



Città di Carpi

INDAGINE SULLA MOBILITÀ IN CITTÀ

POLEIS

Indice

NOTA METODOLOGICA.....	2
IL CAMPIONE.....	3
GLI SPOSTAMENTI PER MOTIVI DI STUDIO O DI LAVORO	6
GLI SPOSTAMENTI OCCASIONALI.....	9
IL TRASPORTO PUBBLICO.....	10
LA MOBILITÀ CICLABILE.....	12
PROBLEMI E SOLUZIONI	14
VALUTAZIONI COMPLESSIVE	20
OPINIONI SULLA MOBILITÀ: PROPOSITIVI E DISILLUSI?	23

NOTA METODOLOGICA

A seguito della prima indagine indetta dall'Amministrazione Comunale di Carpi, volta a rilevare valutazioni e opinioni ad ampio raggio riguardo alla qualità della vita in Città, il tema della mobilità era emerso tra i più meritevoli di un approfondimento specifico.

A questo fine, dunque, è stato nuovamente chiamato in causa il panel di cittadini "Tu, Noi, Carpi", cui, nel periodo compreso tra mercoledì 1 e giovedì 16 aprile, è stato somministrato un questionario strutturato dedicato, appunto, alla mobilità urbana ed extraurbana. Oltre alla diffusione agli iscritti al panel degli inviti alla compilazione, l'indagine è stata promossa anche tramite i canali social istituzionali, pur mantenendo quale prerequisito l'iscrizione al panel stesso, in modo da monitorare i flussi di risposte ed evitare risposte multiple o organizzate.

Sono state complessivamente raccolte 716 risposte, con un tasso di risposta complessivo del 54,4%. Come si può notare, 576 di esse provengono dai membri di "Tu, Noi, Carpi", mentre le restanti 140 dai social. Il tasso di completamento del questionario è risultato prevedibilmente più alto tra i primi.

	Complete	Incomplete	Tasso di completamento (%)	Iscritti al panel	Tasso di risposta (%)
Panel	576	52	91,7	1064	54,1
Link social	140	24	85,4	252	55,6
Totale	716	76	90,4	1316	54,4

Le risposte così raccolte sono state oggetto di ponderazione, in modo da correggere una distorsione di natura anagrafica, che si rifletteva anche sulla distribuzione per livello di scolarità e per condizione occupazionale. Era infatti sovrarappresentata di circa venti punti percentuali la fascia tra i 35 e i 64 anni, a discapito dei più giovani e dei più anziani. Ciò, come detto, determinava un eccesso di rispondenti con titoli di studio accademici e di occupati, rispetto alla popolazione maggiorenne carpigiana.

Nel confronto con la prima indagine, dunque, la correzione è stata leggermente più marcata (soltanto il 20,4% dei casi hanno visto l'attribuzione di un peso superiore a 1,5, contro il 24,9% della precedente rilevazione, però poco meno dei tre quarti di questi avevano valore pari o superiore a 2).

Una volta ponderato, però, il campione risulta rappresentativo della popolazione maggiorenne residente in Città per genere, classe d'età, scolarità, situazione occupazionale e luogo di residenza (centro urbano o frazioni).

