distribuito ai giornalisti in occasione della conferenza stampa tenutasi presso la Provincia Autonoma di Trento il 21 settembre 2011

- Chi **non utilizza** abitualmente la bicicletta per gli spostamenti quotidiani descrive motivazioni
  - **Soggettive** (la pigrizia, il disinteresse, l'incompatibilità con altri impegni, esperienze traumatiche vissute in passato);
  - **Culturali** (l'abitudine ormai consolidata ad utilizzare altri mezzi; il fatto che tra i ragazzi la bicicletta non sia "di moda" come la moto o l'automobile; la percezione di pericolo legata a questa attività; la mancata conoscenza delle piste ciclabili disponibili; l'abitudine ad associare la bicicletta esclusivamente al tempo libero);
  - **Strutturali** (un territorio collinare o montagnoso, distanze giudicate eccessive, l'esposizione agli agenti atmosferici e i limiti imposti dalla struttura urbanistica esistente);
  - **Infrastrutturali**.
- Per quanto riguarda le infrastrutture esistenti gli intervistati osservano che **un miglioramento dei servizi mirati alla ciclabilità potrebbe incoraggiare un maggior utilizzo delle due ruote**. I bisogni evidenziati dai cittadini comprendono un maggiore (e migliore) sviluppo delle piste ciclabili, una migliore interconnessione tra una ciclabile e l'altra, la creazione di aree di parcheggio per le biciclette, il miglioramento della segnaletica orizzontale e verticale, una chiara delimitazione tra le aree riservate alle bici e le aree riservate ai pedoni, una migliore convivenza con il traffico veicolare, una puntuale manutenzione.
- In modo trasversale viene sollevata la questione dei **furti di biciclette** e del senso di vulnerabilità che affligge il ciclista quando ne è vittima personalmente o osserva pezzi di biciclette abbandonati per strada.
- In generale, la domanda da parte dei cittadini è di **semplificare la vita ai ciclisti**.
- Gli **studenti** devono spesso coordinarsi con le esigenze dei genitori che li accompagnano a scuola; inoltre i più piccoli vivono spesso vicino a scuola e hanno zaini troppo pesanti per mettersi in sella. I più grandi, che vanno a scuola da soli, utilizzano in linea preferenziale l'autobus, sfruttando al massimo l'abbonamento annuale, in attesa di prendere la patente. Sono spesso disincentivati dal traffico e dalla fatica.
- Anche grazie al confronto con altre realtà estere gli intervistati spingono per una maggiore **intermodalità**: posteggi custoditi dove lasciare le auto e prendere le biciclette, spazio per le due ruote sugli altri mezzi pubblici (treni e autobus), sviluppo del bike-sharing, miglioramento del servizio autobus in termini di costi (e lotta ai "portoghesi), di pulizia e di orari.

