



Analisi della mobilità sostenibile a Francavilla Fontana

*A cura del Circolo «Piaroa» Legambiente
Con il Patrocinio dell'Amministrazione Comunale
di Francavilla Fontana*

*Settimana Europea della Mobilità Sostenibile
16-22 settembre 2019*

Analisi della mobilità sostenibile a Francavilla Fontana

A cura del Circolo "Piaroa" Legambiente¹

Con il Patrocinio dell'Amministrazione Comunale di Francavilla Fontana²

1. Le caratteristiche del campione

L'indagine è stata condotta durante un periodo di tre settimane a partire dalla Settimana europea della mobilità (16-22 settembre 2019), attraverso la somministrazione di un questionario-intervista redatto a cura del Circolo "Piaroa" Legambiente. Per la somministrazione del questionario-intervista sono stati organizzati appositi tavolini, opportunamente corredati di materiale informativo sull'iniziativa e con la presenza di soci Legambiente, posti in diversi punti della città; in alcuni casi, si è inoltre attivata la somministrazione diretta al domicilio degli intervistati grazie alla collaborazione di alcuni soci di Legambiente.

Il campione è risultato composto da 352 cittadini di Francavilla Fontana, per il 40% maschi e per il 56% femmine. Poco più di un quarto appartiene alla fascia di età 14-35 anni; un terzo a quella 36-55 anni; la restante parte è compresa nella fascia di età da 56 anni in poi. Circa la situazione occupazionale, il 14,5% sono studenti, un decimo casalinghe e poco meno di un quarto pensionati. Tra gli occupati prevalgono i lavoratori dipendenti (27%) ma sono presenti anche i lavoratori autonomi (7%) ed i liberi professionisti (8,5%). In relazione al quartiere di residenza, circa un terzo degli intervistati vive nell'area centrale della città. Gli altri sono distribuiti nei quartieri San Lorenzo, Peraro, Peschiera, Musicisti, Croce, Stadio-Ospedale e zone periferiche.

Circa la metà degli intervistati lavora o studia nel Comune di Francavilla Fontana; poco più del 15% lavora o studia in un comune limitrofo, con spostamenti giornalieri; il 6% lavora o studia in un comune la cui distanza rende impossibili spostamenti giornalieri. Un terzo degli intervistati non studia né lavora.

Il nucleo familiare è formato il più delle volte da 4 componenti (32% dei casi) o da 3 componenti (29% dei casi), ma in circa un quinto del campione la dimensione del nucleo familiare si ferma a 2 componenti. Sono muniti di patente di guida 2 componenti (nel 43% dei casi), 3 componenti (nel 22% dei casi) o 1 componente (nel 19% dei casi). Nella maggior parte delle famiglie i mezzi a motore disponibili sono uno (38%) o due (39%). La quota delle famiglie che dispone di una o due biciclette è sostanzialmente identica e pari rispettivamente ad un quarto del campione mentre è del 15% la quota delle famiglie che dispongono di tre biciclette.

Le tabelle inserite nell'appendice espongono nel dettaglio le caratteristiche del campione, così come i risultati completi della rilevazione.

2. Mezzo utilizzato di solito per gli spostamenti nel Comune di Francavilla Fontana

E' stato chiesto agli intervistati di indicare quale mezzo solitamente utilizzano per gli spostamenti all'interno del Comune di Francavilla Fontana per ciascuno dei seguenti motivi: per lavoro o studio, per acquisti, per commissioni, per la cura della salute e della persona, per lo svago e il tempo libero, per eventuali altri motivi.

In generale, l'automobile viene indicata da una quota molto elevata di intervistati, con percentuali che variano dal 39 al 48% a seconda del motivo dello spostamento (solo nel caso dello svago e del

¹ La redazione del questionario-intervista, l'analisi dei dati e la stesura del presente Rapporto sono dovuti a Antonella Palazzo e Giuseppe Ponzini.

² Il referente per l'Amministrazione Comunale è stato l'Assessore alla Mobilità Sostenibile Sergio Tatarano,

tempo libero il valore scende al 23,5%). Nel complesso, tuttavia, la mobilità attiva (vale a dire la mobilità non motorizzata, a piedi o in bicicletta) appare quasi sempre prevalente, superando nell'insieme la soglia del 50% in tutti i casi salvo che in quello degli spostamenti per lavoro o studio (in questo caso la mobilità attiva fa segnare 43,9%, mentre l'automobile 48,2%, quota alla quale si aggiunge il 3,3% di moto e scooter).

All'interno della mobilità attiva, il peso nettamente prevalente è rappresentato dagli spostamenti a piedi (con valori che variano dal 34,5 al 54%), ma gli spostamenti in bicicletta raccolgono comunque quote tra il 7,8 e il 10,4%, con una punta del 19% nel caso degli spostamenti per svago e tempo libero. La quota dei mezzi pubblici è sempre trascurabile salvo che nel caso degli spostamenti per studio o lavoro, dove peraltro si ferma al 3,9%.

Questi dati meritano un primo commento. Facendo riferimento al 16° Rapporto Isfort sulla mobilità degli italiani³, presentato alla fine del 2019 e relativo ai dati raccolti nel 2018, possiamo riprendere alcune indicazioni relative alla ripartizione modale nella mobilità urbana (con esclusione quindi degli spostamenti extraurbani). In particolare, nel 2018, la mobilità motorizzata privata (auto e moto) ha fatto registrare una quota del 53,8%, la mobilità attiva del 36,9% (31,3% a piedi e 5,6% in bicicletta) e quella con mezzi pubblici del 9,3%.

Nel caso di Francavilla Fontana vediamo come la quota relativa alla mobilità motorizzata privata sia in linea con il dato nazionale solo per gli spostamenti per lavoro o studio (51,5%), mentre è inferiore per tutti gli altri motivi di spostamento (41-46%, e solo poco più del 25% per svago e tempo libero). Al contrario la quota della mobilità attiva è ampiamente superiore al dato nazionale sia per quanto riguarda gli spostamenti a piedi (salvo che nel caso degli spostamenti per lavoro o studio, dove è appena superiore al dato nazionale) e sia per quanto riguarda gli spostamenti in bicicletta che sono da 1,4 a 1,8 volte più frequenti rispetto al dato nazionale (e più di tre volte nel caso degli spostamenti per svago e tempo libero).

Nettamente inferiore al dato nazionale è infine la quota relativa all'uso di mezzi pubblici in ambito urbano, che a Francavilla si colloca intorno all'1% per gli spostamenti per la cura della salute e della persona, per svago e tempo libero e per altri motivi e che è praticamente inesistente per spostamenti per acquisti e commissioni; nel caso dove il valore è più elevato (3,9% per gli spostamenti per lavoro o studio) esso comunque arriva a meno della metà del dato rilevato a livello nazionale.

Da questo punto di vista si può sottolineare come alla domanda relativa alla frequenza di utilizzo dei mezzi pubblici (nel comune e fuori comune) il 73% degli intervistati ha risposto di utilizzarli pochissime volte all'anno o mai. Si aggiunga un 8% di intervistati che utilizza i mezzi pubblici 1 o 2 volte al mese ed un 7% che non risponde alla domanda e si arriva a quasi il 90% di intervistati che non appaiono propensi a forme di mobilità collettiva.

