



## Arese in movimento! - Progettiamo una mobilità sostenibile Report - Questionario

Il progetto “*Arese in movimento*”, co-finanziato da Fondazione Cariplo e promosso dal Comune di Arese, in partnership con Fondazione RCM - Rete Civica di Milano e Fondazione Legambiente, ha come obiettivi la diffusione di forme di mobilità sostenibile (in particolare della bicicletta), il coinvolgimento dei cittadini nella definizione di proposte e iniziative, e l’analisi delle opportunità e fattibilità della realizzazione di un sistema di *bike-sharing*.

Tra le azioni svolte durante il progetto, un sito web ha supportato le attività di ascolto dei cittadini, comprendenti la somministrazione dei questionari di cui riportiamo i risultati in seguito. Le risposte al questionario hanno contribuito a conoscere le abitudini e i bisogni di spostamento dei cittadini di Arese, supportando lo staff di progetto nell’individuazione di alcuni tra i principali fattori che condizionano le scelte di mobilità dei cittadini.

Sono stati compilati in tutto **81 questionari**, distribuiti attraverso il sito [www.areseinmovimento.it](http://www.areseinmovimento.it), nelle scuole e attraverso la presenza dello staff di progetto durante alcuni eventi pubblici.

L’età del campione intervistato è piuttosto varia, ma si concentra soprattutto tra i 20 ed i 65 anni (la popolazione più attiva, che si sposta tanto per questioni lavorative, quanto per bisogni di gestione familiare). E’ tuttavia sembrato giusto coinvolgere anche la popolazione in età scolare, legata a movimenti in orari scolastici e molto vulnerabile, e quella in età pensionabile, che non è spesso legata ad orari sistematici ma che può essere estremamente vulnerabile.

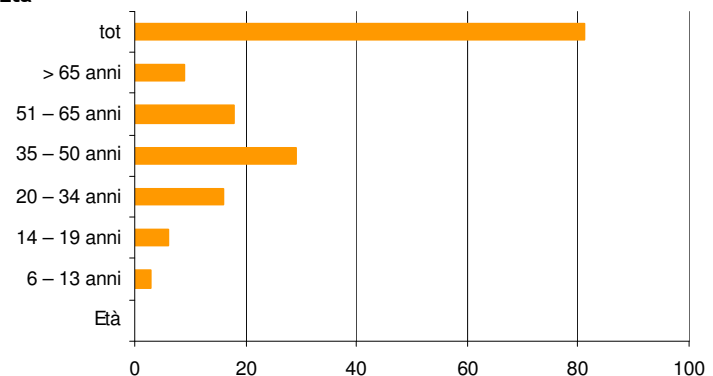
Di seguito riportiamo una tabella ed un semplice grafico con le distribuzioni degli intervistati per età.

Si ricorda che il questionario è stato somministrato a scopo integrativo dello studio sulle abitudini di spostamento dei cittadini di Arese, e non ha valore statistico, quanto invece di ascolto del territorio.

**Tabella 1.** Distribuzione degli intervistati per fasce d’età.

Età	n.
6 - 13 anni	3
14 - 19 anni	6
20 - 34 anni	16
35 - 50 anni	29
51 - 65 anni	18
> 65 anni	9
tot	81

**Età**



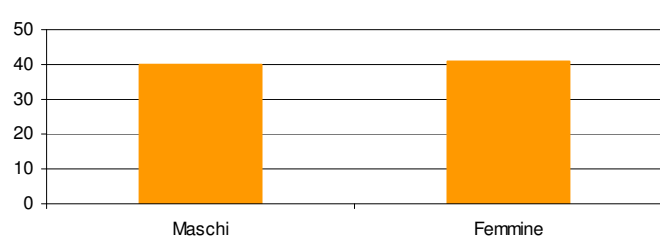
**Figura 1.** Grafico di distribuzione degli intervistati per fasce d’età.

Il sesso degli intervistati è stato registrato per vedere se ci fossero delle diversità di esigenze tra maschi e femmine. Il campione intervistato comprende circa lo stesso numero di intervistati uomini e donne.

**Tabella 2.** Numero di maschi e di femmine intervistati.

Sesso	n.
Maschi	40
Femmine	41
tot	81

**Sesso**



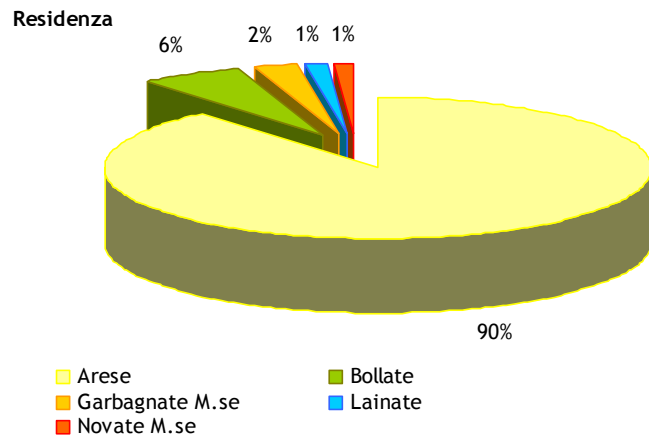
**Figura 2.** Grafico che indica la composizione del campione in funzione del sesso.



E' sembrato inoltre importante chiedere ai partecipanti al questionario se fossero cittadini di Arese o semplicemente utilizzatori dei servizi offerti dal comune. La maggior parte degli intervistati è risultata essere residente ad Arese, mentre alcuni tra gli intervistati provengono da comuni limitrofi o vicini (Bollate, Garbagnate Milanese, Lainate, Novate Milanese).

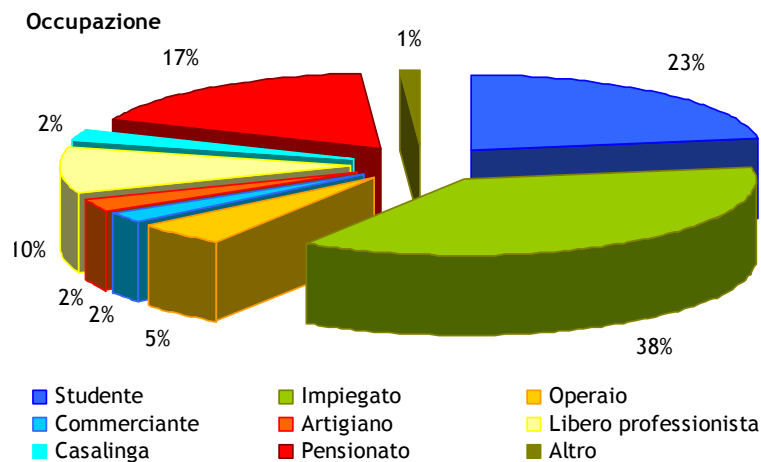
**Tabella 3.** Numero di intervistati divisi per comune di residenza.

Comune di residenza:	n.
Arese	72
Bollate	5
Garbagnate M.se	2
Lainate	1
Novate M.se	1
tot	81



**Figura 3.** Grafico che rappresenta la distribuzione percentuale delle provenienze degli intervistati.

E' stata infine chiesta l'occupazione degli intervistati, riportata nel grafico di seguito. La maggior parte sono impiegati (a vario titolo), studenti e pensionati.



**Figura 4.** Grafico a torta che illustra la distribuzione percentuale degli intervistati a seconda dell'occupazione dichiarata.

Il questionario è composto di quattro sezioni, ciascuna dedicata ad una precisa tematica:

- Spostamenti sistematici
- Spostamenti non sistematici
- Uso della bicicletta
- Uso di auto/moto/scooter



## Sezione 1. Spostamenti sistematici

Sono quegli spostamenti che si ripetono con grande frequenza nel tragitto e negli orari (almeno 3 o 4 volte a settimana, es.: casa-scuola, casa-università, casa-lavoro, e relativi ritorni)

### Domanda 1. Dove si trova la meta del tuo spostamento sistematico?

Le risposte alla prima domanda hanno mostrato grossomodo una equivalenza tra le mete di destinazione degli spostamenti sistematici, legati soprattutto alla scuola ed al lavoro. La maggior parte tuttavia si reca in un comune dell'area limitrofa, Milano o altri, mentre il resto rimane all'interno del comune di residenza.

