



COMUNE DI MASSAROSA

PROVINCIA DI LUCCA

BIKE TO WORK - A LAVORO IN BICICLETTA

UN ANNO DI SPERIMENTAZIONE

*"Dobbiamo cambiare il nostro comportamento.
Non si tratta di muoversi di meno ma di usare mezzi di trasporto diversi.
Anche i vari livelli di governo devono fare la loro parte"*

Introduzione

Il progetto Bike to work – A lavoro in bicicletta prende avvio nel novembre del 2015² ed entra in piena fase attuativa nel marzo successivo.

Si è trattato di un percorso di co-progettazione e condivisione, dove un ruolo fondamentale è stato giocato dalla sinergia tra il Comune, l'Ass. Federazione italiana amici della bicicletta onlus e, naturalmente, gli aderenti al progetto.

Il successo di questi primi dodici mesi di sperimentazione ha spinto l'Amministrazione comunale ad avviare un nuovo percorso conoscitivo finalizzato ad implementare il progetto stesso partendo da un'analisi delle azioni, delle idee, dei suggerimenti dei nostri bikers.

Chi sono i nostri concittadini che ogni giorno, o comunque con una certa frequenza, scelgono la bicicletta come mezzo di trasporto? Quali sono le motivazioni che li spingono ad abbandonare l'auto - status symbol per eccellenza? Quali difficoltà incontrano? E come possiamo aiutarli a superarle? Cosa ci suggeriscono?

Per dare risposte concrete ed attendibili a queste domande, abbiamo ritenuto, in concomitanza con questo primo anno di sperimentazione, di distribuire un nuovo questionario tra i bikers.

Si è trattato una piccola indagine statistica che si è posta come obiettivo principale quello di delineare in modo rappresentativo e attendibile un identikit chiaro ed esatto del nostro ciclista-lavoratore utile per le future sperimentazioni.

1. Il metodo di indagine usato

L'indagine è stata progettata e realizzata partendo dall'analisi dei dati raccolti nel primo questionario distribuito sul territorio e tra le aziende del territorio nel fase

² Comune di Massarosa – Deliberazione di Giunta Comunale n. 355 del 11 novembre 2015.

antecedente l'avvio del progetto Bike to work – A lavoro in bicicletta, tra ottobre e novembre 2015.

Da tale lavoro ha preso avvio questa nuova indagine tra i partecipanti al progetto che hanno compilato apposito questionario cartaceo. Questa rilevazione, si è svolta nel mese di aprile 2017, è stata effettuata su base spontanea di risposta.

2. Identikit del ciclista-lavoratore massarosese – Caratteri anagrafici

Per quanto riguarda ai caratteri anagrafici, la quota dei ciclisti “lavoratori” risulta maggiore tra gli uomini rispetto alle donne (71% contro il 29%) e tra le persone con più di 31 anni di età che, assieme al gruppo 46-60 anni, rappresenta quasi la metà dei nostri ciclisti (40% e 43%), in confronto con i più giovani e gli over 61 che si attestano su percentuali nettamente inferiori (7% e 10%).

