



**SWG**

**FRIULI VENEZIA GIULIA  
IN BICICLETTA**

**27 marzo 2018**



**FIAB**

Federazione Italiana  
Amici della Bicicletta  
ONLUS

# SINTESI DEI RISULTATI

Il Friuli Venezia Giulia è una regione che fa registrare un utilizzo della bicicletta superiore alla media nazionale. L'analisi svolta, attraverso un campione rappresentativo della popolazione regionale maggiorenne, mette in luce le considerazioni che vengono esplicitate in ordine alle modalità dell'uso di questo mezzo e alle condizioni di un suo sviluppo.

Gli spostamenti casa-lavoro sono un buon indicatore della propensione all'utilizzo della bicicletta. Si tratta, infatti, di una scelta quotidiana e, generalmente, alternativa agli altri mezzi di trasporto. Nel Friuli Venezia Giulia il dato relativo ai trasporti motorizzati privati o pubblici è leggermente inferiore a quello nazionale. Si evidenzia, infatti, un 6% che utilizza regolarmente la bicicletta e un 14% complessivo di mobilità attiva (piedi + bicicletta).

Allargando la verifica dell'utilizzo della bicicletta dallo spostamento casa-lavoro si osserva che sono attorno a 1/3 quelli che segnalano una pratica, con diversa intensità, del mezzo; appare una dimensione ragguardevole. Il 21% dei cittadini sono, poi, tentati dall'utilizzo del mezzo se fossero presenti delle piste ciclabili. Vi è, pertanto, un "mercato" potenziale di ciclisti che passerebbero a un uso regolare del mezzo in presenza di condizioni adeguate. Questo indicatore ha una sua aleatorietà essendo una dichiarazione di intenti, ma segnala un'attitudine positiva da non trascurare nella definizione delle scelte urbanistiche e di investimento.

# SINTESI DEI RISULTATI

Un aspetto importante, per saggiare la disponibilità dell'opinione pubblica regionale all'incentivazione dell'uso della bicicletta, è l'indicazione di investimenti specifici nel settore della mobilità attiva. Per il 16% della popolazione questa collocazione dovrebbe essere prioritaria; il 20% ritiene giusto fare qualche investimento. Nell'insieme oltre 1/3 dei cittadini coglie l'esigenza di dare un certo spazio a forme di mobilità alternativa al motore; molto meno della metà si pone in posizione di preclusione.

E' necessario, dato il quadro generale dell'atteggiamento che si è registrato nei confronti della bicicletta, valutare le ragioni di chi è a favore dell'utilizzo di questo mezzo o ne prende le distanze e delle scelte che potrebbe effettuare nel prossimo futuro a seconda delle condizioni che si verificheranno.

- ✓ In primo luogo si osserva che sono due gli aspetti che frenano l'uso del mezzo; a parere dell'opinione pubblica sia l'esistenza di scarse infrastrutture dedicate che la pericolosità del mezzo sono le principali cause del limitato utilizzo della bicicletta. Si manifestano così sia una causa oggettiva di inadeguatezza della praticabilità, sia una causa soggettiva dell'esposizione del ciclista ai pericoli della strada. Si può considerare che migliorando le condizioni del muoversi in bicicletta ne conseguirebbe anche una maggiore sicurezza di esercizio.