Tabella 4. Domanda 1, meta degli spostamenti sistematici.

Meta	n.
Nel comune in cui abito	29
A Milano	19
In un altro comune dell'area	24
Altrove	9

Domanda 1

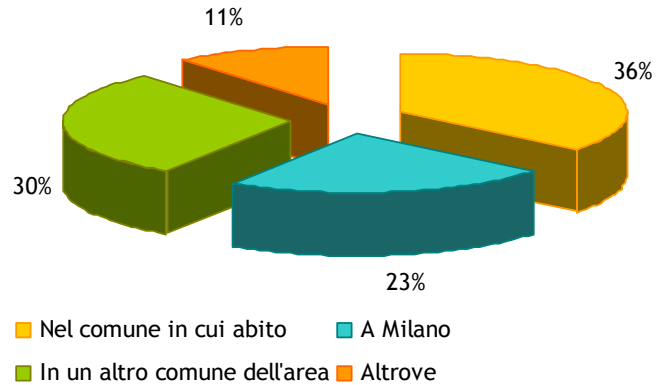


Figura 5. Meta degli spostamenti sistematici degli intervistati. Il grafico mostra la suddivisione percentuale per ciascuna meta.

Tra chi ha risposto che rimane all'interno del proprio comune di residenza, una buona parte si concentra nelle fasce d'età sopra i 51 anni. Tra coloro che si recano a Milano o in un altro comune dell'area, buona parte invece si concentra tra i 20 ed i 50 anni.

Non sembrano esserci invece particolari concentrazioni delle risposte in funzione dell'occupazione svolta.

### Domanda 2. Quanto dista la meta del tuo spostamento sistematico?

La maggior parte degli intervistati percorre distanze inferiori ai 30 Km, mentre le distanze sistematiche minori, al di sotto dei 5 Km, vengono coperte dai residenti ad Arese.

Tabella 5. Distanza della meta dello spostamento sistematico.

Distanza	n.
< di 1 Km	5
tra 1 e 5 km	32
tra 5 e 15 km	22
tra 15 e 30 km	17
tra 30 e 50 km	6
> 50 km	1

Domanda 2

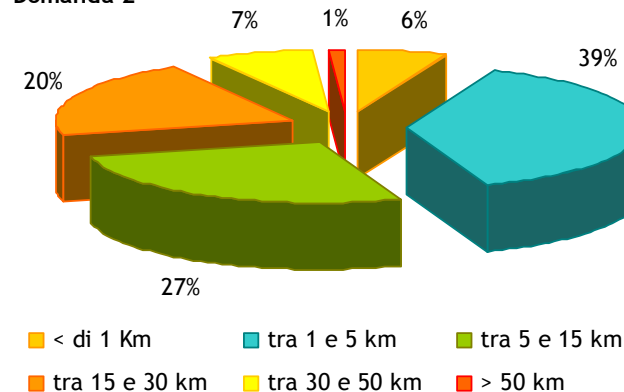


Figura 6. Distribuzione percentuale degli intervistati in funzione della distanza della meta.



### Domanda 3. In quale orario effettui il tuo spostamento sistematico (sia andata che ritorno)?

Tabella 6. Distribuzione degli intervistati rispetto all'orario di andata (per spostamenti sistematici).

Andata	n.
prima delle 7.00	2
7.00 - 9.30	60
12.30 - 14.30	10
17.30 - 19.30	5
dopo le 19.30	0
altro	4

Tabella 7. Distribuzione degli intervistati rispetto all'orario di ritorno (per spostamenti sistematici).

Ritorno	n.
prima delle 7.00	0
7.00 - 9.30	0
12.30 - 14.30	27
17.30 - 19.30	31
dopo le 19.30	11
altro	9

Come si vede dalla tabella riportata sopra e dalla figura riportata di seguito, i movimenti all'andata si concentrano nelle fasce orarie tra le 7.00 e le 9.30 del mattino (quella in cui ci si reca a scuola o al lavoro) e per il ritorno si diluiscono nel pomeriggio, dalle 14.30, fino alla sera.

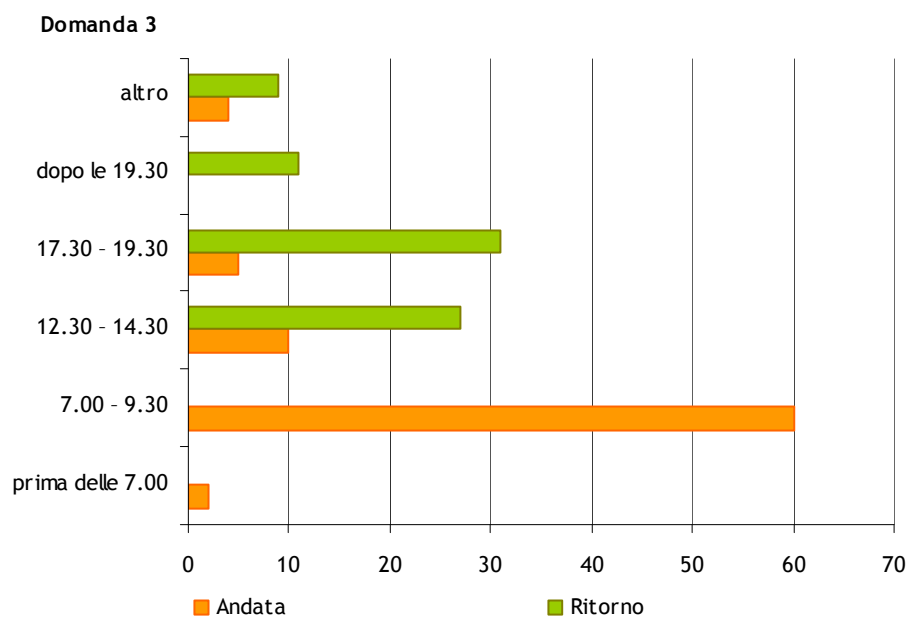


Figura 7. Il grafico mostra, riassumendoli in un'unica immagine, gli orari di concentrazione degli spostamenti degli intervistati all'andata e al ritorno (per gli spostamenti sistematici).

Domanda 4. Quale mezzo utilizzi normalmente per il tuo spostamento sistematico nel periodo invernale?

Domanda 5. Quali sono le motivazioni che ti spingono a utilizzare il mezzo con cui ti sposti di solito?

Di seguito vengono riportate le tabelle che riassumono le risposte alla domanda n. 5, riportate anche nel grafico a torta successivo. La maggior parte degli intervistati dichiara di utilizzare l'automobile o un mix di mezzi: 45 intervistati utilizzano l'auto, tuttavia ne vanno aggiunti 14 tra chi utilizza l'auto nel mix di mezzi (la somma dei mezzi utilizzati in sequenza non corrisponde con il numero di risposte "mix di mezzi" in quanto ciascuno utilizza almeno due mezzi).

Risalta tuttavia lo scarso utilizzo dei mezzi pubblici.

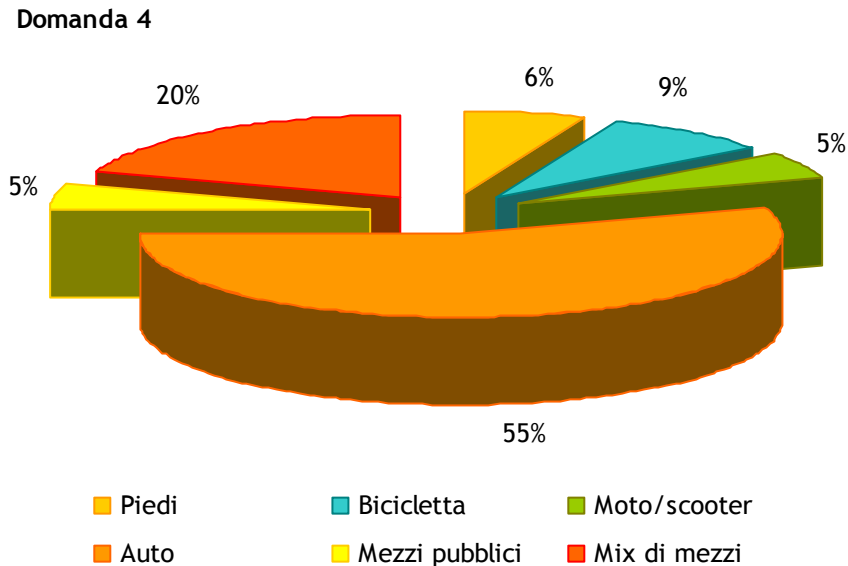


**Tabella 8.** Mezzi utilizzati per gli spostamenti sistematici dagli intervistati. A destra si riporta la descrizione dei mezzi utilizzati da chi ha risposto "mix di mezzi".