Grafico 1 - Genere

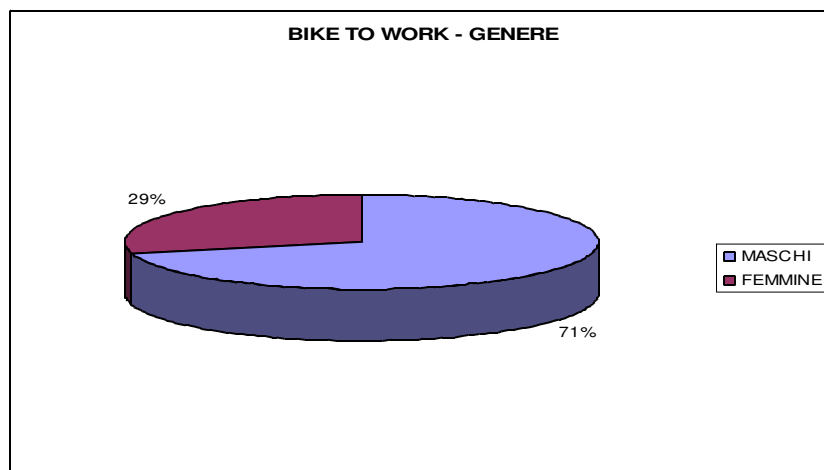
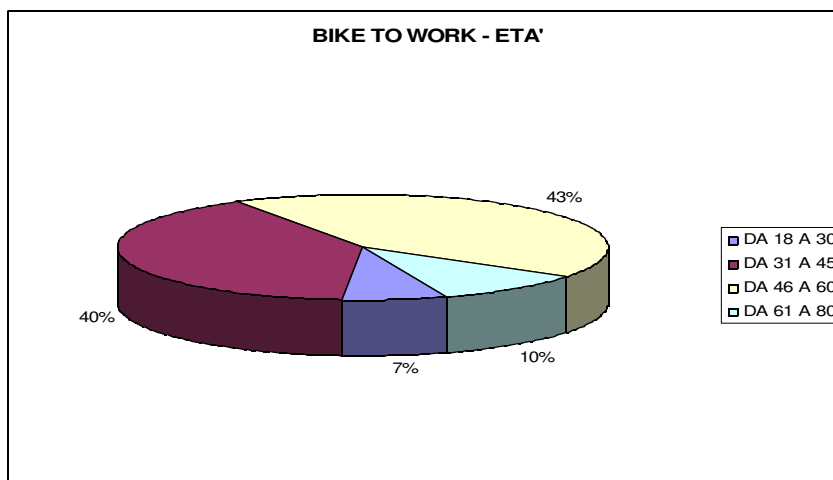


Grafico 2 - Eta'



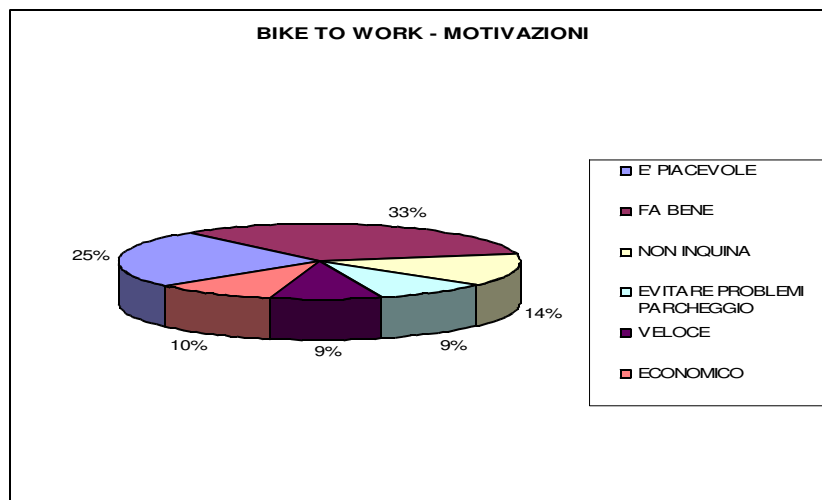
3. Motivazioni sull'uso della bicicletta

La nostra analisi ha voluto indagare le ragioni di fondo che spingono i nostri bikers a preferire la bicicletta rispetto ad altri mezzi di trasporto.

Per chi utilizza le due ruote questa ragione va ricercata soprattutto nell'opzione salutista di chi afferma che andare in bici "perchè fa bene" (33%) ed "è piacevole" (25%), mentre la motivazione ecologista "non inquina" si pone come terza motivazione (14%).

Da sottolineare come meno significative sembrano invece essere le motivazioni di tipo economico e legate all'incentivo di 0,25 centesimi per chilometro erogato da Comune di Massarosa (9%) e quelle legate ai problemi di parcheggio o alla velocità di percorrenza.