Peraltro, grazie all'apporto delle notevoli quote di spostamenti a piedi o in bicicletta, il tasso di mobilità sostenibile (che è pari alla percentuale di spostamenti a piedi, in bicicletta o con mezzi pubblici) a Francavilla Fontana appare decisamente superiore alla media nazionale nel caso degli spostamenti per lavoro o studio (33% a livello nazionale, 47,8% a Francavilla) ed in quello degli spostamenti per svago e tempo libero (47,6% a livello nazionale, 74% a Francavilla), ed è comunque sempre largamente al di sopra del dato complessivo rilevato a livello nazionale (che è pari al 37%, mentre a Francavilla si supera ampiamente il 50%).

Considerando i motivi degli spostamenti all'interno del territorio comunale, e limitando l'osservazione alle tre modalità di spostamento più utilizzate (a piedi, in bicicletta, in automobile) possiamo comporre la seguente tabella, dalla quale risulta con sufficiente chiarezza come ciascuna modalità di spostamento risulti più adeguata, almeno secondo quanto dichiarato (e quindi, si

³ Isfort, 16° Rapporto sulla mobilità degli italiani, Roma, 27 novembre 2019.

presume, praticato) dagli intervistati, in relazione alle diverse motivazioni degli spostamenti. Come si può vedere, l'ordine di priorità in relazione alle motivazioni per la scelta della modalità di spostamento è diverso nei tre casi, ed in particolare è completamente antitetico relativamente agli spostamenti a piedi e in automobile.

Tabella 1

Motivo più frequente per gli spostamenti all'interno del Comune di Francavilla Fontana per ciascuna modalità di spostamento		
<i>A Piedi</i>	<i>In Bicicletta</i>	<i>In Automobile</i>
Svago e tempo libero	Svago e tempo libero	Lavoro o studio
Commissioni	Commissioni	Acquisti
Cura salute e persona	Lavoro o studio	Cura salute e persona
Acquisti	Cura salute e persona	Commissioni
Lavoro o studio	Acquisti	Svago e tempo libero

Una analisi più dettagliata dei dati raccolti attraverso il questionario, disaggregando i risultati per alcune variabili, e anche qui circoscrivendo l'attenzione sulle tre modalità di spostamento più utilizzate (a piedi, in bicicletta, in automobile), ci può offrire ulteriori indicazioni.

Per quanto concerne le differenze di genere, le donne sono più propense agli spostamenti a piedi ed a quelli in automobile (salvo che nel caso di spostamenti per acquisti) rispetto agli uomini; per contro, gli uomini sono decisamente più propensi agli spostamenti in bicicletta rispetto alle donne. La maggior propensione femminile per gli spostamenti a piedi ed in automobile è un dato rilevato anche a livello nazionale, anche se nel caso di Francavilla il divario appare più esplicito. La maggior propensione maschile per gli spostamenti in bicicletta è a sua volta un dato chiaramente rilevato anche a livello nazionale, con una intensità abbastanza prossima a quella registrata a Francavilla (a livello nazionale si registra un divario di 12 punti, a Francavilla di circa 10).

Questo ultimo dato può essere spiegato, come ci ricorda Michela Barzi⁴, considerando che "le ragioni per cui le donne si spostano (...) sono molto più numerose ed interconnesse ai bisogni della propria sfera relazionale. In altri termini, a differenza degli uomini, il loro tragitto tipo non è casa-lavoro, ma qualcosa di simile a casa-scuola-lavoro-spesa-figli. Uno schema che può rendere l'uso esclusivo della bicicletta molto complicato se mancano le adeguate infrastrutture e le connessioni nei sistemi di mobilità. Usare la bicicletta come alternativa all'auto presenta una serie di fondamentali limitazioni per le donne, quando si tratta di accompagnare i bambini, fare la spesa per le esigenze dell'intera famiglia, eccetera. Perché un conto è scegliere un mezzo salutare, non inquinante, che ti fa anche arrivare prima a destinazione, un altro è fare della mobilità un manifesto del proprio stile di vita: molto rappresentativo di un'idea ma poco consona alle condizioni correnti della quotidianità. E la quotidianità per le donne è ancora molto (troppo) rappresentata dallo schema casa-scuola-lavoro-spesa-figli". La stessa Barzi aggiunge inoltre che "il modo in cui ci si veste sembra essere un ulteriore elemento di limitazione dell'uso della bicicletta per andare al lavoro. In pratica l'abbigliamento da indossare, se si devono percorrere alcuni chilometri tutti i giorni e con qualsiasi condizione climatica, potrebbe non coincidere con quello richiesto una volta arrivati in ufficio. Naturalmente è un problema che coinvolge uomini e donne, ma queste ultime sono molto più condizionate dei primi nel pensare che la loro identità di genere, oltre ad una certa posizione lavorativa, abbia una relazione molto forte con il modo in cui vestono. Inoltre il mercato dell'abbigliamento per ciclisti è prevalentemente pensato per un pubblico maschile e il timore che

⁴ Michela Barzi, *Ciclismo urbano e stereotipi di genere*, <http://www.millenniourbano.it>

pedalare possa nuocere alla propria femminilità sembra avere un certo impatto sulle donne”⁵. Una sorta di residuo dei pregiudizi che, nei primi decenni della diffusione delle biciclette, hanno accompagnato le donne cicliste⁶.

Le tabelle che seguono riassumono in modo analitico la distribuzione dei valori rilevati per mezzo utilizzato (a piedi, in bicicletta, in automobile) e per motivo dello spostamento.

Tabella 2

Mezzo utilizzato di solito per gli spostamenti nel Comune di Francavilla Fontana per lavoro o studio (valori %)			
	A piedi	Bicicletta	Automobile
Intero campione	34,5	9,4	48,2
Sesso			
Maschi	32,3	16,5	42,5
Femmine	36,4	4,2	52,1
Età			
Fino a 35 anni	46,1	5,9	36,3
36-55 anni	26,0	10,6	57,7
56 anni e oltre	29,9	13,0	50,6
Occupazione			
Studente	55,6	1,9	27,8
Lavoratore Dipendente	33,0	5,2	55,7
Lavoratore Autonomo	29,7	21,6	40,5
Libero Professionista	17,5	20,0	55,0
Quartiere			
Centro	44,4	6,7	42,2
Croce	27,0	13,5	43,2
Musicisti	50,0	4,5	36,4
Peraro	41,9	11,6	41,9
Peschiera	18,8	6,3	68,8
San Lorenzo	26,5	11,8	52,9
Stadio - Ospedale	29,2	8,3	50,0
Periferia	18,2	12,1	66,7

⁵ Sempre secondo Michela Barzi, “il ruolo delle donne nello sviluppo delle forme di mobilità sostenibile è decisivo perché sono la parte di popolazione che si muove di più, oltre che per ragioni professionali e di studio, per le varie necessità legate all’attività di cura. Anche se sarà difficile che le donne, più sensibili alle tematiche della protezione dell’ambiente e del benessere individuale, abbandonino l’auto per andare a fare la spesa o per le necessità di trasporto dei figli, almeno sui loro spostamenti individuali urbani la bicicletta potrebbe diventare un’alternativa conveniente e salutare”. Si deve inoltre aggiungere “che le donne, se decidono di spostarsi pedalando, si orientano più facilmente sul bike sharing: il non possesso del mezzo evita la scelta del modello, risparmia la fatica della manutenzione e soprattutto limita l’uso della bicicletta a quei percorsi che, essendo coperti dal servizio, presentano le migliori condizioni di ciclabilità”.

⁶ Stefano Pivato, *Storia sociale della bicicletta*, Il Mulino, 2019.