Mezzo	n.
Piedi	5
Bicicletta	7
Moto/scooter	4
Auto	45
Mezzi pubblici	4

Mezzo	n.
Auto conducente	14
Auto passeggero	2
Moto/scooter	0
Bicicletta	4
Autobus	1
Treno/metro	9



**Figura 8.** Il grafico a torta presenta i risultati percentuali delle risposte alla domanda numero 4.

Le motivazioni che spingono gli intervistati all'uso del mezzo (o dei mezzi) dichiarato nel questionario sono varie, ma si possono riassumere sostanzialmente in poche categorie, tra le quali spiccano la mancanza di alternative e la scarsità di mezzi pubblici (mancanza di fermate, mancanza di linee di collegamento, inadeguatezza degli orari). In molti casi, tuttavia, la natura stessa dell'occupazione o della tipologia di spostamento impone la scelta dell'automobile privata: necessità di soste plurime intermedie e trasporto di materiali o persone.

Chi sceglie la bicicletta, invece, mostra attenzione per il proprio benessere (minor stress, sport) o per l'ambiente circostante (tutela dell'ambiente), pur in alcuni casi vedendo nella bicicletta un mezzo che permette di superare problemi di tempistiche, di spese, di mancanza di mezzi pubblici sulle distanze brevi.

Chi utilizza l'automobile o lo scooter, invece, oltre ad avere delle motivazioni pratiche come visto più sopra, dichiara di non avere alternative offerte dai mezzi pubblici o privati, e di godere di maggior comfort (comodità e riparo dalle intemperie).

**Domanda 6.** Quale mezzo utilizzi normalmente per il tuo spostamento sistematico nella bella stagione?

**Domanda 7.** Quali sono le motivazioni che ti spingono a utilizzare il mezzo con cui ti sposti di solito?

Di seguito i risultati delle risposte date alla domanda 6. Le tabelle e il grafico mostrano come durante la bella stagione aumenti il numero di persone disposte a muoversi con la bicicletta o a piedi, pur rimanendo elevato il numero di utilizzatori dell'auto. Le motivazioni addotte sono grossomodo le stesse date per la Domanda 5: chi sceglie mezzi non motorizzati in genere non deve percorrere lunghe distanze ed è attento



allo stato dell'ambiente ed al proprio benessere (minor stress, sport, comfort), ma anche alla convenienza economica. In generale, tuttavia, si percepisce una certa obbligatorietà della scelta per mancanza di alternative o per la carenza nel funzionamento dei mezzi pubblici.

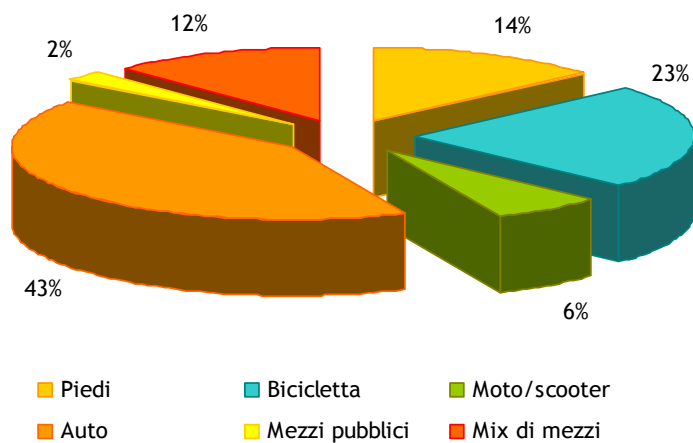
Chi sceglie l'uso dell'auto, lo fa per necessità intrinseche alle motivazioni dello spostamento (accompagnamento di persone, soste intermedie, trasporto di materiali) e per comodità (maggior comfort e riparo dalle condizioni meteoriche).

Rimane tuttavia forte la segnalazione di mancanza di alternative e di insufficienza nell'offerta del servizio pubblico (mancanza di fermate, scarsa frequenza dei mezzi).

**Tabella 9.** Mezzi utilizzati per gli spostamenti sistematici dagli intervistati. A destra si riporta la descrizione dei mezzi utilizzati da chi ha risposto "mix di mezzi".

Mezzo	n.	Mezzo	n.
Piedi	11	Auto conducente	7
Bicicletta	19	Auto passeggero	0
Moto/scooter	5	Moto/scooter	0
Auto	34	Bicicletta	4
Mezzi pubblici	2	Autobus	0
Mix di mezzi	10	Treno/metro	5

**Domanda 6**



**Figura 9.** Ripartizione percentuale delle risposte date alla domanda 6.



### Spostamenti non sistematici

Sono gli spostamenti che si ripetono al massimo 1 o 2 volte durante la settimana.

#### Domanda 8. Quale mezzo utilizzi normalmente per compiere le seguenti mansioni?

L'auto rimane il mezzo più utilizzato in generale, tuttavia la bicicletta e gli spostamenti a piedi sono molto utilizzati da chi deve svolgere commissioni, o passare il proprio tempo libero. Quello che continua ad essere scarso, invece, è l'utilizzo di mezzi pubblici.

Tabella 10. Uso di differenti mezzi di trasporto per gli spostamenti non sistematici.

	piedi	Bicicletta	moto/scooter	auto	mezzi pubblici
fare la spesa	8	13	2	54	0
svago e tempo libero	14	34	2	21	1
commissioni	19	16	3	32	0
altro	3	7	2	16	2

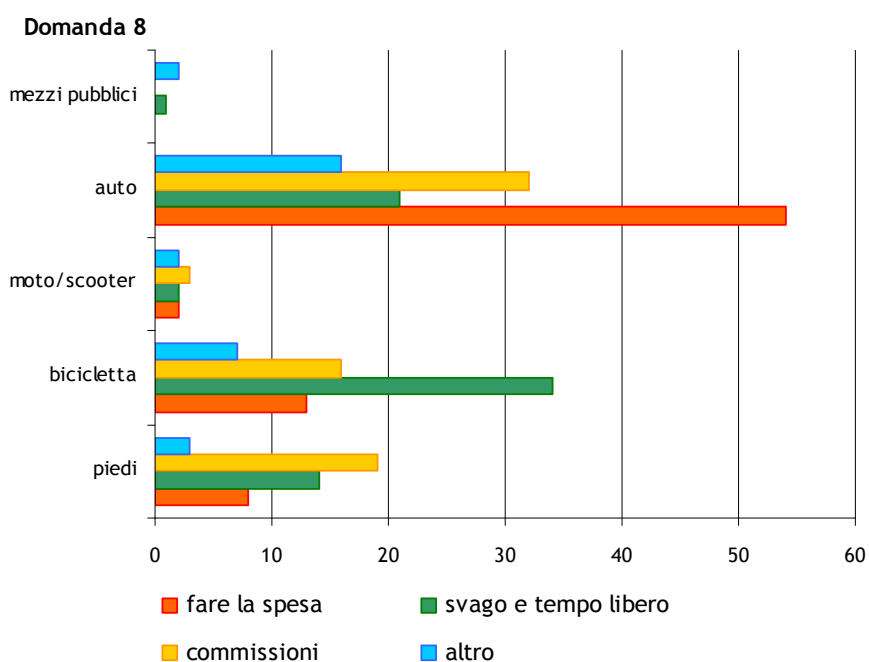


Figura 10. Il grafico riporta la distribuzione delle risposte alla domanda n. 8.