- L'indagine CAWI ha consentito di esplorare le seguenti aree d'indagine:
  - caratteristiche degli spostamenti casa-lavoro
  - mezzi utilizzati per gli spostamenti casa-lavoro
  - motivi di scelta dei diversi mezzi
  - percezione e atteggiamenti nei confronti dei diversi mezzi
  - vantaggi e svantaggi percepiti nell'uso della bicicletta
  - conoscenza e utilizzo dell'intermodalità
  - vantaggi e svantaggi percepiti nell'uso dei mezzi pubblici.La popolazione di riferimento è costituita dai dipendenti della Provincia Autonoma di Trento.
- Il 92,4% delle famiglie dei dipendenti possiede almeno una bicicletta. In media, ogni famiglia ha a disposizione tre biciclette.
- Il mezzo più frequentemente utilizzato per recarsi al lavoro è l'auto, che il 60,2% dei dipendenti dichiara di utilizzare da solo. La bicicletta viene scelta per compiere almeno una parte del tragitto dal 13,3% dei casi. Non si osservano differenze tra uomini e donne, mentre l'utilizzo della bicicletta sembra aumentare al crescere del titolo di studio.
- Tra i dipendenti provinciali quanto è già sviluppata la multi modalità negli spostamenti? Se escludiamo dagli spostamenti multimodali quelli che comprendono il muoversi a piedi scopriamo che d'estate il 20% dei dipendenti provinciali utilizza più mezzi per recarsi al lavoro e d'inverno solo l'8%. L'unica modalità di spostamento multimodale rilevante è quella che unisce l'utilizzo di automobile e trasporto pubblico (4% d'estate e 4,2% d'inverno). A seguire si trova l'utilizzo congiunto di bicicletta e trasporto pubblico (1% d'estate e 1,5% d'inverno).
- Esclusivamente sulla base della distanza tra casa e lavoro è stato possibile calcolare un potenziale di utilizzatori della bicicletta pari al 28,9% dei dipendenti provinciali: si tratta di persone che lavorano e vivono nello stesso comune; per quanto riguarda Trento, coloro che vivono e lavorano nelle circoscrizioni "pianeggianti" (tra Gardolo e la circoscrizione Oltrefersina) e per quanto riguarda Rovereto chi vive e lavora in zona Nord-Centro e Sud (escludendo quindi le periferie).
- Limitando l'analisi al mezzo di percorso *prevalente* (ovvero a quello con il quale si passa la maggior parte del tempo sul tragitto casa-lavoro) si osserva, come potevamo immaginare, che le due ruote sono preferite da chi vive e lavora relativamente vicino a casa: in questo gruppo, d'estate, un dipendente su tre predilige spostarsi con la bicicletta, più di quanti invece scelgono l'automobile (Tabella 1)

**Tabella 1 – Mezzo prevalente a seconda della stagione e della distanza**  
(*n lontani=2103; n vicini=856*)

Mezzo prevalente	ESTATE			INVERNO		
	Persone Lontane	Persone vicine	Totale	Persone lontane	Persone Vicine	Totale
A piedi	3,4	23,2	9,1	3,5	23,6	9,3
<b>Bicicletta e bici elettrica</b>	<b>1,9</b>	<b>33,9</b>	<b>11,0</b>	<b>0,3</b>	<b>16,2</b>	<b>4,9</b>
Motorino	0,7	0,5	0,6	0,2	0,1	0,2
Autobus	5,1	7,9	5,9	5,7	13,1	7,8
Corriera	4,4	0,2	3,2	4,9	0,2	3,6
Treno	11,0	0,2	7,9	11,0	0,1	7,8
Moto	3,9	2,0	3,3	0,8	0,6	0,7
Auto	69,1	32,1	58,4	73,2	45,7	65,2
Altro	0,5	0,4	0,4	0,4	0,4	0,4
Totale	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0

- Il motivo che appare influire maggiormente sulla scelta di servirsi della bicicletta per andare al lavoro è il fatto di non avere difficoltà a trovare parcheggio. Questo fattore è considerato molto importante dal 78% degli intervistati. Di seguito troviamo la rapidità degli spostamenti, il 74% la valuta molto importante, e il fatto che muoversi in bici sia salutare (69%). I fattori che sono stati valutati meno importanti sono il fatto che utilizzando la bici si risparmia e il fatto che sia un modo di spostarsi divertente (Tabella 2).

**Tabella 2 - Quanto incidono i seguenti fattori nella scelta di utilizzare la bicicletta per recarsi al lavoro?**  
(*n=399 Persone che utilizzano la bici*)

Motivi della scelta di utilizzare la bici per andare a lavoro	Molto	Abbastanza	Poco	Per nulla	Non sa	Totale
Si risparmia	52,1	26,6	16,0	5,3	0,0	100,0
E' salutare	68,9	22,6	7,0	1,5	0,0	100,0
Gli spostamenti sono rapidi	73,7	21,3	4,0	1,0	0,0	100,0
Non ci sono difficoltà a trovare posteggio	77,9	11,5	5,0	5,3	0,3	100,0
E' divertente	50,6	33,6	11,3	4,3	0,3	100,0