Tabella 3

Mezzo utilizzato di solito per gli spostamenti nel Comune di Francavilla Fontana per acquisti (valori %)			
	A piedi	Bicicletta	Automobile
Intero campione	45,3	7,8	45,3
Sesso			
Maschi	39,1	11,9	46,4
Femmine	49,8	5,1	44,7
Età			
Fino a 35 anni	44,4	8,3	44,4
36-55 anni	42,1	8,7	47,6
56 anni e oltre	47,6	6,9	44,8
Occupazione			
Studente	50,0	8,9	39,3
Casalinga	52,6	5,3	42,1
Pensionato	44,3	4,5	50,0
Disoccupato	45,8	20,8	33,3
Lavoratore Dipendente	45,0	7,3	45,9
Lavoratore Autonomo	40,0	6,7	50,0
Libero Professionista	35,5	12,9	51,6
Quartiere			
Centro	55,2	6,4	38,4
Croce	48,1	7,7	38,5
Musicisti	44,0	12,0	40,0
Peraro	42,5	10,0	47,5
Peschiera	35,5	6,5	58,1
San Lorenzo	36,8	5,3	55,3
Stadio - Ospedale	46,2	3,8	50,0
Periferia	28,2	12,8	56,4

Tabella 4

Mezzo utilizzato di solito per gli spostamenti nel Comune di Francavilla Fontana per commissioni (valori %)			
	A piedi	Bicicletta	Automobile
Intero campione	48,5	10,1	39,2
Sesso			
Maschi	43,3	17,2	36,9
Femmine	53,7	4,9	40,0
Età			
Fino a 35 anni	51,4	8,4	37,4
36-55 anni	45,1	12,0	41,4
56 anni e oltre	48,9	9,9	38,9
Occupazione			
Studente	59,2	8,2	32,7
Casalinga	52,6	2,6	42,1
Pensionato	45,5	9,1	44,2
Disoccupato	44,0	24,0	32,0
Lavoratore Dipendente	49,1	7,9	39,5
Lavoratore Autonomo	48,4	12,9	35,5
Libero Professionista	37,1	20,0	42,9
Quartiere			
Centro	59,0	6,8	32,5
Croce	55,8	11,5	26,9
Musicisti	56,5	13,0	30,4
Peraro	47,5	10,0	42,5
Peschiera	37,9	13,8	44,8
San Lorenzo	36,4	18,2	43,2
Stadio - Ospedale	48,0	0,0	52,0
Periferia	30,6	11,1	55,6

Tabella 5

Mezzo utilizzato di solito per gli spostamenti nel Comune di Francavilla Fontana per cura della salute e della persona (valori %)			
	A piedi	Bicicletta	Automobile
Intero campione	46,4	9,3	42,3
Sesso			
Maschi	44,8	16,1	37,8
Femmine	47,1	4,7	45,5
Età			
Fino a 35 anni	47,4	7,2	43,3
36-55 anni	42,1	11,9	45,2
56 anni e oltre	50,0	8,5	39,0
Occupazione			
Studente	51,0	8,2	38,8
Casalinga	51,4	2,7	45,9
Pensionato	42,9	10,0	42,9
Disoccupato	44,0	16,0	36,0
Lavoratore Dipendente	45,5	7,1	45,5
Lavoratore Autonomo	46,4	10,7	42,9
Libero Professionista	41,9	19,4	38,7
Quartiere			
Centro	61,5	4,8	32,7
Croce	46,4	14,3	33,9
Musicisti	52,4	4,8	42,9
Peraro	48,6	8,6	42,9
Peschiera	39,3	7,1	53,6
San Lorenzo	24,3	16,2	51,4
Stadio - Ospedale	47,8	8,7	43,5
Periferia	21,2	12,1	66,7

Tabella 6

Mezzo utilizzato di solito per gli spostamenti nel Comune di Francavilla Fontana per svago e tempo libero (valori %)			
	A piedi	Bicicletta	Automobile
Intero campione	54,1	19,1	23,5
Sesso			
Maschi	51,0	24,2	20,4
Femmine	56,6	15,2	26,3
Età			
Fino a 35 anni	54,8	19,2	22,1
36-55 anni	47,0	20,9	27,6
56 anni e oltre	60,5	16,9	21,0
Occupazione			
Studente	62,3	17,0	17,0
Casalinga	60,5	10,5	28,9
Pensionato	56,3	16,9	25,4
Disoccupato	60,9	26,1	8,7
Lavoratore Dipendente	53,3	19,6	23,4
Lavoratore Autonomo	36,4	27,3	33,3
Libero Professionista	44,1	23,5	26,5
Quartiere			
Centro	62,3	14,0	21,9
Croce	56,9	23,5	11,8
Musicisti	70,0	10,0	15,0
Peraro	47,1	23,5	29,4
Peschiera	41,9	25,8	29,0
San Lorenzo	42,5	22,5	32,5
Stadio - Ospedale	51,7	17,2	24,1
Periferia	44,4	19,4	33,3

3. Mezzo utilizzato di solito per gli spostamenti al di fuori del Comune di Francavilla Fontana

Per quanto riguarda gli spostamenti al di fuori del comune, il dato che emerge è la netta prevalenza della mobilità motorizzata privata, con quote che vanno dal 78% nel caso degli spostamenti per lavoro o studio (che fanno registrare anche il 13% di utilizzo di autobus e l'8% di utilizzo di treni), fino a più del 90% nel caso di spostamenti per acquisti, commissioni e cura della salute e della persona. Nel caso degli spostamenti per svago e tempo libero la mobilità motorizzata privata raggiunge l'80%, con un 13% di utilizzo di autobus o treni, e un significativo 7% di utilizzo della bicicletta.

Si tratta di indicazioni del tutto coerenti con quanto risulta dal già citato 16° Rapporto Isfort sulla mobilità degli italiani. Per quanto concerne la mobilità extraurbana, infatti, il Rapporto rileva una quota pari all'85,8% per mezzi a motore privati (auto e moto) e all'11,7% per i mezzi pubblici.

Da segnalare, anche in questo caso, il dato positivo relativamente all'utilizzo della bicicletta per la mobilità extraurbana, che a Francavilla si colloca sempre al di sopra dell'1% rilevato dal Rapporto Isfort e che raggiunge il 7%, come segnalato sopra, nel caso degli spostamenti per svago e tempo libero.

4. Utilizzo della bicicletta

Una domanda del questionario-intervista chiedeva se l'intervistato utilizzasse la bicicletta tutto l'anno, solo nella bella stagione, saltuariamente nelle belle giornate oppure mai o quasi mai. Il dato complessivo indica che il 18,3% degli intervistati usa la bicicletta tutto l'anno ed il 21,5% solo nella bella stagione. Un altro 22,1% la utilizza saltuariamente, nelle belle giornate, mentre il 38,2% non la utilizza mai o quasi mai. Questo riscontro conferma quanto già osservato in precedenza circa la notevole presenza della bicicletta (almeno in rapporto allo scenario italiano) tra i mezzi solitamente utilizzati per gli spostamenti all'interno del territorio comunale.

L'analisi dettagliata dei dati raccolti conferma inoltre quanto prima sottolineato circa la differente propensione all'uso della bicicletta da parte di uomini e donne.