## Utilizzo della bicicletta

### Domanda 9. Con quale frequenza utilizzi la bicicletta?

#### 9a) Per spostamenti sistematici (casa-scuola, casa-università, casa-lavoro, e relativi ritorni)

La tabella seguente mostra il numero di risposte alla domanda n. 9a) e la figura riporta le risposte in percentuale sul totale in un grafico a torta. Risalta come circa il 30% degli intervistati non utilizzino la bicicletta in nessun modo, e come una porzione relativamente piccola la utilizzi tutti i giorni dell'anno. In generale, tuttavia, i cittadini di Arese utilizzano la bicicletta per spostarsi con una certa frequenza durante la settimana, con una predilezione per i fine settimana e la stagione estiva.

Tabella 11. Frequenza di utilizzo della bicicletta per spostamenti sistematici.

	n.
Durante il weekend	17
Quasi tutti i giorni nella bella stagione	18
Saltuariamente (qualche volta al mese)	15
Quasi tutti i giorni dell'anno	9
Mai	25

#### Domanda 9a

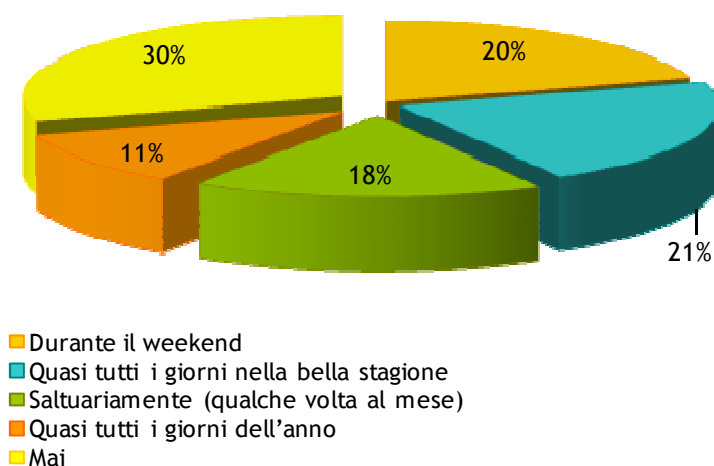


Figura 11. Rappresentazione attraverso un grafico a torta delle percentuali di risposta alla domanda 9a.

#### 9b) Per spostamenti NON sistematici (spostamenti che si ripetono al massimo 1 o 2 volte durante la settimana, ad esempio per fare sport o per fare acquisti, visitare amici o parenti, ecc..)

La risposta a questa domanda è di poco differente dalla risposta precedente: poco meno del 30% dei cittadini di Arese intervistati non usa mai la bicicletta per spostarsi, anche se di nuovo, in generale, la maggioranza dei cittadini di Arese si sposta utilizzando la bicicletta almeno qualche giorno al mese.

Tabella 12. Utilizzo della bicicletta per spostamenti non sistematici.

	n.
Durante il weekend	18
Quasi tutti i giorni nella bella stagione	16
Saltuariamente (qualche volta al mese)	14
Quasi tutti i giorni dell'anno	13
Mai	22





**Domanda 9b**

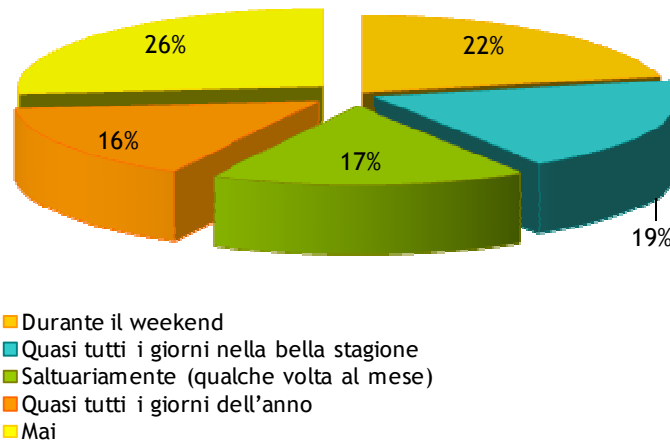


Figura 12. Percentuali di risposta alla domanda 9b.

**Domanda 10. Ritieni che sia pericoloso muoversi in bicicletta ad Arese?**

**Domanda 11. Se hai risposto “sì”, perché?**

La maggioranza dei cittadini di Arese intervistati non ritiene che sia pericoloso muoversi in bicicletta all’interno del comune. Tuttavia, tra coloro (circa il 25% del totale) che hanno risposto in modo affermativo, le motivazioni sono diverse: in Tabella 14 sono riportate le motivazioni ed il numero di risposte per ciascuna, e nel grafico in figura 14 si possono vedere le distribuzioni per risposta: la maggioranza trova che manchino ulteriori piste ciclabili, mentre una buona fetta di risposte riguardano la presenza di automobili e di pericoli dovuti alla scarsa attenzione data ai ciclisti (scarsa attenzione degli automobilisti e presenza di incroci pericolosi). Non sembra invece essere un problema molto sentito la manutenzione delle piste ciclabili e delle strade.

Tabella 13. Risposte alla domanda n. 10.

	n.
Sì	20
No	61

Domanda 10

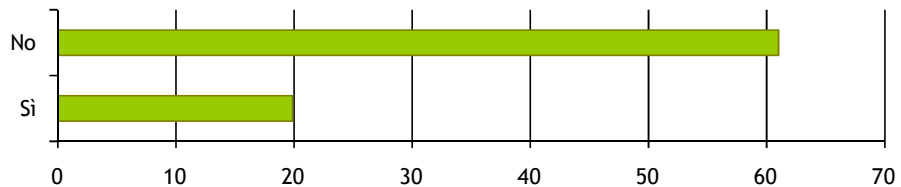


Figura 13. Il grafico riporta le risposte alla domanda n. 10.

Tabella 14. Motivazioni fornite da coloro che hanno risposto affermativamente alla domanda n. 10 sulla pericolosità delle strade di Arese per i ciclisti.

Motivazione	n.
manca di piste ciclabili	11
scarsa attenzione ai ciclisti da parte degli automobilisti	6
pavimentazione sconnessa e irregolare	3
presenza di incroci pericolosi	9
eccessivo traffico	2
segnaletica dedicata insufficiente	1



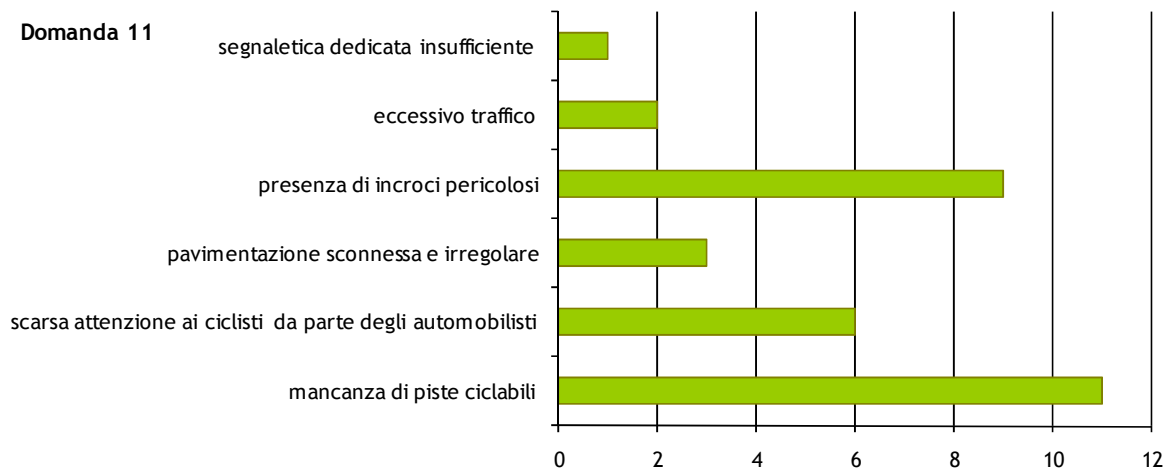


Figura 14. Rappresentazione grafica delle risposte date alla domanda n. 11.

