

# Raccontaci come usi la bici

*Indagine nazionale  
FIAB 2011*

## Scheda locale

Sintesi dei risultati  
della città di  
**Bologna**



## 1. Premessa

La presente scheda riassume i risultati principali dell'indagine nazionale FIAB 2011 "Raccontaci come usi la bici" per quanto riguarda la città di Bologna. I dati riguardanti tale località sono messi a confronto con quelli nazionali, relativi all'intero campione di 11.042 ciclisti che hanno partecipato al sondaggio.

La scheda "locale" è disponibile per tutte le città presso cui sono state raccolte, per via cartacea e/o online, almeno **90** risposte. Per le località con un numero inferiore di risposte la scheda non è disponibile, perché i dati di sintesi non avrebbero sufficiente attendibilità.

L'analisi aggregata dei dati a livello nazionale, con numerosi approfondimenti tematici e alcune indicazioni anche a livello regionale per le domande più direttamente legate alle differenze di contesto territoriale, è pubblicata in un apposito e distinto *report*, disponibile sul sito web nazionale della FIAB dal settembre 2012. Per scaricare direttamente il documento (PDF) il link è:

[http://www.fiab-onlus.it/download/Report\\_Indagine\\_FIAB\\_Raccontaci.pdf](http://www.fiab-onlus.it/download/Report_Indagine_FIAB_Raccontaci.pdf)

Le 28 città per cui è stata redatta la scheda locale sono riportate in Tabella 1<sup>1</sup>.

**Tabella 1.** Città dove sono state rilevate più di 90 risposte

Città	N. risp.	Città	N. risp.	Città	N. risp.
Milano	1411	Torino	252	Brescia	128
Verona	773	Abbiategrasso	213	Paullo	128
Parma	648	Arezzo	213	Venezia Mestre	127
Pescara	512	Firenze	199	Trieste	120
Pordenone	448	Pisa	171	Varese	118
Bari	444	Gioia Del Colle	150	Montesilvano	112
Roma	383	Genova	145	Bologna	102
Reggio Emilia	316	Lodi	144	Alessandria	96
Palermo	263	Monza	129	Forlì	96
Cremona	254				

Nell'esame dei risultati occorre sempre tenere presente che le caratteristiche dei campioni possono variare significativamente da località a località, in relazione alle modalità di rilevazione adottate in particolar modo per i questionari cartacei: è quindi opportuno verificare anche le caratteristiche generali dei rispondenti riportate alla fine della presente scheda, sempre in modo comparato alla situazione nazionale. Ad esempio, in alcune città la proporzione di femmine tra i rispondenti, o le fasce d'età prevalenti, sono piuttosto diverse dalla media nazionale; questo potrebbe implicare differenze anche nelle risposte ai quesiti riguardanti lo specifico tema dell'uso della bicicletta<sup>2</sup>.

Nei paragrafi che seguono i dati vengono presentati in distinte sezioni tematiche, che corrispondono alle equivalenti parti del questionario. Tutti i dati sono riportati in percentuale rispetto al totale dei rispondenti della località, o ad un più ristretto gruppo di riferimento quando appropriato: ad esempio, le risposte alla domanda relativa alla frequenza di uso settimanale della bici per spostamenti in città sono riferite al sottoinsieme di soggetti che hanno dichiarato di utilizzare la bici a tale fine. Va ricordato anche che le equivalenti percentuali nazionali non si riferiscono solo alle località per cui è stata redatta la scheda, ma all'intero campione, compresi i casi provenienti dalle località più piccole. Tuttavia le 28 città elencate in Tabella 1 rappresentano la maggior parte del campione, con 8095 risposte pari al 73,3% del totale.

1 In alcuni casi di rilevazione cartacea la città del rispondente non risulta esplicitamente registrata; si è assunto che la località coincidesse con quella in cui aveva sede l'associazione FIAB che ha somministrato e ritirato il questionario.