Per meglio chiarire questo aspetto possiamo esprimere i dati raccolti in termini di indici, ponendo uguale a 100 il valore percentuale rilevato nell'intero campione e procedere quindi ai vari incroci. Ovviamente, se per una data variabile (ad esempio sesso: maschi) ed una data risposta (ad esempio: uso la bicicletta tutto l'anno) otterremo un valore pari a 100, significherà che il dato rilevato sarà pari alla media del campione. Se invece sarà superiore a 100 significherà che il dato sarà superiore alla media del campione; e che sarà al di sotto della media se risulterà inferiore a 100. In questo modo disporremo di un indicatore svincolato da riferimenti esterni (come la media rilevata a livello nazionale) ma strettamente connesso alle caratteristiche del campione osservato. Nello specifico, come si può vedere dalla Tabella 7, le risposte fornite da uomini e donne sono diametralmente contrapposte. Gli uomini fanno registrare indici superiori a 100 per le due risposte che potremmo considerare connesse ad un atteggiamento positivo nei confronti dell'uso della bicicletta (la uso tutto l'anno, la uso solo nella bella stagione), e inferiori a 100 per le due risposte che potremmo considerare connesse ad un atteggiamento negativo nei confronti dell'uso della bicicletta (la uso saltuariamente, non la uso mai). Il contrario esatto accade per le donne.

Come appena detto, ciò conferma quanto osservato in precedenza circa la diversa propensione all'uso della bicicletta da parte di uomini e donne, con la differenza che qui il riferimento non è ad una specifica motivazione dello spostamento all'interno del territorio comunale ma riguarda l'intero campione e l'insieme degli spostamenti intra ed extracomunali. Si tratta quindi di un dato più generale che sembrerebbe indicare una linea di tendenza diffusa e consolidata (come già segnalato,

nel 2018 il divario tra uomini e donne circa la propensione all'uso della bicicletta, a livello nazionale, è stato di 12 punti; ma era di 10 punti nel 2008⁷).

Tabella 7

Periodo di utilizzo della bicicletta (Indici – Valore % intero campione = 100)				
	Tutto l'anno	Solo nella bella stagione	Saltuariamente nelle belle giornate	Mai o quasi mai
Sesso				
Maschi	178	115	77	67
Femmine	47	83	120	123
Età				
Età fino a 35 anni	113	101	98	94
Età 36-55 anni	102	112	125	77
Età 56 anni in poi	89	89	70	128
Occupazione				
Studente	100	76	111	107
Casalunga	38	128	109	108
Pensionato	94	102	49	131
Disoccupato	137	116	113	65
Lavoratore Dipendente	97	93	126	90
Lavoratore Autonomo	153	149	72	63
Libero Professionista	128	78	106	96
Quartieri				
Centro	92	92	116	98
Croce	133	88	110	85
Musicisti	86	49	48	165
Peraro	109	133	65	97
Peschiera	95	182	98	57
San Lorenzo	141	93	103	82
Stadio - Ospedale	68	58	113	131
Periferia	68	116	85	115

⁷ Cfr. Isfort, *16° Rapporto sulla mobilità degli italiani*, citato in precedenza.

Si può aggiungere qualche osservazione a proposito della diversa propensione ad utilizzare la bicicletta in base al quartiere di residenza. In alcune zone (San Lorenzo, Croce, Peraro, Peschiera) la frequenza di utilizzo della bicicletta appare complessivamente superiore alla media cittadina, e parallelamente la quota di coloro che rispondono di utilizzarla “mai o quasi mai” appare inferiore al dato medio. Ci sono peraltro delle differenze. Quartieri come San Lorenzo e Croce appaiono più evidentemente orientati a servirsi della bicicletta tutto l’anno, mentre quartieri come Peraro e, soprattutto, Peschiera, sembrano privilegiare l’uso di questo mezzo di trasporto specialmente durante la stagione estiva. L’area centrale della città si colloca su una posizione abbastanza prossima alla media del campione. Quartieri più lontani dal centro, come la zona Stadio e Ospedale e le periferie, denotano invece una scarsa propensione all’utilizzo della bicicletta.

C’è poi il caso del quartiere Musicisti che, pur essendo piuttosto centrale, fa segnare indici molto al di sotto della media circa l’utilizzo della bicicletta per tutte le frequenze previste (tutto l’anno, nella stagione estiva o saltuariamente), e l’indice più alto in assoluto circa in non utilizzo di questa modalità di spostamento.

Come accennato in precedenza, l’indice riportato in Tabella 7 è un dato che si riferisce alla media rilevata sull’intero campione e che in certo modo misura la distanza da tale media di un sottoinsieme del campione stesso (in questo caso il quartiere Musicisti), assumendo un valore superiore a 100 se il sottoinsieme si colloca al di sopra della media generale ed inferiore a 100 qualora se ne collochi al di sotto. Facendo riferimento alle Tabelle da 2 a 6, tuttavia, possiamo vedere che il quartiere Musicisti registra quote molto basse di utilizzo della bicicletta solo per gli spostamenti per lavoro o studio, per cura della salute e della persona e per svago e tempo libero, mentre accade il contrario per gli spostamenti legati ad acquisti e commissioni. Alcuni ulteriori dati ci offriranno tra poco la possibilità di chiarire meglio questo punto.

5. Importanza di alcuni interventi

L’ultima domanda del questionario-intervista era la seguente: Quale importanza dovrebbe essere assegnata a ciascuno dei seguenti interventi:

Realizzazione di nuove piste ciclabili

Creazione di nuove isole pedonali e/o zone a traffico limitato (ZTL)

Manutenzione delle strade e dei marciapiedi

Realizzazione di rastrelliere per biciclette

Realizzazione di parcheggi sicuri per biciclette

Miglioramento dell’offerta di trasporto pubblico (orari, fermate, percorsi)

Aumento del numero di parcheggi per auto

Introduzione di forme innovative di trasporto pubblico (es. autobus a chiamata)

Miglioramento della sicurezza e della segnaletica sui percorsi ciclabili

Interventi per la sicurezza stradale (Zone 30, telecamere semaforiche, dossi)

La risposta poteva variare da 1=poco importante, a 2=abbastanza importante, a 3=molto importante, a 4=indispensabile. La media delle risposte fornisce così un indice che può quindi variare da 1 a 4. Un punteggio inferiore a 2 è indicatore di scarsa o modesta rilevanza dell’intervento, mentre un punteggio superiore a 3 indica la forte rilevanza dell’intervento stesso.

La Tabella 8 riporta il risultato generale relativo all’intero campione e la disaggregazione per sesso.

Tabella 8

Quale importanza dovrebbe essere assegnata a ciascuno dei seguenti interventi?			
Dati totali e per sesso			
Intervento	Totale	Maschi	Femmine
Realizzazione di nuove piste ciclabili	2,50	2,71	2,37
Creazione di nuove isole pedonali e/o zone a traffico limitato (ZTL)	2,54	2,59	2,51
Manutenzione delle strade e dei marciapiedi	3,36	3,47	3,29
Realizzazione di rastrelliere per biciclette	2,34	2,52	2,24
Realizzazione di parcheggi sicuri per biciclette	2,35	2,57	2,21
Miglioramento dell'offerta di trasporto pubblico (orari, fermate, percorsi)	2,78	2,66	2,87
Aumento del numero di parcheggi per auto	2,70	2,66	2,73
Introduzione di forme innovative di trasporto pubblico (es. autobus a chiamata)	2,52	2,42	2,59
Miglioramento della sicurezza e della segnaletica sui percorsi ciclabili	2,83	2,92	2,77
Interventi per la sicurezza stradale (Zone 30, telecamere semaforiche, dossi)	3,06	3,15	3,02

Come si vede, i valori più elevati (superiori a 3) riguardano la manutenzione delle strade e dei marciapiedi e gli interventi per la sicurezza stradale. Seguono il miglioramento della sicurezza e della segnaletica sui percorsi ciclabili, il miglioramento dell'offerta di trasporto pubblico e l'aumento del numero di parcheggi per auto, con valori tra 2,70 e 2,83. Gli uomini tendono a sottolineare maggiormente l'importanza dei primi tre di questi interventi rispetto alle donne, mentre per gli ultimi due accade il contrario. In generale gli uomini tendono ad assegnare punteggi più elevati che non le donne a tutti gli interventi legati alla mobilità basata sull'utilizzo della bicicletta.