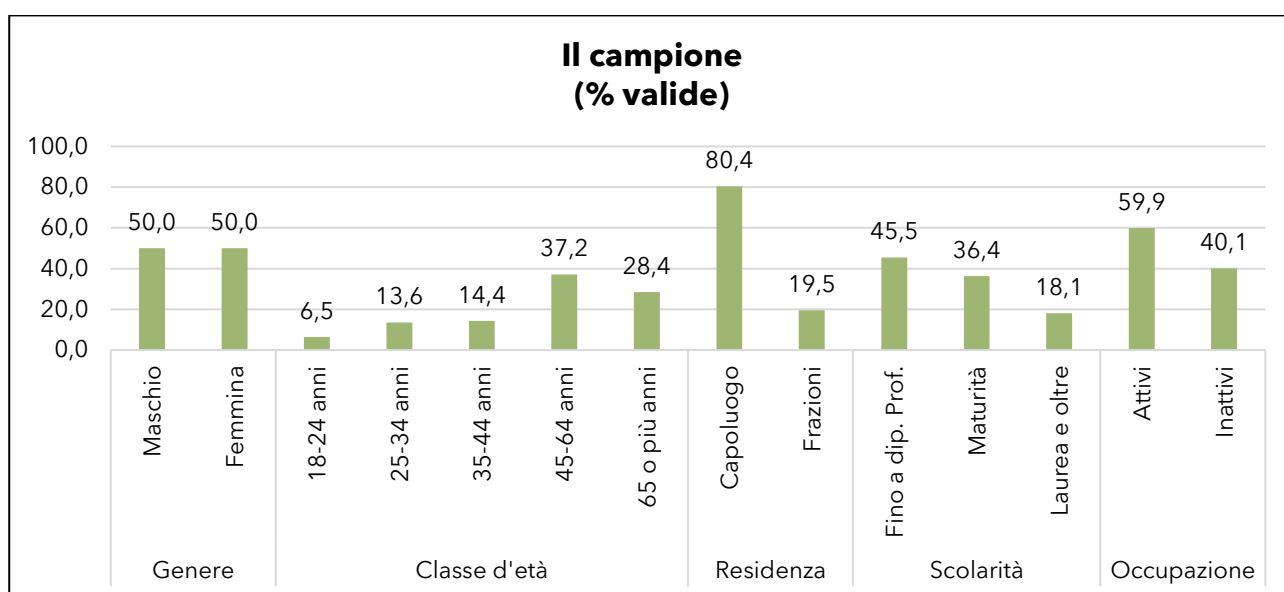
Il margine di errore massimo, per le domande che prevedevano scale di valutazione da 0 a 10, rivolte all'interezza del campione - non selezionato, dunque, da precedenti logiche di salto - è di $\pm 0,20$ (livello di confidenza 95%).

Si consideri, infine, che, per effetto della ponderazione, i valori assoluti riportati nelle distribuzioni di frequenza sono effetto di arrotondamento, dunque potrebbero determinare piccole oscillazioni nei totali.

IL CAMPIONE

Come anticipato in nota metodologica, il campione di questa indagine conta 716 rispondenti. Nel grafico che segue sono riportate le distribuzioni percentuali delle risposte valide per genere, classe d'età, residenza, scolarità e occupazione.

Avvalendosi della tabella seguente, è possibile confrontare i valori rilevati nel campione con quelli effettivamente censiti nella popolazione maggiorenne carpigiana, ricordando che, proprio per avvicinarsi a quest'ultima, le risposte sono state ponderate per genere, classe d'età e livello di scolarità. I dati relativi a genere, classe d'età e zona di residenza sono stati forniti dal Comune di Carpi, mentre quelli relativi alla condizione professionale e al titolo di studio sono stati elaborati¹ a partire dai più recenti risultati disponibili del Censimento Permanente ISTAT, risalenti a fine 2024.



Come si può notare dalla tabella seguente, l'età e la scolarità sono le variabili che maggiormente si discostavano dalla distribuzione della popolazione: il campione, o in altri termini il panel da cui è disceso, vedeva un'ampia prevalenza di persone di mezza età, a discapito delle classi estreme, nonché di laureati.

A seguito della correzione, il campione risulta rappresentativo della popolazione per tutte le variabili sociodemografiche proposte, in un contesto in cui gli scostamenti dalla distribuzione reale non vanno mai oltre i tre punti percentuali.

¹ Le distribuzioni per condizione professionale e titolo di studio si basano su dati ISTAT al 31/12/2024 e hanno richiesto un'ulteriore elaborazione, essendo divulgati su basi anagrafiche diverse da quella adottata in questa indagine (residenti dai 18 anni in su). Nel dettaglio, la popolazione di riferimento per la condizione professionale aveva quale limite inferiore 15 anni, mentre quella relativa al titolo di studio, 9 anni.