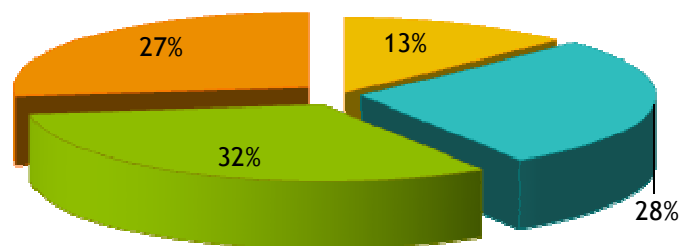
### Domanda 12. Di solito, chi ripara la tua bicicletta quando è necessario?

In generale, come si può vedere dalla seguente tabella e dal grafico in figura 15, i cittadini di Arese intervistati fanno fronte da soli o in famiglia alle riparazioni delle biciclette. Più raramente si rivolgono ad un professionista.

Tabella 15. Risposte alla domanda n. 12.

	n.
non ho mai avuto bisogno	10
io	22
amici/familiari	25
il ciclista	21

### Domanda 12



■ non ho mai avuto bisogno ■ io ■ amici/familiari ■ il ciclista ■

Figura 15. Il grafico a torta mostra le percentuali di risposta alla domanda n. 12.

### Domanda 13. Quali sono gli aspetti maggiormente positivi legati all'utilizzo della bicicletta?

Le risposte a questa domanda indicano come gli intervistati ritengano importante tanto l'aspetto pratico (l'economicità e la praticità del non dover cercare parcheggio) quanto gli aspetti più legati all'ambiente circostante (il rispetto dell'ambiente, il silenzio), anche sociale (il potersi fermare a chiacchierare), ed il benessere (si fa esercizio, ci si rilassa, si può ammirare il paesaggio).



Tabella 16. Motivazioni positive legate all'uso della bicicletta.

Motivazione	n.
è più veloce	4
Non ci sono problemi di parcheggio	43
si fa esercizio	45
non si inquina	34
ci si rilassa	26
ci si può fermare a chiacchierare	4
è economico	21
consente di ammirare quello che c'è intorno	11
è silenziosa	4

## Domanda 13

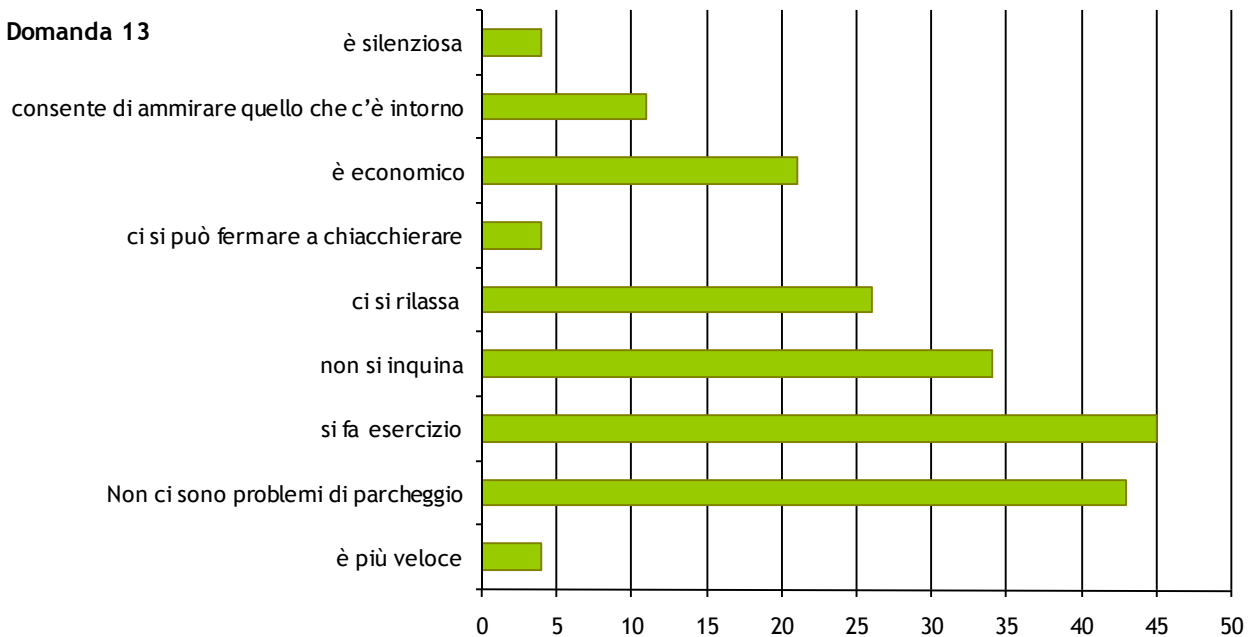


Figura 16. Il grafico rappresenta visivamente gli aspetti positivi legati all'uso della bicicletta.

## Domanda 14. E quelli maggiormente negativi?

Gli aspetti negativi dell'utilizzo della bicicletta, per i cittadini di Arese intervistati, riguardano soprattutto (vedi tabella 17 e figura 17) questioni pratiche (scomodo su percorsi lunghi, non si possono trasportare materiali, si è esposti alle intemperie) e solo in parte all'esposizione a pericoli (è pericoloso, si è esposti allo smog).

Tabella 17. Aspetti negativi legati all'uso della bicicletta.

Motivazioni	n.
è faticoso/si suda	8
è scomodo su percorsi lunghi	20
è difficile trasportare oggetti	34
si è esposti alle intemperie	51
viene rubata facilmente	14
si è esposti allo smog	23
è pericoloso	14
mi sento ridicolo in bici	1
è difficile trovare rastrelliere a cui legarla	9



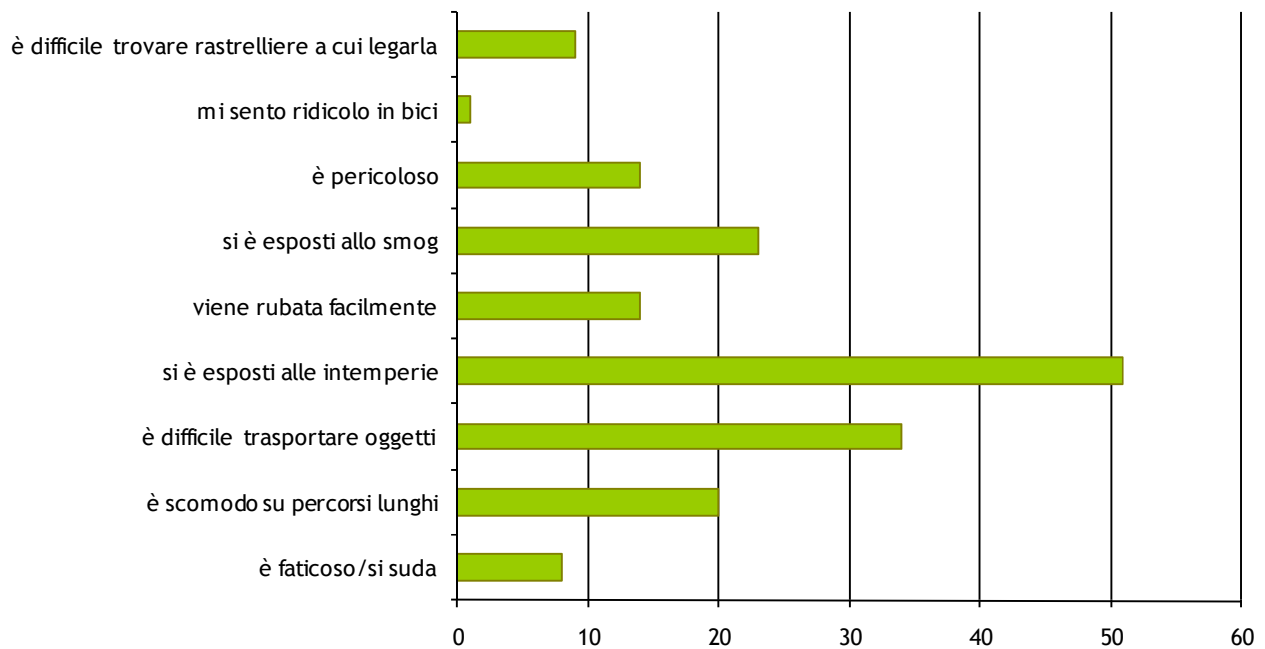
**Domanda 14**

Figura 17. Il grafico rappresenta visivamente le risposte date alla domanda n. 14.