La distribuzione delle risposte per classe di età degli intervistati (Tabella 9) mostra un andamento analogo a quello appena illustrato. La distribuzione delle risposte per situazione occupazionale (Tabella 10) mostra invece qualche segnale di maggiore variabilità.

Il dato più interessante, tuttavia, è quello relativo alla distribuzione delle risposte per quartieri (Tabella 11).

Il quartiere Musicisti, sul quale ci siamo soffermati in precedenza, si segnala per indici molto elevati relativamente a otto dei dieci interventi proposti, e cioè all'esigenza della manutenzione delle strade e dei marciapiedi (3,65), agli interventi per la sicurezza stradale (3,39), all'aumento del numero di parcheggi per auto (3,18), alla creazione di nuove isole pedonali e/o zone a traffico limitato (ZTL) (3,06), al miglioramento dell'offerta di trasporto pubblico (3,00), alla realizzazione di parcheggi sicuri per biciclette (3,00), al miglioramento della sicurezza e della segnaletica sui percorsi ciclabili (2,94) e all'introduzione di forme innovative di trasporto pubblico (2,89). E anche per quanto riguarda gli altri due interventi, realizzazione di nuove piste ciclabili (2,56) e realizzazione di rastrelliere per biciclette (2,59) l'indice è tra i più alti registrati nei diversi quartieri. Tutto ciò - unitamente al fatto che in questo quartiere (cfr. Tabelle da 2 a 6) la mobilità a piedi fa rilevare percentuali sempre maggiori della media del campione mentre la mobilità automobilistica si colloca costantemente al

di sotto della media (salvo che per gli spostamenti per la cura della salute e della persona), e ricordando il dato di Tabella 7 richiamato in precedenza circa la scarsa propensione all'utilizzo della bicicletta – fa pensare ad un'area urbana dotata di una viabilità insufficiente per garantire la necessaria fluidità del traffico veicolare e adeguate possibilità di parcheggi, e con elevati livelli di rischio, o almeno di disagio, ai danni della mobilità attiva.

Lo schema che segue riassume i primi cinque interventi in ordine di importanza che, secondo gli intervistati, dovrebbero essere realizzati nei diversi quartieri. Come si vede, al primo posto c'è sempre la manutenzione delle strade e dei marciapiedi, ed al secondo posto (salvo che nel quartiere Croce, dove si colloca al terzo posto) gli interventi per la sicurezza stradale.

<p>Centro</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) Manutenzione delle strade e dei marciapiedi 2) Interventi per la sicurezza stradale 3) Miglioramento dell'offerta di trasporto pubblico 3) Miglioramento della sicurezza e della segnaletica sui percorsi ciclabili 5) Aumento del numero di parcheggi per auto 	<p>Croce</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) Manutenzione delle strade e dei marciapiedi 2) Miglioramento della sicurezza e della segnaletica sui percorsi ciclabili 3) Interventi per la sicurezza stradale 4) Miglioramento dell'offerta di trasporto pubblico 5) Creazione di nuove isole pedonali e/o zone a traffico limitato (ZTL)
<p>Musicisti</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) Manutenzione delle strade e dei marciapiedi 2) Interventi per la sicurezza stradale 3) Aumento del numero di parcheggi per auto 4) Creazione di nuove isole pedonali e/o zone a traffico limitato (ZTL) 5) Miglioramento dell'offerta di trasporto pubblico e Realizzazione di parcheggi sicuri per biciclette 	<p>Peraro</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) Manutenzione delle strade e dei marciapiedi 2) Interventi per la sicurezza stradale 3) Miglioramento dell'offerta di trasporto pubblico 4) Miglioramento della sicurezza e della segnaletica sui percorsi ciclabili 5) Creazione di nuove isole pedonali e/o zone a traffico limitato (ZTL)
<p>Peschiera</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) Manutenzione delle strade e dei marciapiedi 2) Interventi per la sicurezza stradale 3) Realizzazione di nuove piste ciclabili 4) Creazione di nuove isole pedonali e/o zone a traffico limitato (ZTL) 4) Miglioramento della sicurezza e della segnaletica sui percorsi ciclabili 	<p>San Lorenzo</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) Manutenzione delle strade e dei marciapiedi 2) Interventi per la sicurezza stradale 3) Miglioramento della sicurezza e della segnaletica sui percorsi ciclabili 4) Aumento del numero di parcheggi per auto 5) Miglioramento dell'offerta di trasporto pubblico
<p>Stadio – Ospedale</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) Manutenzione delle strade e dei marciapiedi 2) Interventi per la sicurezza stradale 3) Miglioramento dell'offerta di trasporto pubblico 4) Miglioramento della sicurezza e della segnaletica sui percorsi ciclabili 5) Realizzazione di nuove piste ciclabili 	<p>Periferia</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) Manutenzione delle strade e dei marciapiedi 2) Interventi per la sicurezza stradale 3) Miglioramento dell'offerta di trasporto pubblico 4) Miglioramento della sicurezza e della segnaletica sui percorsi ciclabili 5) Introduzione di forme innovative di trasporto pubblico (es. autobus a chiamata)

Tabella 9

Quale importanza dovrebbe essere assegnata a ciascuno dei seguenti interventi?			
Dati per classi di età			
Intervento	Età fino 35 anni	Età 36-55 anni	Età oltre 56 anni
Realizzazione di nuove piste ciclabili	2,39	2,62	2,45
Creazione di nuove isole pedonali e/o zone a traffico limitato (ZTL)	2,47	2,71	2,44
Manutenzione delle strade e dei marciapiedi	3,40	3,40	3,31
Realizzazione di rastrelliere per biciclette	2,34	2,37	2,33
Realizzazione di parcheggi sicuri per biciclette	2,39	2,41	2,27
Miglioramento dell'offerta di trasporto pubblico (orari, fermate, percorsi)	2,82	2,82	2,71
Aumento del numero di parcheggi per auto	2,62	2,81	2,66
Introduzione di forme innovative di trasporto pubblico (es. autobus a chiamata)	2,70	2,56	2,30
Miglioramento della sicurezza e della segnaletica sui percorsi ciclabili	2,80	2,98	2,67
Interventi per la sicurezza stradale (Zone 30, telecamere semaforiche, dossi)	3,11	3,07	3,00