- E' interessante approfondire le motivazioni addotte da chi, pur utilizzando la bicicletta almeno qualche volta l'anno, dichiara di non scegliere questo mezzo per recarsi al lavoro. Il 70% degli intervistati nomina il fatto che il percorso sia troppo impegnativo e/o che richieda troppo tempo. Inoltre il 62% afferma che l'utilizzo della bicicletta non si concilia con le proprie esigenze familiari (trasporto familiari, spesa...). Il 42% afferma che non sceglie la bicicletta per andare a lavoro per mancanza di piste ciclabili e il 24% per la mancanza di ricoveri sicuri per le biciclette (Tabella 3).

**Tabella 3 Motivi della scelta di non utilizzare la bici per andare a lavoro**  
(N=2022 Coloro che non utilizzano la bici per andare a lavoro ma la utilizzano almeno qualche volta all'anno per altri motivi)

Motivi della scelta di non utilizzare la bici per andare a lavoro	Sì	No	Non sa	Totale	N
Il percorso è troppo impegnativo (salite, distanza...)	69,7	28,3	2,0	100,0	2019
Il percorso richiede troppo tempo	69,5	28,5	2,0	100,0	2020
Non si concilia con le mie esigenze famigliari (trasporto familiari, spesa...)	62,4	34,7	2,8	100,0	2018
Le condizioni meteo sono spesso proibitive (freddo, neve, pioggia...)	58,0	37,8	4,3	100,0	2018
Il percorso è poco sicuro	54,9	41,3	3,8	100,0	2022
Si respira aria inquinata	52,5	41,7	5,8	100,0	2019
Mancano le piste ciclabili	41,9	53,4	4,6	100,0	2022
Mancano ricoveri sicuri per le biciclette	23,6	68,5	7,9	100,0	2021
Altro	23,6	59,2	17,1	100,0	2017

- A ogni intervistato è stato chiesto di associare alcuni modi di spostarsi con due aggettivi tratti da un elenco predefinito (Tabella 4):
  - L' **andare a piedi** è considerato dal 37% degli intervistati 'salutare' e dal 32% 'economico'. Ben il 20% lo considera invece un modo di spostarsi 'lento'.
  - Per quanto riguarda la **bicicletta** troviamo una netta prevalenza degli aggettivi 'economico' (42%) e 'salutare' (30%) mentre i rimanenti aggettivi raccolgono preferenze inferiori al 10%. Se andiamo a confrontare coloro che utilizzano la bici per andare a lavoro e coloro che non la utilizzano troviamo che tra i primi ci sono più persone che considerano la bicicletta comoda e veloce mentre tra i secondi più intervistati la ritengono scomoda ed economica.
  - Ai **mezzi pubblici (corriera, autobus)** si abbinano per lo più aggettivi come 'scomodo', 'lento' e 'sicuro' mentre il **treno** viene considerato 'scomodo' e 'sicuro' ma 'veloce'. La percentuale di persone che considera i mezzi pubblici scomodi è decisamente maggiore tra coloro che non li utilizzano rispetto a coloro che li utilizzano.
  - Infine l'**auto** è considerata 'costosa' (30%) e 'inquinante' (21%) ma 'veloce' (22%) e 'comoda' (22%) mentre a **moto e motorino** vengono attribuiti per lo più gli aggettivi 'veloce', 'inquinante' ma 'economico'. Come ci si poteva aspettare coloro che utilizzano l'auto la considerano

maggiormente 'veloce' e 'comoda' mentre coloro che non la utilizzano la ritengono per lo più 'costosa' e 'inquinante'.