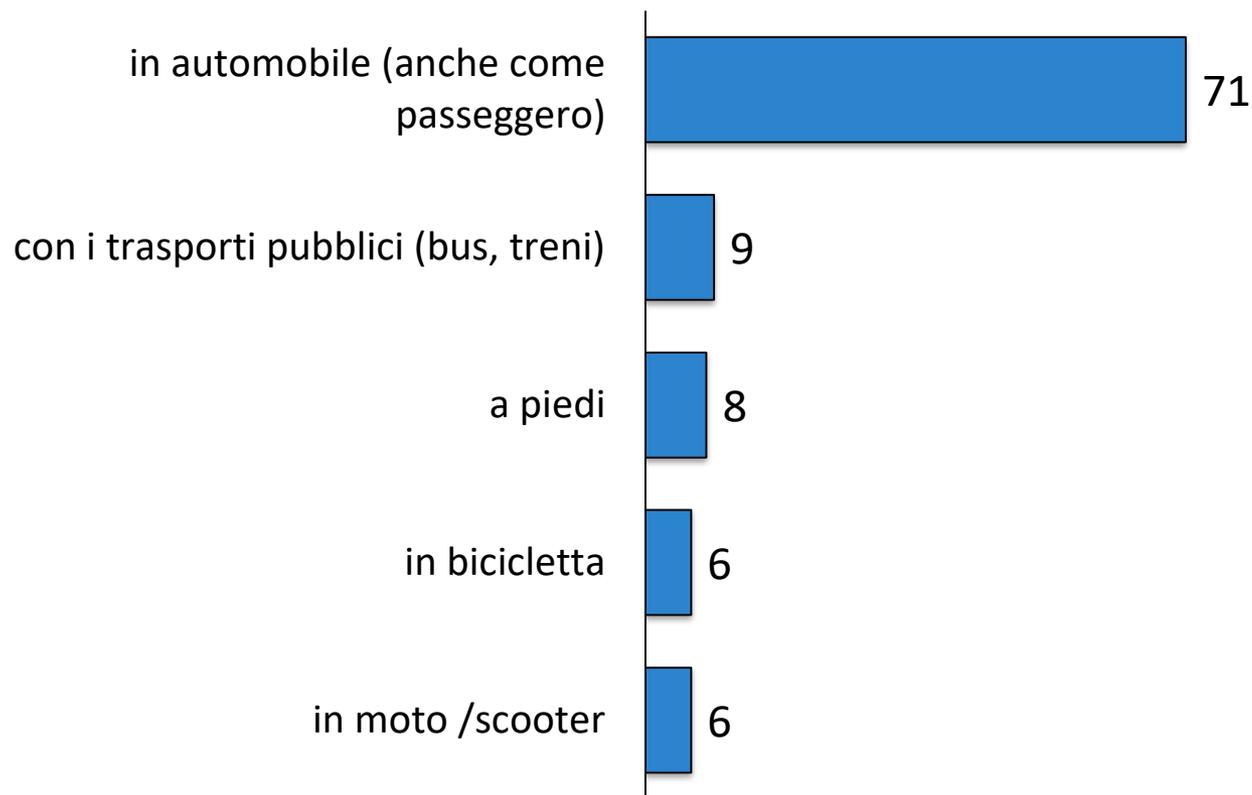
# SINTESI DEI RISULTATI

- ✓ Appare rilevante poi - quasi la metà - la quota di persone disposte a togliere dello spazio alle automobili a favore della creazione di piste ciclabili. Può sembrare una dimensione sorprendente data la tradizionale e diffusa presenza del mezzo automobilistico ma, da molti anni, è in forte crescita l'attenzione alle condizioni ecologiche e dell'inquinamento e questa sensibilità si riflette sulla scelta favorevole all'utilizzo di alternative alla motorizzazione
- ✓ Infine si conferma la percezione dei cittadini dell'esistenza di una disponibilità potenziale significativa a utilizzare maggiormente la bicicletta nel caso di una adeguata rete di piste ciclabili. Si tratta di una ipotesi, non di una certezza, ma la sua consistenza è coerente con quanto è stato espresso nella altre parti dell'indagine

Nell'insieme l'indagine mette a fuoco una propensione piuttosto ampia a prendere in considerazione degli interventi pubblici a favore di una maggiore infrastrutturazione adatta all'utilizzo della bicicletta, mezzo che viene considerato con crescente attenzione dall'opinione pubblica.