2 Dati i criteri e metodi diversi adottati per la distribuzione dei questionari e di conseguenza di formazione del campione di rispondenti, nonché l'impossibilità di controllo coordinato su tali metodi, va ricordato che non è in generale possibile attribuire una validità strettamente *scientifica* ai risultati presentati, che vanno considerati indicativi, specie nei casi in cui la numerosità dei partecipanti all'indagine è modesta.

In allegato alla scheda si trovano gli elenchi di risposte in forma libera fornite alle domande di questo tipo dai soggetti provenienti dalla città di Bologna (tali risposte erano tutte facoltative, per cui il loro numero può essere anche di molto inferiore a quello dei rispondenti). In tal modo è possibile valutare anche le indicazioni personali spontanee dei propri concittadini, ad esempio sui luoghi della città più esposti al rischio di furto. Inoltre sono allegati, in un file a parte, i dati individuali grezzi su cui è basato il *report*, per dare la possibilità di svolgere eventuali ulteriori elaborazioni a chi lo desiderasse.

## 2. Le motivazioni e i problemi nell'uso della bicicletta

La prima sezione del questionario, di natura motivazionale, si poneva l'obiettivo di far emergere i fattori psicologici e pratici che giustificano, agli occhi dei rispondenti, l'uso della bici al posto di altri mezzi di trasporto, i problemi e le difficoltà legate a tale scelta e, in modo molto generale, quali fattori potrebbero portare chi già usa la bicicletta ad impiegarla ancora più di quanto già fa.

Per ciascuno di questi tre fattori sono state proposte una serie di risposte pre-formulate, tra le quali il rispondente poteva scegliere una o più risposte, nonché un campo libero per poter indicare eventuali altre risposte. Nelle tabelle che seguono vengono riportate le frequenze percentuali di rispondenti che hanno segnalati ciascuna risposta; le risposte libere sono invece disponibili nelle appendici.

**Tabella 2.** *Usa la bicicletta perchè...*

Motivazione	Bologna	Italia
Non ho altro mezzo di trasporto	13,7%	7,2%
Per motivi di economicità	40,2%	28,5%
E' più veloce	60,8%	43,3%
Fa bene alla salute	68,6%	65,9%
Per evitare problemi di parcheggio	42,2%	45,6%
Per non inquinare	75,5%	57,5%
E' piacevole	76,5%	70,8%
Perchè: mancano mezzi pubblici vicini	1,0%	3,9%

**Tabella 3.** *Problemi nell'uso della bici*

Tipo di problematica	Bologna	Italia
Non trovo ci sia alcun problema	12,7%	20,2%
E' faticoso	3,9%	3,2%
Freddo / pioggia	5,9%	12,7%
E' facile venga rubata	55,9%	41,5%
E' pericoloso	59,8%	40,2%
Cattivo fondo stradale/pavè	54,9%	37,1%

**Tabella 4.** *Fattori potenzialmente incentivanti l'uso della bicicletta*

Userei di più la bici se...	Bologna	Italia
La uso già in tutte le occasioni possibili	40,2%	35,5%
Ci fossero più piste ciclabili	40,2%	48,5%
Potessi posteggiarla in un luogo sicuro	26,5%	25,1%
Il traffico fosse meno pericoloso	36,3%	38,5%
Non ci fosse il pavè/le buche e i tombini	15,7%	16,9%

### 3. A che scopi - e quanto - si usa la bicicletta

Dove vanno i ciclisti con il loro mezzo di locomozione preferito? A quali esigenze di mobilità esso risponde prevalentemente? E quanta strada devono fare pedalando? Le risposte a questo ordine di quesiti, di cui si occupa la seconda sezione del questionario, vanno analizzate tenendo conto, quando necessario, del contesto individuale. Per quanto riguarda le attività che dipendono dall'età (i tragitti per recarsi al lavoro e a scuola) vanno tenute in considerazione le quote di studenti e di occupati riportate nella stessa tabella a riferimento.