**Tabella 4 - Le indicheremo ora alcune modalità di spostamento. Per ciascuna, indichi due aggettivi che le sembrano adatti a descrivere questa modalità di spostamento.**

	Bicicletta	Andare a piedi	Treno	Corriera	Autobus	Motorino	Moto	Auto
Economico	<b>42,2</b>	<b>31,9</b>	10,6	11,5	12,8	<b>32,5</b>	<b>30,4</b>	2,3
Salutare	<b>29,5</b>	<b>36,9</b>	1,0	0,4	0,5	0,1	0,1	0,1
Veloce	9,5	0,8	16,8	0,8	0,9	<b>29,8</b>	<b>34,0</b>	<b>22,0</b>
Scomodo	7,2	5,2	<b>19,2</b>	<b>25,6</b>	<b>24,7</b>	8,0	7,0	1,7
Comodo	6,1	3,5	12,8	7,3	8,7	9,6	8,3	<b>22,1</b>
Lento	4,1	19,2	10,9	<b>29,3</b>	<b>27,4</b>	2,1	0,3	1,0
Inquinante	0,6	0,5	0,4	3,5	2,5	12,5	12,8	18,9
Sicuro	0,3	1,8	<b>18,8</b>	14,7	15,9	0,2	0,2	1,8
Costoso	0,0	0,0	9,5	6,8	6,6	3,0	4,7	<b>30,1</b>
Pericoloso	0,6	0,2	0,0	0,0	0,0	2,1	2,2	0,1
<b>Totale</b>	<b>100,0</b>	<b>100,0</b>	<b>100,0</b>	<b>100,0</b>	<b>100,0</b>	<b>100,0</b>	<b>100,0</b>	<b>100,0</b>
<b>N</b>	<b>5694</b>	<b>5688</b>	<b>5568</b>	<b>5606</b>	<b>5626</b>	<b>5613</b>	<b>5623</b>	<b>5689</b>

## QUESTIONARIO MOBILITA'

nota: in *blu* sono indicate le variable labels, in *verde* le note per la cawizzazione

**Breve introduzione sugli scopi del questionario e sul trattamento dei dati.**

### A1 – INFORMAZIONI GENERALI

**1. Qual è il luogo da cui abitualmente parte per recarsi al lavoro?**

nota: si apre un menù a tendina dopo aver selezionato la prima colonna

- |                                       |                     |
|---------------------------------------|---------------------|
| <input type="checkbox"/> Trento       | → circoscrizione    |
| <input type="checkbox"/> Rovereto     | → frazione          |
| <input type="checkbox"/> altro comune | → elenco dei comuni |

**2. Lavora prevalentemente in un'unica sede o su più sedi?**

- prevalentemente in un'unica sede  
 su più sedi

**3. Può indicare quale è la sua sede di lavoro o, se lavora su più sedi, la sua sede prevalente (quella che nell'arco del mese viene visitata più volte)?**

nota: si apre un menù a tendina dopo aver selezionato la prima colonna

- |                                       |                     |
|---------------------------------------|---------------------|
| <input type="checkbox"/> Trento       | → circoscrizione    |
| <input type="checkbox"/> Rovereto     | → frazione          |
| <input type="checkbox"/> altro comune | → elenco dei comuni |

### B – SPOSTAMENTI CASA-LAVORO

**4. Pensi al viaggio "tipico" che compie per recarsi al lavoro. I mezzi di trasporto che utilizza d'estate sono diversi da quelli che utilizza d'inverno?**

- sì → proseguire con la domanda 7  
 no

**5. Pensi sempre alla sua giornata "tipica". Quanto tempo impiega in totale per recarsi al lavoro?**

minuti: |\_|\_|\_|

**6. E di questo tempo, quanti minuti passa, approssimativamente, su ciascuno dei seguenti mezzi? Faccia sempre riferimento ad un giorno "tipico"...**

nota: verificare che la somma totale della batteria 6a-n sia uguale a quanto indicato nella domanda 5, altrimenti mostrare un messaggio di errore e richiedere la correzione.