# L'USO QUOTIDIANO DELLA BICICLETTA

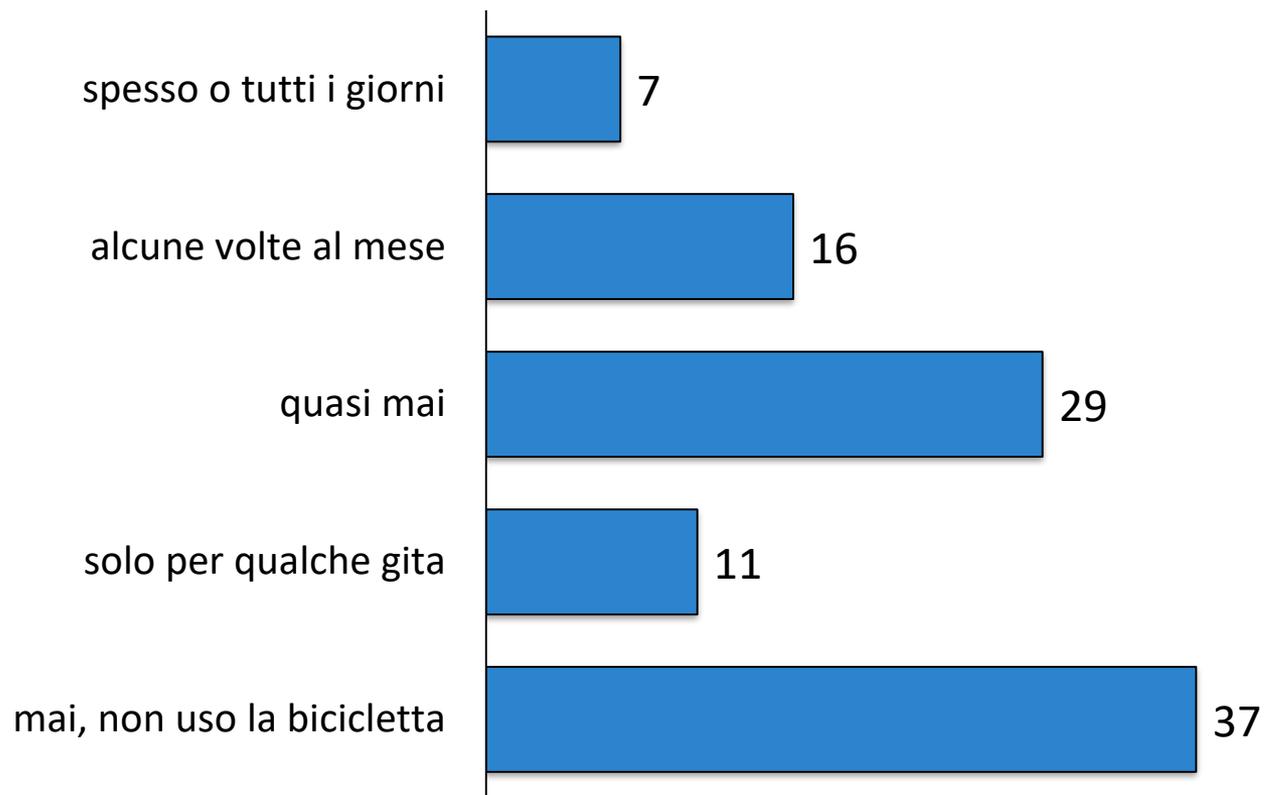
*Di solito Lei come raggiunge il suo posto di lavoro ?*



Valori espressi in %.

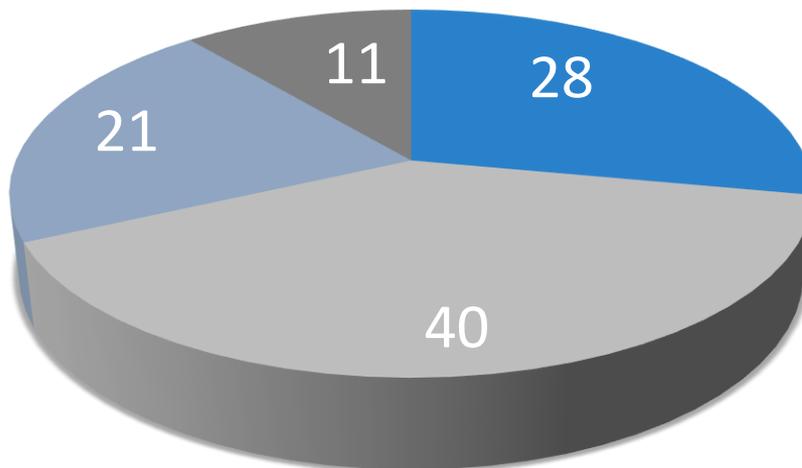
# L'USO QUOTIDIANO DELLA BICICLETTA

*Nel suo quotidiano, quanto utilizza la bicicletta come mezzo di trasporto per muoversi?*



# LA VOGLIA DI BICICLETTA NEL QUOTIDIANO

*Pensi ora a un tragitto che percorre quotidianamente in auto, in autobus o a piedi. Ha mai pensato: "se esistesse la pista ciclabile lo farei più volentieri in bici"?*