Invece, le percentuali di uso misto (bici+mezzi pubblici) per recarsi al lavoro/scuola sono già calcolate in rapporto ai soli rispondenti che dichiarano di usare la bici a tali fini. Allo stesso modo le percentuali di utilizzatori della bici anche d'inverno per le diverse finalità sono ciascuna rapportata ai soli utilizzatori della bici per la specifica finalità.

**Tabella 5.** Tipologie di utilizzo della bicicletta (quote assolute rispetto a tutto il campione)

Usi la bici per...	Bologna	Italia	Quote di....	Bologna	Italia
Recarti al lavoro	68,6%	55,1%	Occupati	77,5%	75,2%
Recarti a scuola o università	19,6%	8,3%	Studenti	11,9%	9,7%
Portare a scuola i figli	9,8%	8,2%			
Spostamenti in città	78,4%	75,2%			
Svago e turismo	58,8%	62,4%			
Sport	36,3%	29,1%			

**Tabella 6.** Frequenza settimanale di uso della bicicletta per spostamenti in città

In una settimana uso la bici per spostarmi in città all'incirca...	Bologna	Italia
1 volta	22,7%	14,1%
2 volte	18,7%	14,7%
3 volte	13,3%	14,1%
4 volte	5,3%	9,0%
5 volte	13,3%	16,6%
6 volte	6,7%	8,9%
7 volte	17,3%	19,0%
8 volte	1,3%	0,6%
9 volte	1,3%	0,2%
10 volte	0,0%	1,4%
oltre 10 volte	0,0%	1,4%

**Tabella 7.** Frequenza mensile di uso della bicicletta per svago, turismo e sport

In un mese uso la bici per turismo o sport all'incirca...	Bologna	Italia
Da 1 a 4 volte	52,5%	54,8%
Da 5 a 10 volte	41,0%	31,3%
Da 11 a 20 volte	4,9%	9,3%
Oltre 20 volte	1,6%	4,6%

**Tabella 8.** *Uso invernale della bicicletta per le diverse finalità (quote relative ai soli utilizzatori per le specifiche finalità)*

Uso la bici anche d'inverno per...	Bologna	Italia
recarmi a scuola/lavoro	88,6%	76,9%
portare a scuola i figli	80,0%	66,3%
spostamenti in città	77,5%	70,6%
svago/turismo/sport	60,6%	50,8%

**Tabella 9.** *Chilometri in bici percorsi in una settimana tipo*

In genere in una settimana percorro...	Bologna	Italia
1-10 km	9,0%	17,1%
11-50 km	54,0%	47,9%
Più di 50 km	37,0%	35,1%

#### 4. Che bici si usa e come?

Che tipo di biciclette utilizzano i ciclisti italiani? L'indagine prevedeva in modo semplificato solo quattro tipologie generali di biciclette: bici "tradizionale", da uomo o da donna, ma senza cambio; "city-bike" intesa come bici stradale o ibrida con cambio di velocità; Mountain bike, e bici da corsa e varianti (superleggera ecc.)<sup>3</sup>. Al di là del tipo di bicicletta utilizzata, in che misura i ciclisti sfruttano anche le opportunità che essa offre per trasportare oggetti di peso e dimensioni ragionevoli?

Un altro tema rilevante nell'uso della bicicletta è la capacità di provvedere senza grosse difficoltà alla sua manutenzione ordinaria. Questo aspetto è stato approfondito con tre domande, relative alla capacità di riparare una foratura, al ricorso abituale o meno al meccanico specializzato, ed alla diffusione di meccanici che riparano bici vicino a casa.

**Tabella 10.** *Tipi di bici possedute*

Utilizzo una...	Bologna	Italia
Bici normale (senza cambio)	39,2%	31,1%
City bike (con cambio)	52,0%	55,5%
Mountain Bike	31,4%	28,9%
Bici da corsa	29,4%	15,3%

Nel caso il rispondente abbia indicato di possedere diversi tipi di bici, e supponendo che ne possieda una per ciascun tipo dichiarato, è possibile stimare il numero complessivo di bici possedute: per Bologna il numero medio è pari a **1,52**, a fronte di una media nazionale pari a 1,31.