- |   |  |
|---|--|
| <input type="checkbox"/> a piedi                            |  |
| <input type="checkbox"/> bicicletta                         |  |
| <input type="checkbox"/> bicicletta elettrica               |  |
| <input type="checkbox"/> moto                               |  |
| <input type="checkbox"/> motorino                           |  |
| <input type="checkbox"/> autobus                            |  |
| <input type="checkbox"/> corriera                           |  |
| <input type="checkbox"/> treno                              |  |
| <input type="checkbox"/> auto da solo                       |  |
| <input type="checkbox"/> auto con passeggeri (non colleghi) |  |
| <input type="checkbox"/> auto con colleghi                  |  |
| <input type="checkbox"/> altro                              |  |

6. durata dello spostamento  
(in minuti)

- |    |     |
|----|-----|
| a. | _ _ |
| b. | _ _ |
| c. | _ _ |
| d. | _ _ |
| e. | _ _ |
| f. | _ _ |
| g. | _ _ |
| h. | _ _ |
| i. | _ _ |
| l. | _ _ |
| m. | _ _ |
| n. | _ _ |

→ vai alla domanda 11

**7. Pensi alla sua giornata "tipica" estiva. Quanto tempo impiega in totale per recarsi al lavoro?**

minuti: |\_|\_|\_|

**8. E di questo tempo, quanti minuti passa, approssimativamente, su ciascuno dei seguenti mezzi? Faccia sempre riferimento ad una "tipica" giornata estiva...**

*nota: verificare che la somma totale della batteria 8a-n sia uguale a quanto indicato nella domanda 5 altrimenti mostrare un messaggio di errore e richiedere la correzione.*

- a piedi
- bicicletta
- bicicletta elettrica
- moto
- motorino
- autobus
- corriera
- treno
- auto da solo
- auto con passeggeri (non colleghi)
- auto con colleghi
- altro

**8.** durata dello spostamento  
(in minuti)

- a. |\_|\_|
- b. |\_|\_|
- c. |\_|\_|
- d. |\_|\_|
- e. |\_|\_|
- f. |\_|\_|
- g. |\_|\_|
- h. |\_|\_|
- i. |\_|\_|
- l. |\_|\_|
- m. |\_|\_|
- n. |\_|\_|

**9. Pensi ora alla sua giornata "tipica" invernale. Quanto tempo impiega in totale per recarsi al lavoro?**

minuti: |\_|\_|\_|

**10. E di questo tempo, quanti minuti passa, approssimativamente, su ciascuno dei seguenti mezzi? Faccia sempre riferimento ad una "tipica" giornata invernale...**

*nota: verificare che la somma totale della batteria 10a-n sia uguale a quanto indicato nella domanda 59 altrimenti mostrare un messaggio di errore e richiedere la correzione.*

- a piedi
- bicicletta
- bicicletta elettrica
- moto
- motorino
- autobus
- corriera
- treno
- auto da solo
- auto con passeggeri (non colleghi)
- auto con colleghi
- altro

**10.** durata dello spostamento  
(in minuti)

- a. |\_|\_|
- b. |\_|\_|
- c. |\_|\_|
- d. |\_|\_|
- e. |\_|\_|
- f. |\_|\_|
- g. |\_|\_|
- h. |\_|\_|
- i. |\_|\_|
- l. |\_|\_|
- m. |\_|\_|
- n. |\_|\_|

**11. La scelta del mezzo con cui si reca al lavoro è influenzata dal tempo atmosferico (ad esempio quando piove o c'è il sole)?**

- sì
- no

**12. Al rientro utilizza gli stessi mezzi dell'andata?**

- sempre
- spesso
- qualche volta
- mai



**13. Indipendentemente dal fatto che lei utilizzi l'auto oppure no, a suo avviso, ci sono difficoltà di parcheggio in prossimità del luogo di lavoro?**