■ no, non l'ho mai pensato

■ mi è capitato di pensarlo

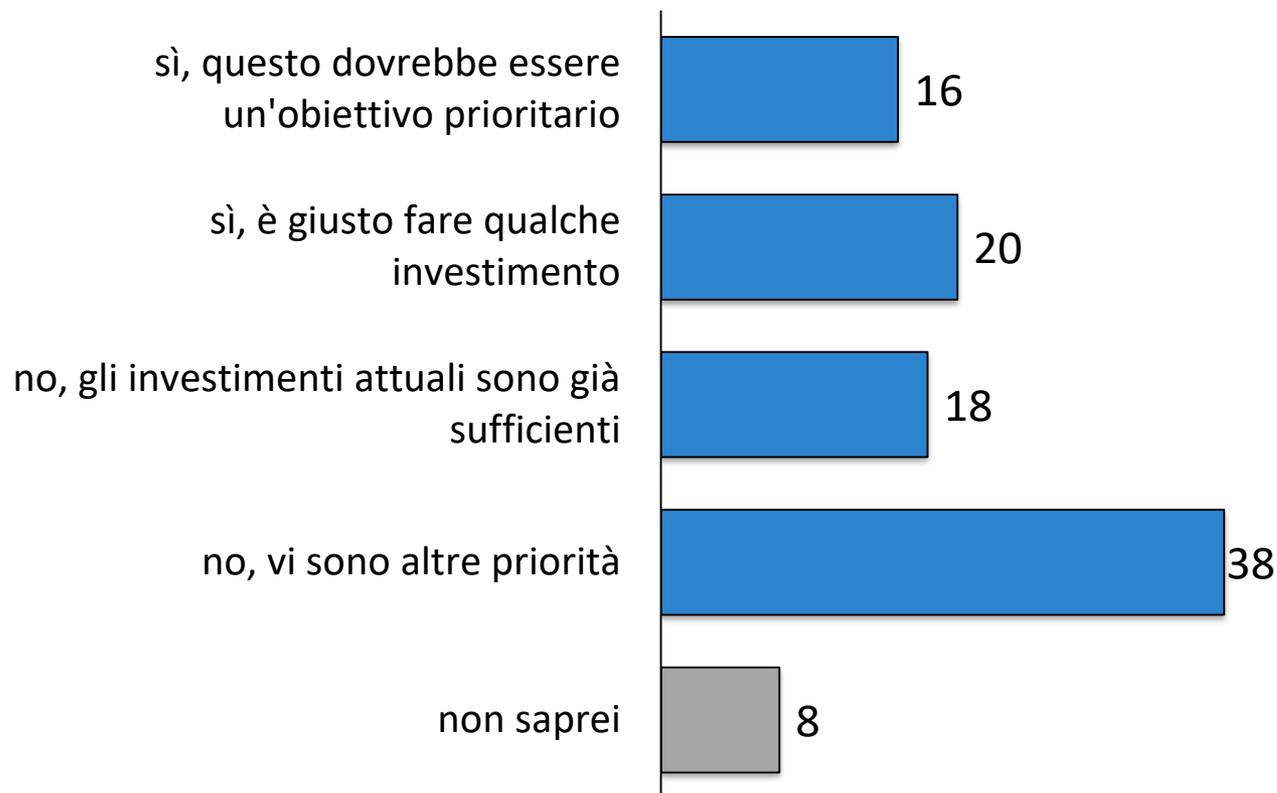
■ lo penso spesso

■ non saprei

Valori espressi in %.