Per quanto riguarda invece l'utilizzo di accessori per il trasporto di oggetti e bagagli, a Bologna questo è dichiarato dal **52,0%** dei rispondenti, laddove la corrispondente percentuale a livello nazionale è del 67,4%.

Relativamente all'autonomia di gestione meccanica elementare della propria bicicletta il questionario faceva riferimento alla foratura, tipicamente il più frequente dei guasti in bicicletta, ma anche un incidente che ne impedisce del tutto l'utilizzo se non vi si pone rimedio. A Bologna il **70,0%** dei partecipanti all'indagine dichiara di saperla riparare; per tutta Italia l'analoga quota è del 54,5%.

<sup>3</sup> FIAB intende effettuare a breve termine un'indagine più specifica sulle tipologie di biciclette utilizzate, in cui verranno approfondite in dettaglio le differenze tra i modelli e considerati diversi tipi di biciclette "emergenti" (pieghevoli, elettriche, ruota fissa, *recumbent* ecc.).

**Tabella 11.** *Gestione dei guasti e della manutenzione*

In casi di guasti della bici...	Bologna	Italia
Non ho mai avuto bisogno	2,0%	3,2%
La ripariamo io e/o amici	42,0%	44,3%
La porto dal meccanico	56,0%	52,4%

**Tabella 12.** *Valutazione della diffusione di meccanici bici*

Ci sono riparatori di bici o <i>ciclofficine</i> nella tua città?	Bologna	Italia
Pochi	18,0%	35,1%
Abbastanza	71,0%	59,4%
Molti	11,0%	5,5%

Infine si è indagato brevemente sul servizio bici+treno, dove il ciclista usa il treno per il trasporto della propria bici oltre che di sé stesso. Si tratta di un terreno su cui la FIAB ha lavorato (e sta lavorando) molto per ottenere dalle Ferrovie dello Stato un servizio paragonabile a quello disponibile nella maggior parte dei paesi europei, e in particolare in quelli con elevate quote di uso della bicicletta. Nonostante permangano molti problemi logistici e culturali, anche grazie a FIAB oggi in Italia il servizio sui treni regionali esiste, anche se con livello di capillarità ed efficienza diversa da regione a regione. Tramite l'indagine condotta si è allora voluto anche verificare, sebbene in modo molto sintetico, la diffusione tra i ciclisti della conoscenza e dell'effettivo utilizzo di tale opportunità.

Nello specifico, a Bologna l'esistenza del servizio è conosciuta dal 95,0% dei ciclisti, dato da comparare ad una quota nazionale pari all'89,1%.

**Tabella 13.** *Utilizzi il servizio treno+bici?*

	Bologna	Italia
No, mai	54,0%	64,8%
Talvolta	36,0%	30,4%
Spesso	10,0%	4,8%

## 5. Le infrastrutture viabilistiche per la ciclabilità: giudizi e problemi

Il contesto urbanistico e viabilistico in cui il ciclista si muove è ovviamente l'elemento principale su cui il dibattito relativo alla promozione della ciclabilità si è da sempre incentrato. Pur non dimenticando l'importanza, spesso trascurata, dei fattori socio-culturali ed educativi nella determinazione delle scelte di mobilità individuale, ovviamente le difficoltà e i vantaggi legati alla scelta dell'uso della bici in alternativa ad altre modalità di spostamento sono fortemente dipendenti dall'organizzazione del territorio, dal livello di rischio per la propria incolumità che la viabilità implica in relazione a ciascuna modalità di trasporto, così come dalla velocità ed efficienza di spostamento che esse permettono.

Stante la complessità della situazione, l'indagine ha puntato a raccogliere elementi relativi al punto di vista dei ciclisti sia sulla valenza intrinseca ideale dei percorsi ciclabili e delle loro caratteristiche, che di qualità e diffusione di quelli esistenti. Inoltre i rispondenti sono stati invitati a proporre anche osservazioni sul tema in forma libera, proprio data la sua natura complessa.