- sì  
 no  
 non so

**14. [SOLO PER CHI SI SPOSTA IN AUTO]**

**Dove parcheggia abitualmente quando arriva sul luogo di lavoro?**

- Prevalentemente in spazi gratuiti  
 Prevalentemente in spazi a pagamento

**C – MOTIVAZIONI/ATTEGGIAMENTI**

**15. Le indicheremo ora alcune modalità di spostamento.**

**Per ciascuna, indichi due aggettivi che le sembrano adatti a descrivere questa modalità di spostamento.**

*nota: per ogni mezzo compare l'intera lista degli aggettivi*

**ELENCO DELLE MODALITA'**

- a. Andare a piedi
- b. Bicicletta
- c. Moto
- d. Motorino
- e. Autobus
- f. Corriera
- g. Treno
- h. Auto

**AGGETTIVI**

- economico
- costoso
- veloce
- lento
- comodo
- scomodo
- inquinante
- salutare
- sicuro
- pericoloso

**D – CONOSCENZA E VALUTAZIONE SERVIZI**

**16. Conosce le seguenti possibilità legate al trasporto? Se sì, indichi se le ha utilizzati per lavoro**

	[16]		[16.uso] (se sì): l'ha utilizzato per lavoro?		
	no	sì	mai	qualche volta	abitualmente
a. carpooling (Utilizzazione in gruppo di un'auto privata in condivisione con colleghi)					
b. carsharing (Condivisione di un'auto comune noleggiata da cooperativa o acquistata in gruppo)					
c. parcheggio auto di intercambio con il trasporto pubblico					
d. parcheggio custodito per biciclette					
e. Jungo					

**17. Indipendentemente dal fatto che utilizzi o meno il TRASPORTO PUBBLICO, le chiederemo ora di esprimere una opinione sui mezzi pubblici (autobus, corriere, treni) che potrebbe utilizzare per recarsi al lavoro.**

	molto soddisfacente	abbastanza soddisfacente	poco soddisfacente	per nulla soddisfacente	non sa non pertinente
a. Posizione delle fermate					
b. Coincidenze					
c. Rispetto degli orari					
d. Durata del viaggio					
e. Frequenza delle corse					
f. Accessibilità delle informazioni su orari, linee, ecc.					
g. Affollamento					
h. Pulizia					
i. Sicurezza					

## E – USO DELLA BICICLETTA

**[SOLO PER CHI UTILIZZA ABITUALMENTE LA BICI PER ANDARE AL LAVORO, D'ESTATE E/O D'INVERNO]**

**18. Quanto incidono i seguenti fattori nella scelta di utilizzare la BICICLETTA per recarsi al lavoro?**

	molto	abbastanza	poco	per nulla	non sa
a. Si risparmia					
b. E' salutare					
c. Gli spostamenti sono rapidi					
d. Non ci sono difficoltà a trovare posteggio					
e. E' divertente					
f. Altro (se si) [18f.@] Specificare: _____					

**[SOLO PER CHI NON UTILIZZA ABITUALMENTE LA BICI PER ANDARE AL LAVORO]**

**19. Indipendentemente dall'andare al lavoro, lei utilizza la bicicletta per altri motivi?**

- Quotidianamente
- Qualche volta alla settimana
- Qualche volta al mese
- Qualche volta all'anno
- Mai → **proseguire con la domanda 21**

**20. Per quali ragioni non usa abitualmente la bicicletta per recarsi al lavoro?**

	si	no	non sa
a. Mancano le piste ciclabili			
b. Il percorso è poco sicuro			
c. Mancano ricoveri sicuri per le biciclette			
d. Il percorso richiede troppo tempo			
e. Il percorso è troppo impegnativo (salite, distanza...)			
f. Si respira aria inquinata			
g. Le condizioni meteo sono spesso proibitive (freddo, neve, pioggia...)			
h. Non si concilia con le mie esigenze familiari (trasporto familiari, spesa...)			
i. Altro (se si) [20i.@] Specificare: _____			