# GLI INVESTIMENTI DELLA REGIONE

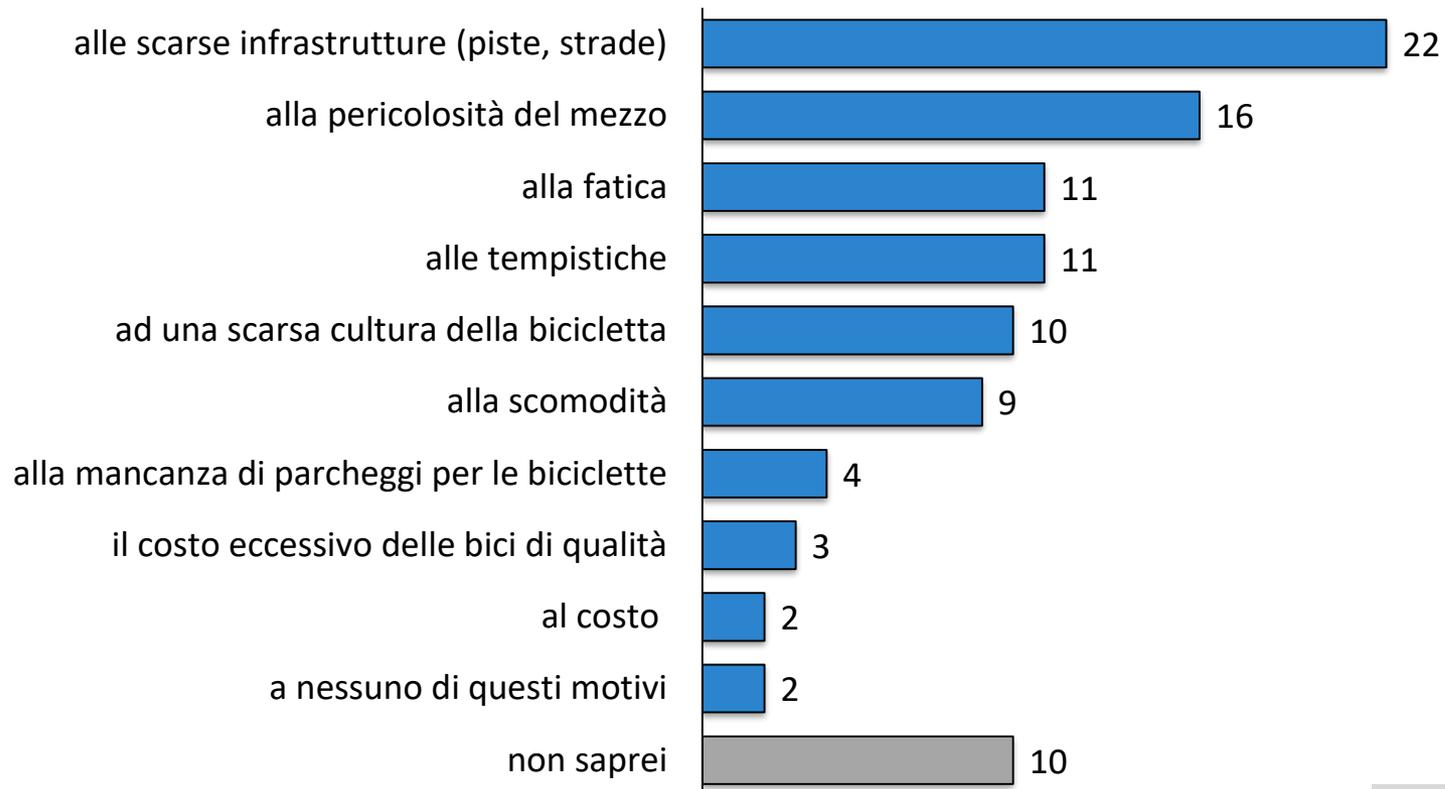
*Secondo lei la Regione deve investire maggiori risorse per promuovere la mobilità attiva (in bicicletta e a piedi) negli spostamenti quotidiani ?*



Valori espressi in %.