**Domanda 15. Quanti dei percorsi che normalmente fai in bicicletta sono su pista ciclabile?**

La risposta a questa domanda mostra come, per buona parte del campione intervistato, la dotazione in piste ciclabili del comune sembra essere percepita sufficiente (vedi anche la risposta alla domanda 16d).

Tabella 18. Percorsi su pista ciclabile tra quelli normalmente utilizzati dal campione intervistato.

	n.
Nessuno	4
Pochi	25
circa metà	21
la maggior parte	21

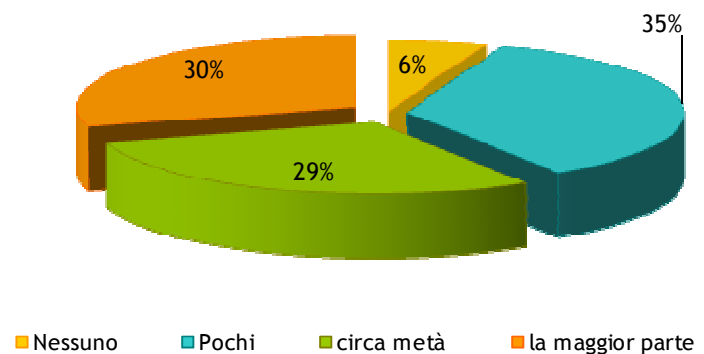
**Domanda 15**

Figura 18. Rappresentazione grafica delle risposte alla domanda n. 15.

**Domanda 16. Le piste ciclabili ad Arese sono:**

In generale, il giudizio dato dagli intervistati alle piste ciclabili del comune di Arese è mediamente positivo, raramente negativo. Come si può vedere dalle risposte riportate nelle tabelle e nelle figure seguenti, le piste ciclabili risultano segnalate ed illuminate,



Tabella 19. Condizione della segnalazione delle piste ciclabili.

16a) Segnalate	n.
Sì	39
No	1
Abbastanza	32

Domanda 16a

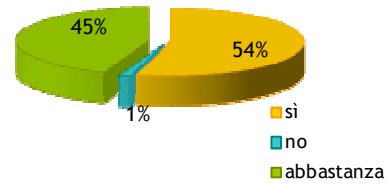


Figura 19. Rappresentazione grafica della condizione della segnalazione delle piste ciclabili.

Tabella 20. Condizione dell'illuminazione delle piste ciclabili.

16b) Illuminate	n.
Sì	18
No	19
Abbastanza	29

Domanda 16b

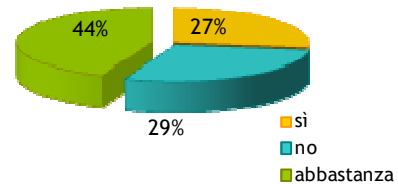


Figura 20. Rappresentazione grafica dell'illuminazione delle piste ciclabili.

Tabella 21. Condizione della manutenzione delle piste ciclabili.

16c) Mantenuite	n.
Sì	27
No	6
abbastanza	36

Domanda 16c

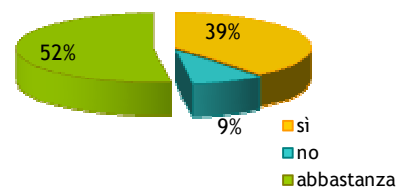


Figura 21. Rappresentazione grafica della manutenzione delle piste ciclabili.

Tabella 22. Condizione dell'estensione delle piste ciclabili.

16d) Di estensione adeguata	n.
sì	22
no	23
abbastanza	24

Domanda 16d

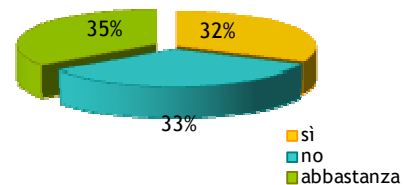


Figura 22. Rappresentazione grafica della condizione dell'estensione delle piste ciclabili.

Tabella 23. Condizione del rispetto delle piste ciclabili da parte delle auto.

16e) Rispettate dalle auto	n.
Sì	34
No	8
abbastanza	25

Domanda 16e

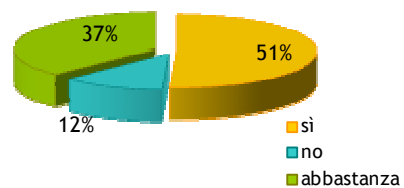


Figura 23. Rappresentazione grafica del rispetto delle piste ciclabili da parte delle auto.

Tabella 24. Condizione della separazione dal traffico delle piste ciclabili.

16f) Isolate dal traffico veicolare	n.
Sì	22
No	16
abbastanza	29

Domanda 16f

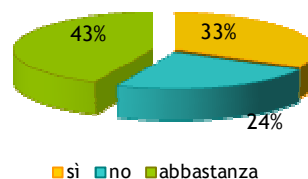


Figura 24. Rappresentazione grafica della separazione dal traffico delle piste ciclabili.



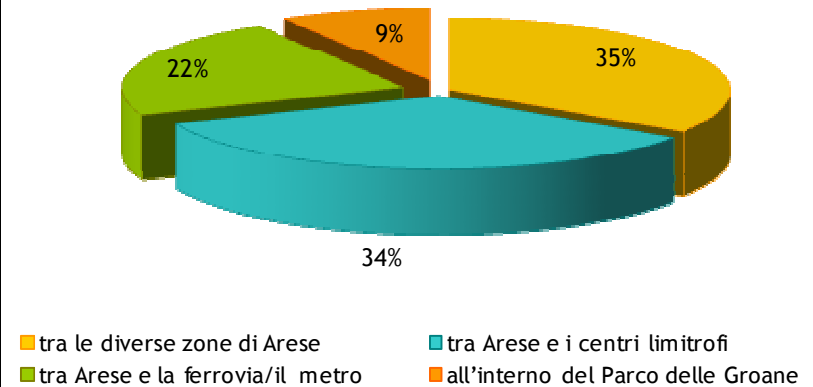
**Domanda 17.** Se ritieni che l'estensione delle piste ciclabili non sia adeguata, su quali tra questi tragitti ritieni che sia prioritario concentrarsi?

Le esigenze maggiormente sentite dagli intervistati sembrano riguardare soprattutto i collegamenti con i paesi circostanti, o con le stazioni di scambio intermodale. Tuttavia, anche le diverse aree del comune di Arese sembrano richiedere un rinforzo dei collegamenti mediante pista ciclabile.

**Tabella 25.** Tragitti su cui gli intervistati ritengono bisognerebbe agire per aumentare l'estensione delle piste ciclabili.

Tragitto	n.
tra le diverse zone di Arese	20
tra Arese e i centri limitrofi	20
tra Arese e la ferrovia/il metro	13
all'interno del Parco delle Groane	5

**Domanda 17**



**Figura 25.** Rappresentazione grafica delle risposte alla domanda 17.

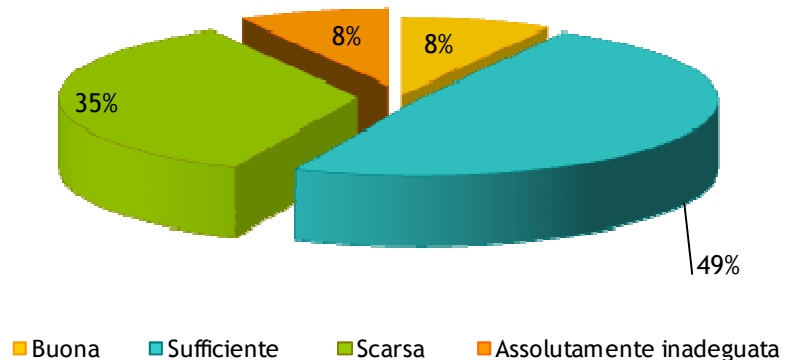
**Domanda 18.** Come giudichi la dotazione di rastrelliere per il parcheggio delle biciclette in Arese?