## F – DISPONIBILITA' ALL'USO DEL TRASPORTO PUBBLICO

[SOLO PER CHI UTILIZZA ABITUALMENTE IL TRASPORTO PUBBLICO, D'ESTATE E/O D'INVERNO, PER ANDARE AL LAVORO]

**21. Quanto incidono i seguenti fattori nella scelta di utilizzare il trasporto pubblico (autobus, corriere, treni) per recarsi al lavoro?**

	molto	abbastanza	poco	per nulla	non sa
a. Si risparmia					
b. E' salutare					
c. Gli spostamenti sono rapidi					
d. Non ci sono difficoltà a trovare posteggio					
e. Incontro persone che conosco					
f. Altro (se si) [21f.@] Specificare: _____					

[SOLO PER CHI NON UTILIZZA ABITUALMENTE IL TRASPORTO PUBBLICO PER ANDARE AL LAVORO]

**22. Indipendentemente dall'andare al lavoro, lei utilizza il trasporto pubblico (autobus, corriere, treni) per altri motivi?**

- Quotidianamente
- Qualche volta alla settimana
- Qualche volta al mese
- Qualche volta all'anno
- Mai → proseguire con la domanda 24

**23. Per quali ragioni non utilizza il TRASPORTO PUBBLICO (autobus, corriere, treni) per recarsi al lavoro?**

	si	no	non sa
a. Trovo scomode le fermate o il percorso effettuato dal mezzo			
b. Non mi sento sicuro alla fermata o sul mezzo			
c. Il percorso richiede troppo tempo			
d. Le condizioni meteo sono spesso proibitive (freddo, neve, pioggia)			
e. Non ho fiducia nella puntualità del mezzo			
f. Il biglietto o l'abbonamento sono troppo costosi			
g. Le corse non sono abbastanza frequenti			
h. Altro (se si) [23h.@] Specificare: _____			

## A2 – INFORMAZIONI GENERALI

**24. Di quante persone è composta la Sua famiglia, Lei compreso/a?** |\_\_|

**25. Di queste, quante persone hanno:**

*nota: verificare che il totale della domanda 25a-e sia uguale alla risposta alla domanda 24, altrimenti mostrare un messaggio di errore e richiedere la correzione.*

- a. da 0 a 5 anni compiuti: |\_\_|
- b. da 6 a 13 anni compiuti: |\_\_|
- c. da 14 a 17 anni compiuti: |\_\_|
- d. da 18 a 69 anni compiuti: |\_\_|
- e. 70 anni e oltre: |\_\_|

**26. Quante persone nella Sua famiglia hanno la patente di tipo B (per l'auto)?** | \_\_\_ |  
*nota: verificare che il totale sia non inferiore alla somma dei maggiorenni: domanda 25d-e, altrimenti mostrare un messaggio di errore e richiedere la correzione.*

**27. La Sua famiglia possiede...**

	no	si	(se si): quante?
a. bicicletta			
b. bicicletta elettrica			
c. motorini			
d. moto			
e. auto			

L'intervista è terminata.

La ringraziamo molto per la collaborazione e Le ricordiamo che ai sensi del Decreto Legislativo n. 322/89 i dati raccolti sono tutelati dal segreto statistico, pertanto non possono essere diffusi se non in forma aggregata, in modo che non sia possibile risalire alle persone che li forniscono e possono essere utilizzati solo a fini statistici.

Ai sensi del Decreto Legislativo 196/2003, La informo inoltre che titolare del trattamento dei dati è la Provincia Autonoma di Trento - p.zza Dante n. 15, 38122 Trento - e che responsabile del trattamento è il Dirigente del Servizio Statistica - via Brennero n.316, 38121 Trento.

NOTA: dall'ufficio del personale disporremo di queste ulteriori informazioni:

- età
- sesso
- titolo di studio
- inquadramento/livello
- se lavora su più sedi
- orari di lavoro