**Tabella 14.** *Parte di percorsi effettuati su piste ciclabili*

Quanti dei tuoi percorsi attuali sono su piste ciclabili?	Bologna	Italia
Nessuno	16,0%	19,8%
Pochi	63,0%	48,9%
Circa la metà	13,0%	20,1%
La maggior parte	8,0%	11,2%

**Tabella 15.** *Valutazione della qualità dei percorsi ciclabili esistenti*

	Sicurezza, incroci e attraversamenti		Scelta di percorsi effettivamente utili		
	Bologna	Italia	Bologna	Italia	
Scadente	55,0%	58,5%	Scadente	48,0%	50,8%
Discreto	42,0%	37,0%	Discreto	48,0%	42,9%
Eccellente	3,0%	4,5%	Eccellente	1,0%	4,3%
<i>Non so</i>	0,0%	0,0%	<i>Non so</i>	3,0%	1,9%
	Possibilità di andare velocemente		Segnaletica (distanze, destinazioni)		
	Bologna	Italia	Bologna	Italia	
Scadente	62,0%	54,1%	Scadente	59,0%	62,1%
Discreto	35,0%	39,5%	Discreto	39,0%	32,3%
Eccellente	0,0%	3,4%	Eccellente	0,0%	3,9%
<i>Non so</i>	59,0%	3,0%	<i>Non so</i>	2,0%	1,8%

**Tabella 16.** *Valutazione dell'importanza dei diversi aspetti di un percorso ciclabile ideale*

	Sicurezza, incroci e attraversamenti		Scelta di percorsi effettivamente utili		
	Bologna	Italia	Bologna	Italia	
Poco	0,0%	2,6%	Poco	3,0%	3,9%
Abbastanza	15,0%	11,4%	Abbastanza	24,0%	28,8%
Molto	83,0%	85,3%	Molto	72,0%	65,9%
<i>Non so</i>	2,0%	0,7%	<i>Non so</i>	1,0%	1,3%
	Possibilità di andare velocemente		Segnaletica (distanze, destinazioni)		
	Bologna	Italia	Bologna	Italia	
Poco	21,0%	25,4%	Poco	14,0%	8,2%
Abbastanza	43,0%	40,9%	Abbastanza	30,0%	31,1%
Molto	35,0%	32,1%	Molto	55,0%	59,4%
<i>Non so</i>	1,0%	1,6%	<i>Non so</i>	1,0%	1,3%

**Tabella 17.** *Pensi siano utili per chi le usa le piste ciclabili protette?*

	Bologna	Italia
Poco	5,0%	2,5%
Abbastanza	13,0%	12,3%
Molto	44,0%	44,3%
Indispensabili	38,0%	41,0%

**Tabella 18.** *Pensi sia utile sulle strade la segnalazione di una striscia di sicurezza per i ciclisti, anche se non protetta?*

	Bologna	Italia
Poco	23,0%	13,3%
Abbastanza	30,0%	21,5%
Molto	22,0%	33,4%
Indispensabili	25,0%	31,8%

## 6. Il posteggio e il problema del furto della bicicletta

La bicicletta sposta efficientemente il nostro corpo ma, per il suo efficace utilizzo, deve poter essere lasciata posteggiata in spazi pubblici e, auspicabilmente, ritrovata al ritorno dal proprietario. Apposite sezioni del questionario vertevano su questi temi, al fine di conoscere meglio la situazione del posteggio bici nel nostro paese e il collegato problema del furto.

Si va diffondendo anche nel nostro paese la consapevolezza che la disponibilità di posteggi bici ordinati, comodi e sicuri nei centri urbani costituisce un incentivo all'uso della bicicletta, nonché un fattore di arredo urbano e di servizio al cittadino. Inoltre la disponibilità di ampi posteggi in corrispondenza dei principali poli di *mobilità intermodale* (stazioni ferroviarie e di autobus) è un elemento indispensabile per favorire la diffusione di tale scelta di trasporto, che combina virtuosamente diverse modalità sostenibili per combinare nel modo più efficiente le caratteristiche di ciascuna e costituire un'efficace alternativa all'autoveicolo privato.