Tabella 10

Quale importanza dovrebbe essere assegnata a ciascuno dei seguenti interventi?							
Dati per situazione occupazionale							
Intervento	Studente	Casalinga	Pensionato	Disoccupato	Lavoratore Dipendente	Lavoratore Autonomo	Libero Profess.
Realizzazione di nuove piste ciclabili	2,52	2,28	2,48	2,36	2,62	2,61	2,48
Creazione di nuove isole pedonali e/o zone a traffico limitato (ZTL)	2,50	2,45	2,32	2,79	2,70	2,68	2,50
Manutenzione delle strade e dei marciapiedi	3,25	3,34	3,25	3,65	3,41	3,39	3,54
Realizzazione di rastrelliere per biciclette	2,32	2,23	2,25	2,43	2,46	2,33	2,36
Realizzazione di parcheggi sicuri per biciclette	2,45	2,16	2,28	2,46	2,42	2,35	2,35
Miglioramento dell'offerta di trasporto pubblico (orari, fermate, percorsi)	2,94	2,85	2,56	2,88	2,81	2,48	2,89
Aumento del numero di parcheggi per auto	2,48	2,67	2,54	3,05	2,88	2,91	2,65
Introduzione di forme innovative di trasporto pubblico (es. autobus a chiamata)	2,76	2,53	2,12	2,67	2,62	2,23	2,67
Miglioramento della sicurezza e della segnaletica sui percorsi ciclabili	2,94	2,77	2,66	3,04	2,88	2,77	2,85
Interventi per la sicurezza stradale (Zone 30, telecamere semaforiche, dossi)	3,04	3,12	2,94	3,20	3,12	3,08	3,00

Tabella 11

Quale importanza dovrebbe essere assegnata a ciascuno dei seguenti interventi?								
Dati per quartieri								
Intervento	Centro	Croce	Musicisti	Peraro	Peschiera	S.Lorenzo	Stadio-Ospedale	Periferia
Realizzazione di nuove piste ciclabili	2,54	2,55	2,56	2,33	2,62	2,42	2,40	2,56
Creazione di nuove isole pedonali e/o zone a traffico limitato (ZTL)	2,61	2,63	3,06	2,66	2,58	2,26	2,24	2,29
Manutenzione delle strade e dei marciapiedi	3,38	3,58	3,65	3,06	3,22	3,27	3,23	3,42
Realizzazione di rastrelliere per biciclette	2,35	2,32	2,59	2,24	2,23	2,54	2,16	2,47
Realizzazione di parcheggi sicuri per biciclette	2,41	2,26	3,00	2,14	2,20	2,48	2,20	2,47
Miglioramento dell'offerta di trasporto pubblico (orari, fermate, percorsi)	2,93	2,71	3,00	2,75	2,52	2,71	2,54	2,91
Aumento del numero di parcheggi per auto	2,88	2,56	3,18	2,53	2,43	2,82	2,29	2,52
Introduzione di forme innovative di trasporto pubblico (es. autobus a chiamata)	2,58	2,47	2,89	2,56	2,23	2,53	2,19	2,58
Miglioramento della sicurezza e della segnaletica sui percorsi ciclabili	2,93	3,11	2,94	2,69	2,58	2,91	2,41	2,88
Interventi per la sicurezza stradale (Zone 30, telecamere semaforiche, dossi)	3,10	2,98	3,39	2,94	3,12	3,26	2,78	3,03

6. Principali problemi rilevati muovendosi a piedi o in bicicletta e per gli utenti deboli

Il questionario-intervista comprendeva anche quattro domande relative ai principali problemi riscontrati dagli intervistati in quattro casi specifici: nell'utilizzo di mezzi pubblici, muovendosi a piedi o in bicicletta a Francavilla Fontana e per gli utenti deboli della strada (anziani, disabili, genitori con passeggino).

I risultati, esposti nel dettaglio attraverso le tabelle incluse in appendice, confermano quanto appena detto a proposito degli interventi che, secondo gli intervistati, sarebbe più importante assumere.

In particolare, per la mobilità attiva, emergono i problemi causati dal dissesto di strade e marciapiedi e dalla scarsa sicurezza degli spostamenti a causa del traffico, dell'inadeguatezza degli attraversamenti pedonali, dell'eccessiva velocità dei mezzi motorizzati, della scarsa illuminazione dei percorsi. Emerge anche, però, la denuncia di comportamenti che denotano scarso senso civico, come l'abitudine di parcheggiare auto e moto sui marciapiedi. Per quanto concerne la mobilità in

bicicletta, viene anche sottolineata la carenza di piste ciclabili e di rastrelliere o parcheggi dedicati per biciclette. Venendo agli utenti deboli della strada, ai problemi già indicati per la mobilità attiva, si aggiungono quelli derivanti dalla scarsità di parcheggi riservati (con l'aggravante del malcostume di utilizzarli senza averne diritto, come alcuni intervistati hanno aggiunto a titolo di commento personale), alla carenza di sistemi di trasporto pubblico e di attraversamenti pedonali dedicati, all'esistenza di barriere architettoniche.

Appendice

Risultati della rilevazione

Analisi della mobilità sostenibile a Francavilla Fontana

A cura del Circolo "Piaroa" Legambiente

Con il Patrocinio dell'Amministrazione Comunale di Francavilla Fontana

1. Caratteristiche del campione

Età

	14-17	18-25	26-35	36-45	46-55	56-65	Oltre 65	NR
Valori assoluti								
19	41	33	69	50	58	77	5	
Totale	352							
Valori percentuali								
5,4	11,6	9,4	19,6	14,2	16,5	21,9	1,4	

Sesso

	Maschi	Femmine	NR
Valori assoluti			
142	196	14	
Totale 352			
Valori percentuali			
40,3	55,7	4,0	

Occupazione

	Studente	Casalinga	Pensionato	Disoccupato	Lavoratore Dipendente	Libero Professionista	Lavoratore Autonomo	Altro	NR
Valori assoluti									
51	37	83	26	95	30	25	4	2	
Totale	353*								
Valori percentuali (base 352)									
14,5	10,5	23,6	7,4	27,0	8,5	7,1	1,1	0,6	

* 1 caso di doppia posizione occupazionale

Quartiere di residenza

	Centro	S Lorenzo	Peraro	Peschiera	Musicisti	Stadio	Croce	Ospedale	Periferia	NR
Valori assoluti										
110	42	38	27	19	15	44	10	36	11	
Totale	352									
Valori percentuali										
31,3	11,9	10,8	7,7	5,4	4,3	12,5	2,8	10,2	3,1	

Componenti della famiglia

	1	2	3	4	5	Più di 5	NR
Valori assoluti							
26	68	102	113	28	11	4	
Totale 352							
Valori percentuali							
7,4	19,3	29,0	32,1	8,0	3,1	1,1	

Componenti della famiglia muniti di patente di guida

	1	2	3	4	5	Più di 5	NR
Valori assoluti							
68	153	78	35	7	0	11	
Totale 352							
Valori percentuali							
19,3	43,5	22,2	9,9	2,0	0,0	3,1	

Mezzi a motore disponibili in famiglia

	1	2	3	4	5	Più di 5	Nessuno	NR
Valori assoluti								
135	136	49	6	5	2	3	16	
Totale 352								
Valori percentuali								
38,4	38,6	13,9	1,7	1,4	0,6	0,9	4,5	

Biciclette (anche elettriche) disponibili in famiglia

	1	2	3	4	5	Più di 5	Nessuna	NR
Valori assoluti								
88	86	53	29	8	9	7	72	
Totale 352								
Valori percentuali								
25,0	24,4	15,1	8,2	2,3	2,6	2,0	20,5	

Luogo di lavoro o di studio

	Nel Comune di Francavilla Fontana	In altro Comune limitrofo con spostamenti giornalieri	In altro Comune la cui distanza rende impossibili spostamenti giornalieri	NR
Valori assoluti				
172	55	21	106	
Totale 354*				
Valori percentuali (Base 352)				
48,9	15,6	6,0	30,1	

- Due casi di lavoro o studio in due diverse località.