Grafico 3 - Motivazioni

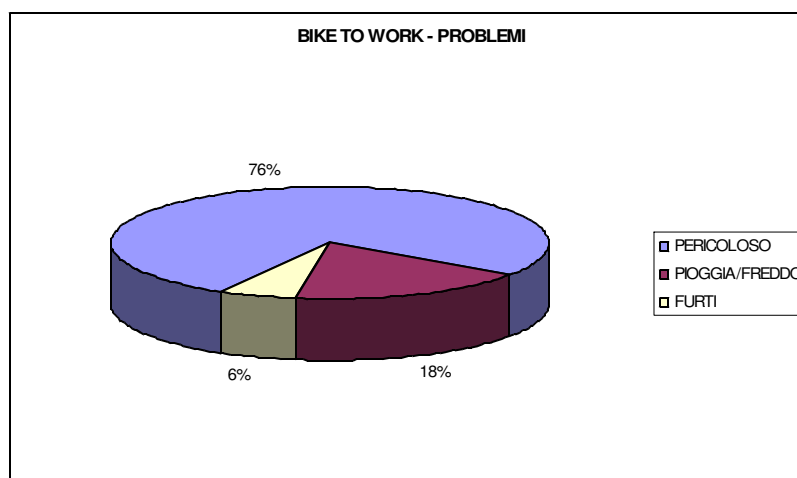


4. Nuove piste ciclabili e interventi sulla viabilità: il sentire dei nostri ciclisti

A questo punto abbiamo chiesto di indicare quali sono le problematiche ambientali e non, maggiormente percepite nell'uso abituale della bicicletta.

Tra queste spiccano la pericolosità del traffico e del fondo stradale (76%), seguono le motivazioni legate alle condizioni meteo (18%), mentre meno sentito sembra essere il timore di subire furti (6%).

Grafico 4 - Problemi

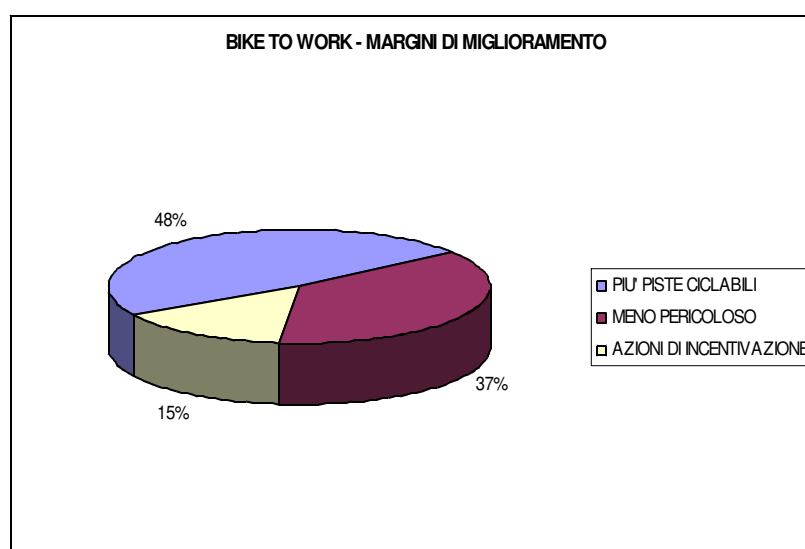


5. Come incoraggiare un maggior ricorso al pedale? Quali le possibili azioni di miglioramento?

I dati raccolti tra i ciclisti massarosesi non si discostano da quelli raccolti nelle ricerche nazionali o di altre realtà italiane.

In base alle opinioni espresse si dovrebbe puntare in primo su interventi di tipo infrastrutturale con la realizzazione e l'implementazione della viabilità "dedicata": piste ciclabili estese e soprattutto sicure e difese dai pericoli derivanti dal traffico stradale (48%).

Grafico 5 – Margini di miglioramento



In coerenza con tali dati si pone l'attenzione sulla necessità del mettere in campo politiche e forme di intervento per diminuire sulla pericolosità della viabilità (37%) e mezzi di incentivazione e di promozione del progetto (15%).