Le Figure 19 e 20 mostrano le risposte ottenute riguardo ai due parametri essenziali relativi alle strutture di posteggio bici: la diffusione sul territorio cittadino e la praticità d'uso.

**Tabella 19.** *In città, la diffusione di rastrelliere è buona?*

	Bologna	Italia
Poche	64,4%	72,0%
La maggior parte	31,7%	25,8%
Tutte	4,0%	2,2%

**Tabella 20.** *Quale parte delle rastrelliere esistenti è comoda e pratica da usare?*

	Bologna	Italia
Poche	45,5%	61,5%
La maggior parte	50,5%	35,7%
Tutte	4,0%	2,9%

**Tabella 21.** *Quale parte delle rastrelliere esistenti è sicura per legare la bici?*

	Bologna	Italia
Poche	45,5%	62,4%
La maggior parte	48,5%	33,6%
Tutte	5,9%	4,0%



**Tabella 22.** *Pensi che il furto della bici sia un problema?*

	Bologna	Italia
Poco	1,0%	6,3%
Abbastanza	19,8%	29,1%
Molto	79,2%	64,6%

**Tabella 23.** *Hai mai subito il furto della bici?*

	Bologna	Italia
No	33,7%	41,7%
Una volta	21,8%	27,7%
Più volte	44,6%	30,6%

**Tabella 24.** *In caso di furto, hai sporto denuncia?*

	Bologna	Italia
No	48,6%	58,3%
Non sempre	31,1%	16,5%
Sempre	20,3%	25,2%

## 7. Le caratteristiche demografiche e sociali del campione

Per la città di Bologna, il campione è composto al **100,0%** di risposte online, mentre le rimanenti sono ricavate da questionari cartacei. Sull'intero territorio nazionale l'analoga quota è del 63,7%.

L'analisi della composizione del campione in relazione alle principali connotazioni socio-demografiche ha una duplice valenza: da un lato permette di valutare le caratteristiche specifiche del profilo di chi usa la bicicletta rispetto a quelle più generali dei cittadini; dall'altro, permette di evidenziare eventuali distorsioni del campione effettivo rispetto a caratteristiche che non dovrebbero differenziare i ciclisti dagli altri cittadini.

Gli aspetti presentati riguardano l'età, il genere, il titolo di studio e la professione dei rispondenti. In questa scheda i connotati del campione locale vengono posti a confronto con quelli del campione complessivo nazionale; per un confronto del campione nazionale con le equivalenti caratteristiche della popolazione italiana in base a dati ufficiali ISTAT, si può consultare il *report* generale disponibile sul sito FIAB.

Infine viene evidenziato in che misura i partecipanti all'indagine di Bologna sono soci della FIAB, o di altre associazione di ispirazione ambientalista. Legambiente e WWF sono state proposte all'attenzione esplicitamente; inoltre è stato chiesto di indicare l' eventuale appartenenza ad altre associazioni di promozione della bicicletta in modo aperto. Queste ultime sono riportate nelle appendici della scheda.

Per quanto riguarda il genere, a Bologna hanno partecipato all'indagine il **36,3%** di donne, rispetto ad un'equivalente quota nazionale del 43,8%.

**Tabella 25.** *Età dei rispondenti*

Fasce di età	Bologna	Italia
5-14	0,0%	2,7%
15-24	7,8%	5,8%
25-34	24,5%	13,8%
35-44	25,5%	22,8%
45-54	21,6%	28,9%
55-64	13,7%	18,9%
65-74	6,9%	6,2%
75-90	0,0%	0,8%