# I MOTIVO DELLO SCARSO UTILIZZO NEL QUOTIDIANO

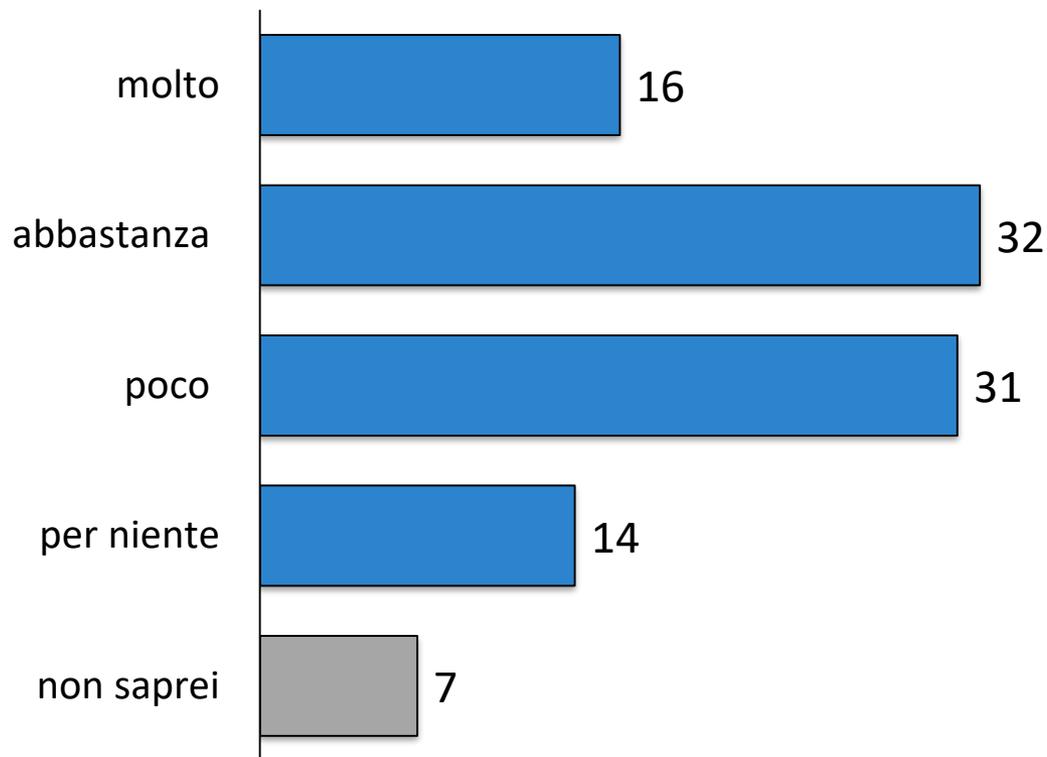
*Secondo Lei, lo scarso utilizzo della bicicletta negli spostamenti quotidiani è dovuto:*



Valori espressi in %

# SPAZIO PER LE BICICLETTE VS. SPAZIO PER LE AUTO

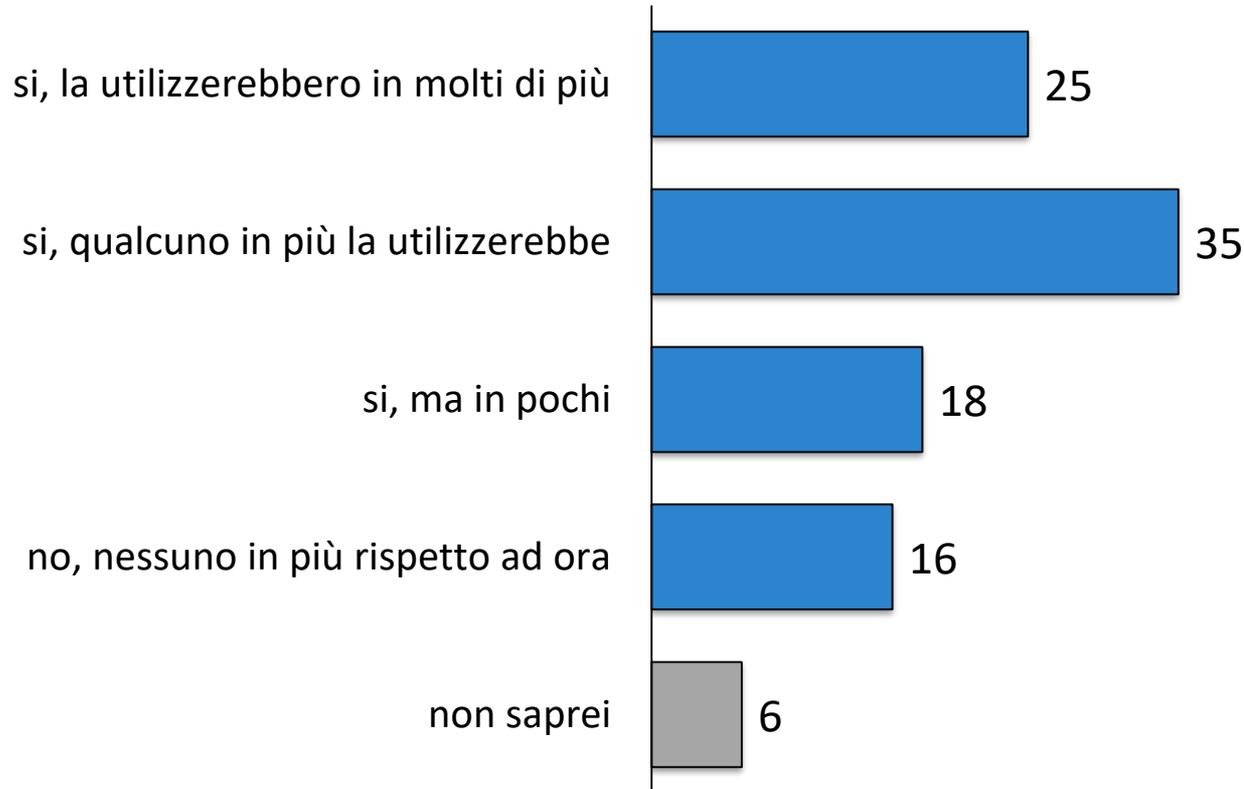
*Se nelle strade urbane che percorre quotidianamente, dove è fisicamente possibile, togliessero spazio alle auto per garantire una rete funzionante di piste ciclabili Lei sarebbe molto, abbastanza, poco o per niente favorevole?*