6. Obiettivo: riduciamo l'inquinamento!

"Basta percorrere in bici 5 km al giorno, invece che con mezzi a motore, per raggiungere il 50% degli obiettivi proposti in materia di riduzione delle emissioni"³.

Le elevate emissioni di gas serra sono motivo di preoccupazione a livello mondiale:

3 B. Blondel, *Cycle more often 2 Cool down the planet. Quantifying CO2 saving of cycling*, 2011

rapporti recenti sulle tendenze nel settore dei trasporti, mostrano come l'UE non riuscirà ad ottenere l'obiettivo della riduzione delle emissioni dei mezzi di trasporto, prefissata nella percentuale del 60%, tra il 1990 ed il 2050.

Uno dei più importanti studi in materia è stato condotto dall'European Cyclists Federation (ECF), che ha quantificato il risparmio in termini di emissioni delle due ruote rispetto ad altri mezzi di trasporto. Secondo questo studio, *"anche tenendo conto della produzione, della manutenzione e del carburante del ciclista, le emissioni prodotte dalle biciclette sono oltre 10 volte inferiori a quelle derivanti dalle autovetture"*.

Nello studio citato si quantifica la *c.d carbon footprint*, ossia l'impronta in termini di emissioni degli spostamenti in bici in confronto con quella delle altri mezzi di trasporto. Considerando sia le emissioni provocate dalla produzione di bici, pneumatici e quant'altro che quelle legate alla produzione del cibo che dà energia al ciclista emerge che per ogni chilometro percorso in bici si hanno un decimo delle emissioni che per un chilometro percorso in auto.

Anche noi, nel nostro piccolo, abbiamo voluto calcolare quanto i nostri bikers hanno contribuito a ridurre le emissioni di CO₂ nell'aria.

Partendo dai chilometri percorsi complessivamente dai ciclisti lavoratori – ben 26.074-, parametrati all'utilizzo, per lo stesso periodo di riferimento, di un'autovettura a carburante tradizionale (benzina-diesel), possiamo affermare di aver evitato di immettere nell'atmosfera ben 3,64 tonnellate di CO₂⁴.

Per concludere questo breve report di un anno di attività, non possiamo che farlo affermando che le soluzioni migliori sono quelle che già esistono ma sono sottoutilizzate: la bici può fare veramente molto per ridurre le emissioni e, cosa importante, può farlo a costi nemmeno paragonabili con altre soluzioni.

I costi per il cittadino sono trascurabili rispetto ai benefici che l'uso della bici dà: oltre alla riduzione dell'inquinamento e del traffico, il ciclista ha un enorme risparmio in termini di costi sanitari - perché chi pedala si mantiene più sano e fa meno incidenti.

4 Dati elaborati da Ufficio Ambiente – Comune di Massarosa

Conclusioni

Puntare sulla bicicletta conviene a tutti, ai cittadini come alle istituzioni locali, nazionali e sovranazionali.

I dati raccolti tra i nostri bikers confermano che le idee e le sperimentazioni nel campo della mobilità lenta del Comune di Massarosa sono vincenti, così come lo è la scelta di puntare sull'incentivazione dell'uso della bicicletta. Una scelta attuata a livello strutturale con la realizzazione di piste ciclabili, posteggi, con un sistema di bike gratuite, ecc., affiancato da una campagna di sensibilizzazione.

L'obiettivo prioritario e l'impegno di questa Amministrazione rimangono, sempre e comunque, quelli di ricercare costantemente nuovi modi di incrementare tale forma di mobilità moderna ed efficace, in grado di soddisfare i bisogni ordinari di mobilità anche della nostra piccola collettività.

Massarosa, 5 Maggio 2017

Assessore alla Mobilità lenta - Stefano Natali

Responsabile di progetto - Comandante di P.M. Francesca Papisogli

Reportistica – Ufficio Segreteria Generale Grazia Lenzoni