In generale, il campione intervistato non sembra particolarmente soddisfatto della dotazione di rastrelliere, poiché la stragrande maggioranza la giudica tra il sufficiente e l'assolutamente inadeguato.

**Tabella 26.** Giudizio sulla dotazione di rastrelliere per il parcheggio di biciclette all'interno del comune di Arese.

Giudizio	n.
Buona	6
Sufficiente	36
Scarsa	26
Assolutamente inadeguata	6

**Domanda 18**



**Figura 26.** Rappresentazione grafica delle risposte alla domanda n. 18.

**Domanda 19.** Dove vorresti ulteriori rastrelliere?

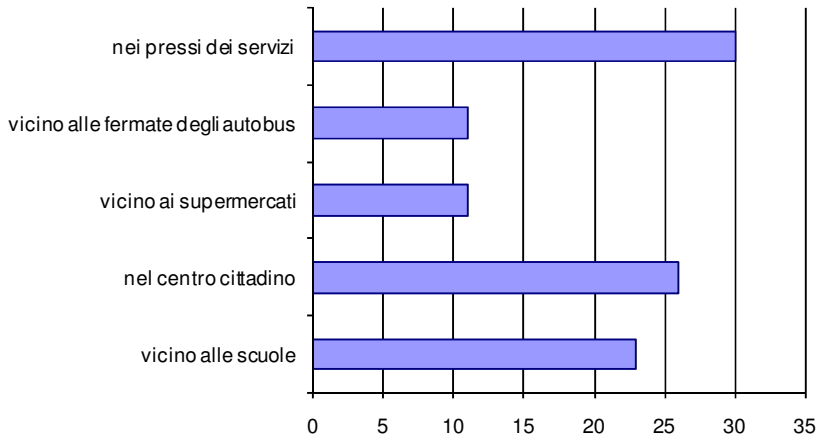
Dalle risposte alla domanda n. 19 si evince come la carenza nella dotazione in rastrelliere sia maggiormente sentita presso i servizi e gli edifici pubblici (scuole) e più in generale nel centro cittadino.



**Tabella 27.** Luoghi di Arese dove viene maggiormente richiesta la presenza di ulteriori rastrelliere per il parcheggio delle bici.

Luogo	n.
vicino alle scuole	23
nel centro cittadino	26
vicino ai supermercati	11
vicino alle fermate degli autobus	11
nei pressi dei servizi	30

**Domanda 19**



**Figura 27.** Rappresentazione grafica delle risposte date alla domanda n. 19.

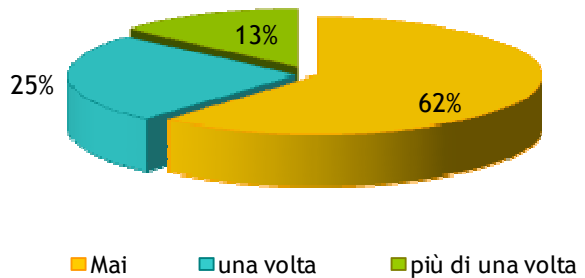
**Domanda 20.** Quante volte ti è stata rubata la bicicletta sul territorio di Arese?

La tabella seguente e la figura corrispondente illustrano le esperienze di furto di bici tra il campione intervistato.

**Tabella 28.** Numero di furti di biciclette rilevati presso il campione intervistato.

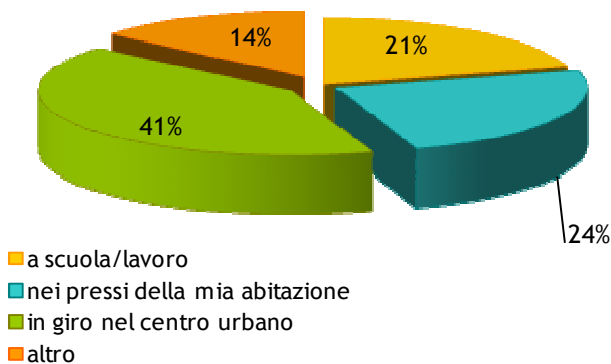
	n.
Mai	46
una volta	19
più di una volta	10

**Domanda 20**



**Figura 28.** Rappresentazione grafica delle risposte date alla domanda n. 20.

**Domanda 20**



**Figura 29.** Rappresentazione grafica dei luoghi in cui sono state rubate le biciclette, nel caso di risposta affermativa alla domanda n. 20.

In particolare, è stato chiesto agli intervistati dove fossero state rubate le biciclette, in caso di risposta affermativa alla domanda n. 20. Le risposte sono riportate nella seguente Figura 29: sembra esserci una concentrazione di furti nelle aree centrali del comune, mentre il resto dei furti si concentra grossomodo nelle zone di parcheggio (abitazione e luogo di lavoro).



## Da parte di chi utilizza solitamente auto, moto, scooter

### Domanda 21. Sarei disposto ad usare la bicicletta più spesso se:

Dalle risposte date a questa domanda si evince che il campione intervistato sente la mancanza soprattutto di percorsi e strutture che facilitino il movimento all'interno del comune e in collegamento con i comuni e i centri intermodali vicini. Una parte rilevante ha tuttavia portato come motivazione il traffico eccessivo.

Tabella 29. Motivazioni addotte dal campione intervistato per un eventuale scelta ad utilizzare la bicicletta al posto del mezzo a motore.

Motivo	n.
ci fossero più piste ciclabili o percorsi protetti all'interno del Comune	16
ci fosse un percorso dedicato verso le stazioni ferroviarie/della metropolitana	19
ci fosse meno traffico lungo il tragitto che compio	17
ci fossero rastrelliere/ricoveri per biciclette alle stazioni dei comuni limitrofi	3
ci fossero rastrelliere/ricoveri per biciclette nel luogo in cui mi reco	10

### Domanda 21

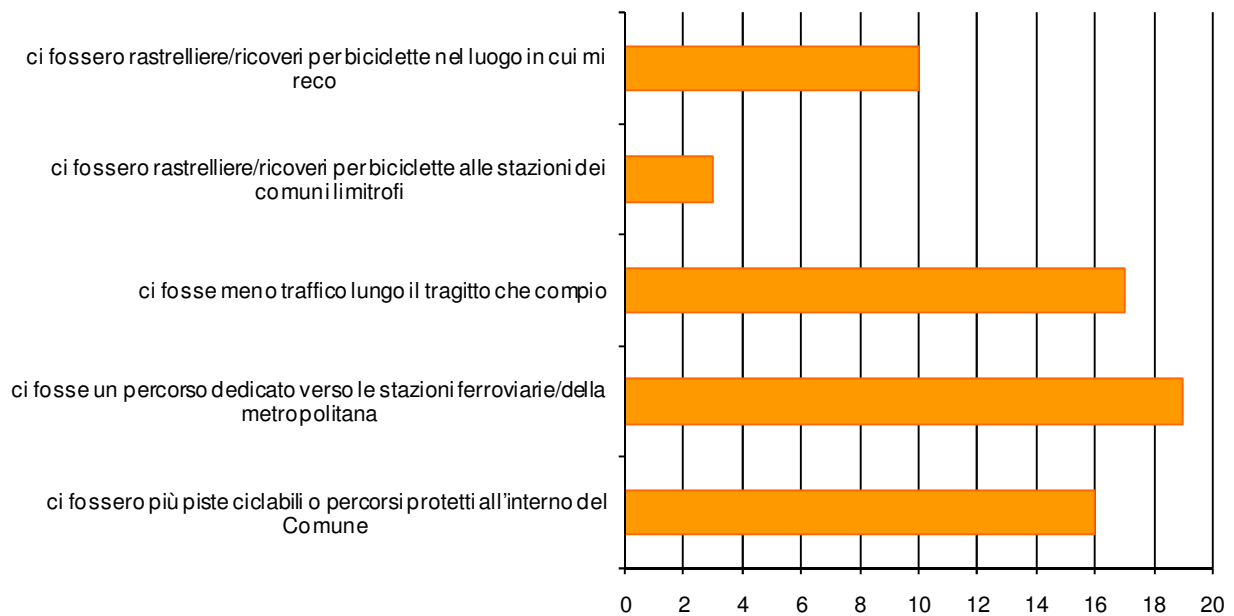


Figura 30. Rappresentazione grafica delle risposte alla domanda n. 21.