2. Mezzo utilizzato per gli spostamenti per motivo degli spostamenti

Mezzo utilizzato di solito per gli spostamenti nel Comune di Francavilla Fontana per lavoro o studio

A piedi	Bicicletta	Automobile	Moto, Scooter	Mezzi Pubblici	Altro
Valori assoluti					
106	29	148	10	12	2
Totale 307					
Valori percentuali (Base 307)					
34,5	9,4	48,2	3,3	3,9	0,7

NR 98

Mezzo utilizzato di solito per gli spostamenti nel Comune di Francavilla Fontana per acquisti

A piedi	Bicicletta	Automobile	Moto, Scooter	Mezzi Pubblici	Altro
Valori assoluti					
174	30	174	3	1	2
Totale 384					
Valori percentuali (Base 384)					
45,3	7,8	45,3	0,8	0,3	0,5

NR 34

Mezzo utilizzato di solito per gli spostamenti nel Comune di Francavilla Fontana per commissioni

A piedi	Bicicletta	Automobile	Moto, Scooter	Mezzi Pubblici	Altro
Valori assoluti					
182	38	147	6	1	1
Totale 375					
Valori percentuali (Base 375)					
48,5	10,1	39,2	1,6	0,3	0,3

NR 37

Mezzo utilizzato di solito per gli spostamenti nel Comune di Francavilla Fontana per cura della salute e della persona

A piedi	Bicicletta	Automobile	Moto, Scooter	Mezzi Pubblici	Altro
Valori assoluti					
160	32	146	1	4	2
Totale 345					
Valori percentuali (Base 345)					
46,4	9,3	42,3	0,3	1,2	0,6

NR 51

Mezzo utilizzato di solito per gli spostamenti nel Comune di Francavilla Fontana per svago e tempo libero

A piedi	Bicicletta	Automobile	Moto, Scooter	Mezzi Pubblici	Altro
Valori assoluti					
198	70	86	7	3	2
Totale 366					
Valori percentuali (Base 366)					
54,1	19,1	23,5	1,9	0,8	0,5

NR 49

Mezzo utilizzato di solito per gli spostamenti nel Comune di Francavilla Fontana per altro

A piedi	Bicicletta	Automobile	Moto, Scooter	Mezzi Pubblici	Altro
Valori assoluti					
51	12	48	2	1	1
Totale 115					
Valori percentuali (Base 115)					
44,3	10,4	41,7	1,7	0,9	0,9

NR 249

Mezzo utilizzato di solito per gli spostamenti al di fuori del Comune di Francavilla Fontana per lavoro o studio

A piedi	Bicicletta	Automobile	Moto, Scooter	Bus	Treno
Valori assoluti					
0	3	196	5	33	21
Totale 258					
Valori percentuali (Base 258)					
0,0	1,2	76,0	1,9	12,8	8,1

NR 123

Mezzo utilizzato di solito per gli spostamenti al di fuori del Comune di Francavilla Fontana per acquisti

A piedi	Bicicletta	Automobile	Moto, Scooter	Bus	Treno
Valori assoluti					
0	4	263	4	10	10
Totale 291					
Valori percentuali (Base 291)					
0,0	1,4	90,4	1,4	3,4	3,4

NR 76

Mezzo utilizzato di solito per gli spostamenti al di fuori del Comune di Francavilla Fontana per commissioni

A piedi	Bicicletta	Automobile	Moto, Scooter	Bus	Treno
Valori assoluti					
0	7	247	2	7	10
Totale 273					
Valori percentuali (Base 273)					
0,0	2,6	90,5	0,7	2,6	3,7

NR 90

Mezzo utilizzato di solito per gli spostamenti al di fuori del Comune di Francavilla Fontana per cura della salute e della persona

A piedi	Bicicletta	Automobile	Moto, Scooter	Bus	Treno
Valori assoluti					
0	5	231	3	5	11
Totale 255					
Valori percentuali (Base 255)					
0,0	2,0	90,6	1,2	2,0	4,3

NR 109

Mezzo utilizzato di solito per gli spostamenti al di fuori del Comune di Francavilla Fontana per svago e tempo libero

A piedi	Bicicletta	Automobile	Moto, Scooter	Bus	Treno
Valori assoluti					
0	18	198	8	14	19
Totale 257					
Valori percentuali (Base 257)					
0,0	7,0	77,0	3,1	5,4	7,4

NR 123

Mezzo utilizzato di solito per gli spostamenti al di fuori del Comune di Francavilla Fontana per altro

A piedi	Bicicletta	Automobile	Moto, Scooter	Bus	Treno
Valori assoluti					
0	3	82	2	4	10
Totale 101					
Valori percentuali (Base 101)					
0,0	3,0	81,2	2,0	4,0	9,9

NR 260

3. Periodo di utilizzo della bicicletta

Periodo di utilizzo della bicicletta (Totale)

Tutto l'anno	Solo nella bella stagione	Saltuariamente nelle belle giornate	Mai o quasi mai
Valori assoluti			
58	68	70	121
Totale 317			
Valori percentuali (Base 317)			
18,3	21,5	22,1	38,2

NR 35

Periodo di utilizzo della bicicletta (Sesso: Maschi)

Tutto l'anno	Solo nella bella stagione	Saltuariamente nelle belle giornate	Mai o quasi mai
Valori assoluti			
42	32	22	33
Totale 129			
Valori percentuali (Base 129)			
32,6	24,8	17,1	25,6

NR 13

Periodo di utilizzo della bicicletta (Sesso: Femmine)

Tutto l'anno	Solo nella bella stagione	Saltuariamente nelle belle giornate	Mai o quasi mai
Valori assoluti			
15	31	46	82
Totale 174			
Valori percentuali (Base 174)			
8,6	17,8	26,4	47,1

NR 22

Periodo di utilizzo della bicicletta (Età: fino a 35 anni)

Tutto l'anno	Solo nella bella stagione	Saltuariamente nelle belle giornate	Mai o quasi mai
Valori assoluti			
19	20	20	33
Totale 92			
Valori percentuali (Base 92)			
20,7	21,7	21,7	35,9

NR 1

Periodo di utilizzo della bicicletta (Età: 36-55 anni)

Tutto l'anno	Solo nella bella stagione	Saltuariamente nelle belle giornate	Mai o quasi mai
Valori assoluti			
21	27	31	33
Totale 112			
Valori percentuali (Base 112)			
18,8	24,1	27,7	29,5

NR 7

Periodo di utilizzo della bicicletta (Età: 56 anni e oltre)

Tutto l'anno	Solo nella bella stagione	Saltuariamente nelle belle giornate	Mai o quasi mai
Valori assoluti			
18	21	17	54
Totale 110			
Valori percentuali (Base 110)			
16,4	19,1	15,5	49,1

NR 25

Periodo di utilizzo della bicicletta (Occupazione: Studente)

Tutto l'anno	Solo nella bella stagione	Saltuariamente nelle belle giornate	Mai o quasi mai
Valori assoluti			
9	8	12	20
Totale 49			
Valori percentuali (Base 49)			
18,4	16,3	24,5	40,8

NR 2

Periodo di utilizzo della bicicletta (Occupazione: Casalinga)

Tutto l'anno	Solo nella bella stagione	Saltuariamente nelle belle giornate	Mai o quasi mai
Valori assoluti			
2	8	7	12
Totale 29			
Valori percentuali (Base 29)			
6,9	27,6	24,1	41,4