Valori espressi in %.

# IL POTENZIALE INCREMENTO DELL'USO DELLA BICI

*Secondo Lei, se nella zona urbana in cui vive o lavora esistesse una vera rete di piste ciclabili, tra i suoi famigliari, amici e colleghi di lavoro ci sarebbe un incremento dell'utilizzo quotidiano della bici?*



Valori espressi in %.

# NOTA METODOLOGICA

**Metodologia di rilevazione:** sondaggio online CAWI su un campione casuale probabilistico stratificato e di tipo panel ruotato di 1200 soggetti residenti nel Friuli Venezia Giulia (su 4340 contatti complessivi), di età superiore ai 18 anni. Il campione intervistato online è estratto dal panel proprietario SWG. Tutti i parametri sono uniformati ai più recenti dati forniti dall'ISTAT. I dati sono stati ponderati al fine di garantire la rappresentatività rispetto ai parametri di genere, età e ampiezza demografica dei comuni.

**Margine d'errore massimo:**  $\pm 3,0\%$

**Data di esecuzione:** 14 marzo – 16 marzo 2018





[www.swg.it](http://www.swg.it) | [info@swg.it](mailto:info@swg.it) | [pec: info@pec.swg.it](mailto:info@pec.swg.it)

Trieste, via S. Francesco 24 - 34133 – Tel. +39.040.362525 – Fax +39.040.635050

Milano, via G. Bugatti 7/A - 20144 – Tel. +39.02.43911320 – Fax +39.040.635050

Roma, Via Sallustiana 26 – 00187 Tel. +39 06 42112 – Fax +39 06 86206754



SWG S.p.A. ha scelto di certificarsi nel 1999. È stata tra le prime società del settore a farlo, cogliendo quella che sarebbe stata la linea adottata dall'associazione internazionale della categoria. La certificazione UNI EN ISO 9001:2008 ricomprende tutta l'attività di ricerca, anche quella più recente legata al mondo Internet.

La società è membro di due organizzazioni di categoria: ESOMAR e ASSIRM. ESOMAR è l'associazione internazionale della ricerca di mercato e di opinione; svolge un'intensa attività formativa, normativa, regolamentare e rappresentativa della categoria con le istanze pubbliche e private (Unione europea, Stati, associazioni imprenditoriali). ASSIRM è l'omologa associazione italiana; svolge un'intensa attività legata ai problemi e alle necessità delle società di ricerca, con particolare attenzione al tema della qualità. È interlocutore della Pubblica Amministrazione e del mondo delle imprese private per i diversi aspetti dell'espletamento del lavoro di ricerca.

SWG fa, inoltre, parte di un network internazionale di società di ricerca indipendenti INTERSEARCH - che non fanno parte di gruppi multinazionali; la partecipazione a questa rete consente uno scambio di esperienze e conoscenze e una possibilità di compiere lavori a carattere internazionale.