**Tabella 26.** *Titolo di studio dei rispondenti*

	Bologna	Italia
Obbligo	4,9%	12,3%
Diploma	28,4%	43,6%
Laurea	66,7%	44,1%

**Tabella 27.** *Professione dei rispondenti*

	Bologna	Italia
Casalinga	2,0%	3,3%
Professionista	10,9%	14,2%
Artigiano	2,0%	2,4%
Studente	11,9%	9,7%
Commerciante	0,0%	2,6%
Operaio	3,0%	5,4%
Impiegato	40,6%	42,3%
Dirigente	5,0%	5,0%
Professore, insegnante	13,9%	8,7%
Imprenditore	0,0%	0,3%
Sanità	1,0%	1,8%
Tecnici intermedi	1,0%	0,9%
Giornalisti	1,0%	0,8%
Artista	0,0%	0,5%
Altre professioni	7,9%	2,0%

**Tabella 28.** *Adesione a FIAB o altre associazioni ambientaliste*

Sei iscritto a...	Bologna	Italia
FIAB	11,8%	27,3%
Legambiente	3,9%	4,2%
WWF	5,9%	5,6%

### **Appendice A - Risposte libere alla domanda "Usa la bici perchè ..."**

- non usa benzina e quindi non ha bisogno di guerre; è più efficiente dell'automobile; con la bici tu riprendi possesso del proprio corpo, ecc. ecc.
- per fare sport
- per praticare uno sport
- perchè la bici è il migliore mezzo di trasporto!
- posso arrivare in centro pedonale
- Silenziosa
- Sono bici-dipendente! in città mi muovo solo in bici sia per necessità che per portare i nipoti a scuola sia per fare la spesa. Fuori città sono appassionata di bici trekking.

### **Appendice B - Risposte libere alla domanda "Problemi nell'uso della bici"**

- Assenza di piste ciclabili
- Inquinamento marmitta automezzi
- La priorità dello spazio pubblico stradale è data agli automobili: loro hanno maggiore spazio dappertutto e più 'tempi'. I semafori sono adattati alle loro esigenze e non a quelle dei pedoni e ciclisti.
- La sua manutenzione è spesso una faccenda delicata perchè sposta leggermente la bilancia del rapporto costi-benefici sul piatto dei costi
- Le piste ciclabili scarseggiano
- Mancano piste ciclabili sulle strade che portano fuori città
- Mancano piste ciclabili adeguate e che meritino veramente questo nome, non solamente la condivisione con pedoni e auto
- Mancanza di piste ciclabili, a differenza di quanto disponibile in molti altri paesi europei
- Non ci sono abbastanza piste ciclabili e quelle esistenti a Bologna sono ridicole!
- Non dipendono dalla bici, sono fattori esterni di mancanza di rispetto verso il ciclista
- Pericoloso per motivi non intrinseci al mezzo (traffico, illuminazione)
- Piste ciclabili poche, non collegate, o ridicole e pericolose come molte di Bologna
- Poche piste ciclabili e poco sicure.
- Si pedala male quando bisogna andare al lavoro vestiti bene
- Si suda, il che non è molto compatibile con ambienti di lavoro di un certo tipo.
- Smog

### **Appendice C - Risposte libere alla domanda "Useresti di più la bici se..."**

- Gli automobilisti dovrebbero rispettare limiti e regole particolari sulle strade di campagna battute dai ciclisti sportivi (magari una segnaletica particolare nelle strade più battute dai ciclisti)
- Migliori servizi di trasporto delle bici sui treni
- Potessi non respirare lo smog prodotto da auto e moto
- Se i vigili fossero più presenti sulla strada a limitare l'abuso delle piste ciclabili da parte di scooter e motorini vari.
- Se le piste ciclabili fossero fatte da persone che usano la bici