NR 8

Periodo di utilizzo della bicicletta (Occupazione: Pensionato)

Tutto l'anno	Solo nella bella stagione	Saltuariamente nelle belle giornate	Mai o quasi mai
Valori assoluti			
11	14	7	32
Totale 64			
Valori percentuali (Base 64)			
17,2	21,9	10,9	50,0

NR 19

Periodo di utilizzo della bicicletta (Occupazione: Disoccupato)

Tutto l'anno	Solo nella bella stagione	Saltuariamente nelle belle giornate	Mai o quasi mai
Valori assoluti			
6	6	6	6
Totale 24			
Valori percentuali (Base 24)			
25,0	25,0	25,0	25,0

NR 2

Periodo di utilizzo della bicicletta (Occupazione: Lavoratore dipendente)

Tutto l'anno	Solo nella bella stagione	Saltuariamente nelle belle giornate	Mai o quasi mai
Valori assoluti			
16	18	25	31
Totale 90			
Valori percentuali (Base 90)			
17,8	20,0	27,8	34,4

NR 4

Periodo di utilizzo della bicicletta (Occupazione: Lavoratore autonomo)

Tutto l'anno	Solo nella bella stagione	Saltuariamente nelle belle giornate	Mai o quasi mai
Valori assoluti			
7	8	4	6
Totale 25			
Valori percentuali (Base 25)			
28,0	32,0	16,0	24,0

NR 0

Periodo di utilizzo della bicicletta (Occupazione: Libero professionista)

Tutto l'anno	Solo nella bella stagione	Saltuariamente nelle belle giornate	Mai o quasi mai
Valori assoluti			
7	5	7	11
Totale 30			
Valori percentuali (Base 30)			
23,3	16,7	23,3	36,7

NR 0

Periodo di utilizzo della bicicletta (Quartiere: Centro)

Tutto l'anno	Solo nella bella stagione	Saltuariamente nelle belle giornate	Mai o quasi mai
Valori assoluti			
17	20	26	38
Totale 101			
Valori percentuali (Base 101)			
16,8	19,8	25,7	37,6

NR 9

Periodo di utilizzo della bicicletta (Quartiere: Croce)

Tutto l'anno	Solo nella bella stagione	Saltuariamente nelle belle giornate	Mai o quasi mai
Valori assoluti			
9	7	9	12
Totale 37			
Valori percentuali (Base 37)			
24,3	18,9	24,3	32,4

NR 7

Periodo di utilizzo della bicicletta (Quartiere: Musicisti)

Tutto l'anno	Solo nella bella stagione	Saltuariamente nelle belle giornate	Mai o quasi mai
Valori assoluti			
3	2	2	12
Totale 19			
Valori percentuali (Base 19)			
15,8	10,5	10,5	63,2

NR 0

Periodo di utilizzo della bicicletta (Quartiere: Peraro)

Tutto l'anno	Solo nella bella stagione	Saltuariamente nelle belle giornate	Mai o quasi mai
Valori assoluti			
7	10	5	13
Totale 35			
Valori percentuali (Base 35)			
20,0	28,6	14,3	37,1

NR 3

Periodo di utilizzo della bicicletta (Quartiere: San Lorenzo)

Tutto l'anno	Solo nella bella stagione	Saltuariamente nelle belle giornate	Mai o quasi mai
Valori assoluti			
9	7	8	11
Totale 35			
Valori percentuali (Base 35)			
25,7	20,0	22,9	31,4

NR 7

Periodo di utilizzo della bicicletta (Quartiere: Peschiera)

Tutto l'anno	Solo nella bella stagione	Saltuariamente nelle belle giornate	Mai o quasi mai
Valori assoluti			
4	9	5	5
Totale 23			
Valori percentuali (Base 23)			
17,4	39,1	21,7	21,7

NR 4

Periodo di utilizzo della bicicletta (Quartiere: Stadio-Ospedale)

Tutto l'anno	Solo nella bella stagione	Saltuariamente nelle belle giornate	Mai o quasi mai
Valori assoluti			
3	3	6	12
Totale 24			
Valori percentuali (Base 24)			
12,5	12,5	25,0	50,0

NR 1

Periodo di utilizzo della bicicletta (Quartiere: Periferia)

Tutto l'anno	Solo nella bella stagione	Saltuariamente nelle belle giornate	Mai o quasi mai
Valori assoluti			
4	8	6	14
Totale 32			
Valori percentuali (Base 32)			
12,5	25,0	18,8	43,8

NR 4

4. Frequenza di utilizzo dei Mezzi Pubblici

Frequenza di utilizzo dei Mezzi Pubblici

Ogni giorno o ogni giorno lavorativo	2 o 3 volte a settimana	1 volta a settimana	1 o 2 volte al mese	Pochissime volte all'anno o mai	NR
Valori assoluti					
23	8	8	29	258	26
Totale 352					
Valori percentuali					
6,5	2,3	2,3	8,2	73,3	7,4

5. Principali problemi riscontrati

Principali problemi riscontrati nell'utilizzo di mezzi pubblici

Attese troppo lunghe	Tempo di percorrenza troppo lungo	Mezzi troppo affollati	Costo elevato	Lontananza delle fermate	Scarsa Puntualità/ regolarità	Altro	Non utilizzo mai mezzi pubblici	NR
Valori assoluti								
58	25	41	21	47	73	31	153	42
Totale 491								
Valori percentuali (Base 352)								
16,5	7,1	11,6	6,0	13,4	20,7	8,8	43,5	11,9

Principali problemi riscontrati muovendosi a piedi a Francavilla Fontana

Mancanza di marciapiedi	Auto o moto in sosta sui marciapiedi	Scarsa sicurezza degli attraversamenti pedonali	Strade dissestate	Scarsità degli attraversamenti pedonali	Eccessiva velocità delle auto e moto	Scarsa illuminazione dei percorsi	Altro	NR
Valori assoluti								
125	147	158	210	131	161	147	14	11
Totale 1104								
Valori percentuali (Base 352)								
35,5	41,8	44,9	59,7	37,2	45,7	41,8	4,0	3,1

Principali problemi riscontrati muovendosi in bicicletta a Francavilla Fontana

Troppo faticoso	Troppo pericoloso a causa del traffico	Presenza insufficiente di rastrelliere e parcheggi per biciclette	Rischio di furto della bicicletta o degli oggetti trasportati	Troppo pericoloso a causa delle strade dissestate	Si prende troppo freddo	Si impiega troppo tempo	Carenza di piste ciclabili	Altro	NR
Valori assoluti									
15	171	108	85	166	6	11	138	20	71
Totale 791									
Valori percentuali (Base 352)									
4,3	48,6	30,7	24,1	47,2	1,7	3,1	39,2	5,7	20,2

Principali problemi per gli utenti deboli della strada (anziani, disabili, mamme con passeggino) a Francavilla Fontana

Scarsità di parcheggi riservati ai disabili	Auto o moto in sosta sui marciapiedi	Marciapiedi non idonei al passaggio con carrozzina o passeggino	Scarsa sicurezza degli attraversamenti pedonali	Barriere architettoniche	Carenza di sistemi di trasporto pubblico dedicati	Scarsità di attraversamenti pedonali dedicati	Strade dissestate	Altro	NR
Valori assoluti									
134	157	209	156	127	110	112	168	25	25
Totale 1223									
Valori percentuali (Base 352)									
38,1	44,6	59,4	44,3	36,1	31,3	31,8	47,7	7,1	7,1