Distribuzione del campione pre- e post-ponderazione e della popolazione carpigiana maggiorenne, per le variabili di campionamento.		Campione non ponderato		Popolazione	Campione ponderato
		%	% valida	%	%
Genere	Maschio	40,8	41	48,9	50,0
	Femmina	58,8	59	51,1	50,0
	Non specifica / Non risponde	0,4			
Classe d'età	18-24 anni	2,2	2,2	8,1	6,5
	25-34 anni	11,3	11,3	13,5	13,6
	35-44 anni	22,5	22,5	14,3	14,4
	45-64 anni	48,2	48,2	36,1	37,2
	65 o più anni	15,8	15,8	28,0	28,4
Residenza	Carpi (nel capoluogo)	81,1	81,7	80,6	80,4
	Budrione	2,2	2,3	1,4	3,7
	Cortile	1,5	1,5	1,6	1,1
	Fossoli	4,2	4,2	6,1	3,9
	Gargallo	2	2	2,1	1,9
	Migliarina	3,1	3,1	2,5	2,3
	San Marino	1,8	1,8	3	2,2
	San Martino Spino	0,1	0,1	0,1	0,2
	Santa Croce	1,8	1,8	2,5	2,3
	Forese	9	1,3		2,0
	Non vivo a Carpi	0,7			
Condizione professionale	Lavoratore/lavoratrice dipendente	60,3	62	54,5 (Occupati)	45,3
	Lavoratore/lavoratrice autonomo/a	14	14,3		12,4
	Studente/essa	2,9	3	45,5 (In altra condizione)	7,1
	Disoccupato/a	1,1	1,1		1,7
	Casalinga/o	2,2	2,3		2,0
	Pensionato/a	16,8	17,2		27,8
	Altro	1			1,7
	Preferisco non rispondere	1,7			2,1
Titolo di studio	Fino alla licenza elementare	0,3	0,3	45,6	45
	Licenza media inferiore	6,3	6,4		
	Diploma professionale (2/3 anni)	8,9	8,7		
	Diploma di scuola media superiore	44,7	45,2	37,4	36
	Laurea ed altri titoli accademici	38,8	39,3	17	17,9
	Altro	0,3			0,3
	Preferisco non rispondere	0,7			0,9

In questa indagine era inoltre introdotto un livello di dettaglio ulteriore nella distribuzione territoriale dei rispondenti, andando ad identificare zone omogenee all'interno del solo capoluogo - dunque entro il tessuto urbano di Carpi - e richiedendo agli intervistati di individuare la propria zona di residenza.

Questo approccio ha l'obiettivo di georeferenziare più precisamente le segnalazioni di criticità o le richieste di intervento, nonché di confrontare le valutazioni espresse sul quartiere quotidianamente vissuto - tendenzialmente frutto di esperienza diretta, con

quelle espresse sulla Città nel suo complesso, che invece possono risentire di percezioni non necessariamente corroborate da fatti.

Nella definizione di tali zone, ci si è avvalsi della suddivisione del centro urbano applicata dall'Osservatorio del Mercato Immobiliare (OMI) dell'Agenzia delle Entrate.

Tabella e mappa seguenti riportano, dunque, la distribuzione in quartieri di quell'80,4% di rispondenti che abitano nel capoluogo.

Distribuzione per quartieri dei residenti nel Capoluogo (N valide=562, 12 mancanti)	N	% valide
Centro Storico	138	24,5
Zona Ospedale / Cimitero	79	14,0
Zona Nord	60	10,7
Zona Cibeno	77	13,7
Zona Due Ponti	34	6,0
Zona Acquedotto / Stadio / Stazione FFSS	78	13,9
Zona Sud	93	16,6
Zona industriale Ovest	3	0,5
<i>Totale</i>	<i>562</i>	<i>100</i>



GLI SPOSTAMENTI PER MOTIVI DI STUDIO O DI LAVORO

La prima sezione del questionario era volta a tracciare un profilo dei carpigiani a seconda delle loro abitudini di spostamento per motivi di studio o di lavoro; spostamenti, cioè, che si caratterizzano tendenzialmente per una ripetitività quotidiana (o comunque piuttosto frequente) e per una costanza di destinazioni e orari.

Una prima tipologia, che incrociava una classificazione per abitudine di spostamento e per destinazione, restituisce i risultati espressi nella seguente tabella.

Il 40,4% dei rispondenti si sposta per motivi di lavoro, rimanendo però in Città; ad essi va aggiunto il 19,8% dei pendolari che invece lavorano altrove. Vi è poi un 2,2% di studenti a Carpi, poco più di un terzo rispetto ai "colleghi" che si spostano verso gli istituti scolastici e le università di altre Città. Il 4% del campione, poi, lavora o studia completamente da casa, mentre il 27,7% non studia né lavora.

Questa distribuzione risulta coerente con quella rilevata da ISTAT tramite il Censimento Permanente, nonostante quest'ultimo sia aggiornato al 2019 e contempli solo gli spostamenti per ragioni di lavoro.