**Appendice D - Risposte libere alla domanda "Altri aspetti importanti delle ciclabili"**

- Chiarezza delle strisce che ne indicano la sede quando è ricavata sui marciapiedi
- Devono interconnettere comuni limitrofi e devono essere segnalate ai ciclisti come percorso alternativo alle strade normali
- Dovrebbero essere estese alle strade che escono dalla città (Bazzanese, via Toscana, via Zanardi, via San Donato ecc...)
- É indispensabile che le ciclabili siano libere da pedoni
- Il comune utilizzo da cicli e pedoni da spesso adito a discussioni ...
- L'ampiezza della corsia, spesso limitata da siepi, alberi, pali della luce o altri ostacoli; la continuità, spesso mancante, dei percorsi (che a volte iniziano e finiscono nel vuoto, o con un gradino), il rispetto delle piste ciclabili da parte dei mezzi motorizzati (esempio: parcheggi sugli sbocchi delle piste ciclabili oppure direttamente sulle piste ciclabili) e da parte dei pedoni
- La buona segnalazione, gli accessi facili (si veda il ponte Galliera a Bologna, in cui si entra in 'concorrenza' con i pedoni), stimolano l'uso delle piste. Inoltre la gente non è molto consapevole che sia obbligatorio il percorrerle.
- La loro esistenza
- La loro lunghezza, senza che ci siano interruzioni la necessità che ci siano in particolare dove è pericoloso condividere la strada col traffico veicolare
- Le piste ciclabili, almeno quelle che uso io sono scadenti, poco segnalate e, spesso, abusate da scooter e motorini vari
- Lineari e piane
- Manutenzione: molto scadente
- Manutenzione.
- Molti percorsi sono scadenti a causa della presenza di gradini all'inizio e alla fine di alcune ciclabili poste su aiuole spartitraffico o marciapiedi (vedi viale Oriani)
- Nel mio comune, solo strisce di sicurezza
- Non è importante creare ciclabili su marciapiedi o condivise da pedoni (pericolosissime), ma sede stradale dedicata (come da normativa e altri paesi) e rete integrata per spostamenti utili, non turistici.
- Protezione reale delle piste ciclabili, ovvero non solo una striscia sull'asfalto
- Se le ciclabili urbane sono ancora poche e non sempre adeguate, mancano completamente o quasi quelle extraurbane: uscire dai grandi centri sarebbe molto appagante e utile per i ciclisti, ma in genere richiede il transito su strade di scorrimento.
- Secondo me sarebbe utile se le ciclabili fossero parallele alla strada ma protette, così da sfruttarne i servizi quali ad esempio l'illuminazione, o l'integrazione coi servizi pubblici (autobus o treno se piove-bar punti di ristoro-negozi per compere) e non in mezzo a delle strade buie isolate senza niente come ogni tanto fanno qui a Bologna.
- Segnalazioni a terra, larghezza carreggiata, assenza barriere architettoniche
- Spesso le piste ciclabili sono occupate da altri veicoli in sosta
- Togliere spazio alle strade e non ai marciapiedi
- Trovo più sicuro viaggiare su strada che sulle piste ciclabili dove ho rischiato diverse volte incidenti.
- Una pista ciclabile non si crea dividendo un marciapiede in 2 parti (pedoni/bici)

**Appendice E - Risposte libere alla domanda "Luoghi specifici ad alto rischio di furto"**

- centro città
- centro città, zona universitaria, ospedale
- Centro cittadino
- grandi città dove c'è possibilità di rivenderle

- in centro
- in certi quartieri
- in stazione, in centro città, specialmente di sera.
- luoghi pubblici. nei cortili privati il rischio diminuisce.
- soprattutto in centro, anche se mi hanno rubato la sella (!) sotto casa (in periferia).
- stazione - ospedali
- Stazione FS
- stazione, zona universitaria
- subito più volte furto di parti (sella, ruota, luci, cavalletto, ecc)
- università
- vicino alla stazione e all'università
- zona universitaria
- zona centro
- zona universitaria
- zona universitaria, stazione
- Zona universitaria, zone poco frequentate (traverse, vicoli ciechi)
- zone poco trafficate o notoriamente frequentate dalla malavita.

#### **Appendice F - Risposte libere alla domanda "Iscritto ad altre associazioni pro-bici"**

- altra babele
- Altrababele, fa anche questo anche se non esclusivamente.
- ASD Pedale Bolognese
- associazione l'altra babele
- Ciclobby, Montesole bike, Amici bici Sie
- GRACQ
- Il cicloviaggiatore
- il cicloviaggiatore
- l'altra babele
- L'altra Babele
- L'Altra Babele
- l'altra babele