### Domanda 22. Sarei disposto a fare *car-pooling* (viaggiare in compagnia di altre persone) se:

Dalle risposte date alla domanda n. 22 si vede come gli intervistati si diano importanza alla conoscenza dei propri compagni di viaggio, per la scelta eventuale di un sistema di *car pooling* per gli spostamenti, e come siano tuttavia importanti elementi di agevolazione pratica e di incentivo.

Tabella 30. Risposte alla domanda n. 22: motivazioni per le quali gli intervistati si dichiarano disponibili a fare *car pooling*.

Motivazione	n.
ci fosse un sistema che mi mette in contatto con chi compie lo stesso tragitto	10
ci fosse un sistema di agevolazione	12
il tempo di spostamento non fosse diverso da quello attuale	10
conoscessi i miei compagni di viaggio	21





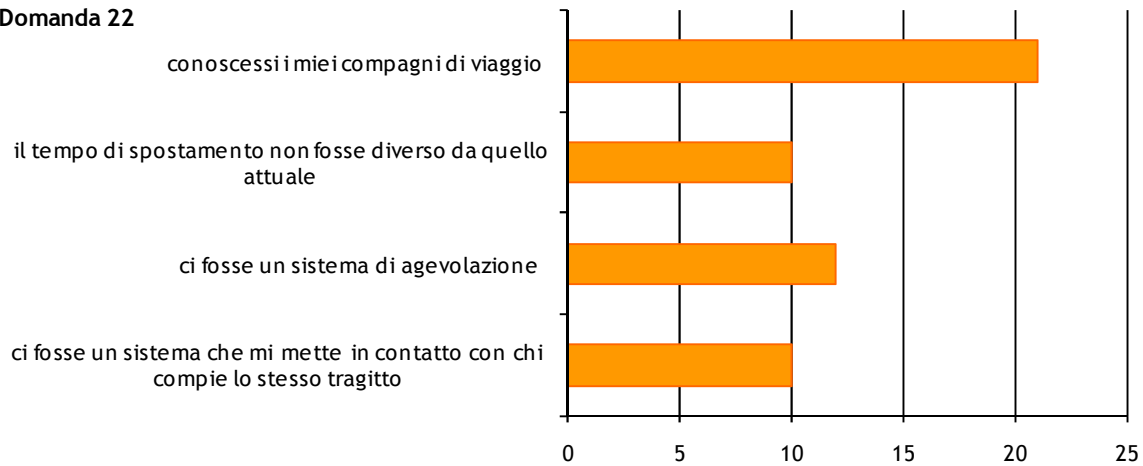
**Domanda 22**

Figura 31. Rappresentazione grafica delle risposte date alla domanda n. 22.

**Domanda 23. Sarei disposto a utilizzare con maggiore frequenza i mezzi pubblici se:**

Le risposte a questa domanda indicano in modo abbastanza chiaro come venga sentita la carenza dei mezzi pubblici e della loro efficienza. Quello che sembra mancare maggiormente è infatti la capillarità del servizio e un aumento della presenza di corse. Resta un punto da considerare il comfort del viaggio (mezzi meno affollati, fermate protette).

Tabella 31. Risposte date dal campione alla domanda n. 23: motivazioni per le quali il campione sarebbe disposto ad utilizzare maggiormente i mezzi pubblici.

Motivazione	n.
le fermate di partenza fossero più vicine a dove risiedo	11
le fermate di arrivo fossero più vicine a dove lavoro	9
le fermate di partenza fossero più protette dalle intemperie	8
disponibilità abbonamento annuale a prezzo agevolato	9
i mezzi fossero più veloci	14
le corse fossero più frequenti	23
i mezzi locali fossero collegati con treno e metropolitana	17
i mezzi fossero più confortevoli/meno affollati	10

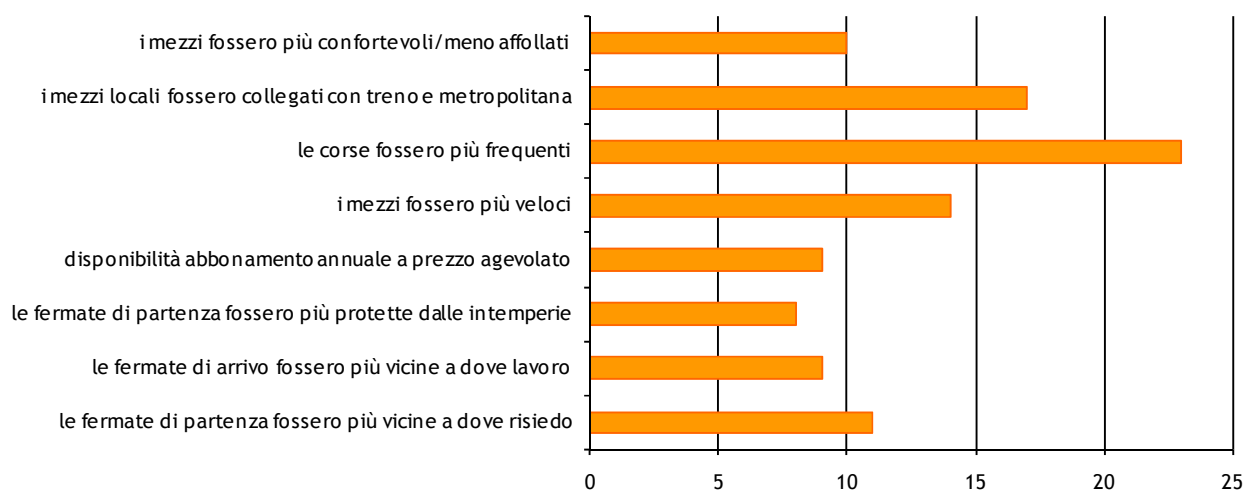
**Domanda 23**

Figura 32. Rappresentazione grafica delle risposte alla domanda n. 23.



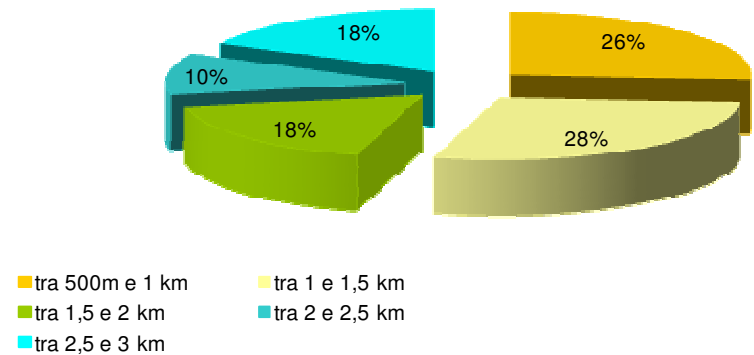
**Domanda 24. Quale distanza sei disposto a percorrere con la bici per prendere un mezzo pubblico?**

La maggioranza degli intervistati, a questa domanda, ha risposto che percorrerebbe meno di 2 Km in bicicletta: si tratta quindi di pochi minuti di percorrenza per raggiungere un mezzo pubblico.

Tabella 32. Distanza massima che gli intervistati sarebbero disposti a percorrere in bicicletta per prendere un mezzo pubblico.

Distanza	n.
tra 500m e 1 km	15
tra 1 e 1,5 km	16
tra 1,5 e 2 km	10
tra 2 e 2,5 km	6
tra 2,5 e 3 km	10

**Domanda 24**



**Figura 33.** Rappresentazione grafica delle risposte date alla domanda n. 24.