Distribuzione del campione per abitudine di spostamento, ragione e destinazione (% valide, N=693)	N	% valide
Si sposta per lavoro, a Carpi	280	40,4
Si sposta per lavoro, fuori Carpi	137	19,8
Si sposta per studio, a Carpi	15	2,2
Si sposta per studio, fuori Carpi	41	5,9
Studia o lavora da casa	28	4,0
Non studia né lavora	192	27,7
Totale valide	693	100

La durata media degli spostamenti per motivi di studio o di lavoro è di 20 minuti, risultando chiaramente più bassa tra chi si sposta in Città (11 minuti). Complessivamente, il 42,8% dei carpigiani impiega non oltre dieci minuti per raggiungere il luogo di studio o di lavoro, il 36,4% tra gli undici minuti e la mezz'ora, il 18,3% tra i trentuno ed i sessanta minuti, ed il restante 2,5% più di un'ora.

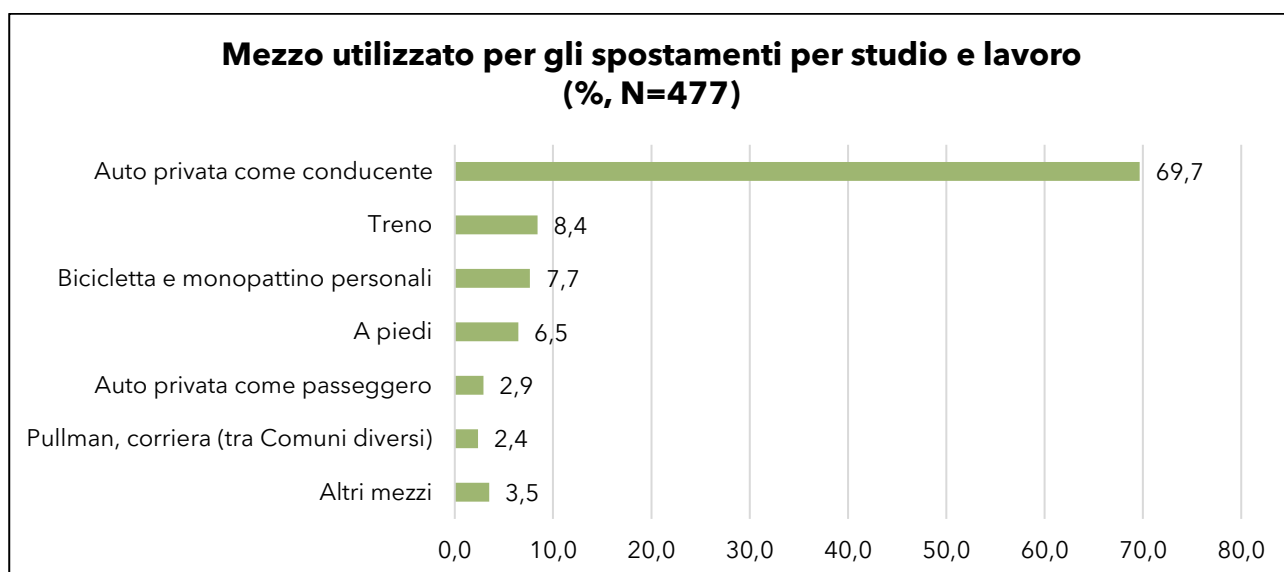
Le principali destinazioni di chi si reca in altri Comuni sono le seguenti:

Principali Comuni di destinazione tra chi si sposta da Carpi per motivi di studio o di lavoro (N=173)	N	%
Modena	54	31,3
Correggio	20	11,6
Soliera	19	11,1
Bologna	12	7,1
Reggio Emilia	12	7,1
Novi di Modena	11	6,2
Mantova	8	4,3
Campogalliano	5	3,1
Mirandola	4	2,0
Rio saliceto	3	1,8
Altri	30	17,3
Totale	173	100

Il grafico seguente mostra in maniera evidente che l'auto privata, come conducente o come passeggero, costituisca l'opzione prevalente per i propri spostamenti per motivi di studio o di lavoro: se ne avvale, infatti, il 72,6% dei carpigiani che studiano o lavorano fuori casa.

Questa percentuale, peraltro, risulta lievemente più alta quando si considerano i soli spostamenti all'interno dei confini cittadini (74%), nonostante, in media, questa scelta non garantisca vantaggi in termini di tempi di percorrenza rispetto, ad esempio, alla bicicletta (11 minuti in auto, 12,5 sulle due ruote).

Il trasporto pubblico locale, poi, rappresenta un'alternativa consistente, per quanto minoritaria, per gli spostamenti fuori Città (che per il 21,5% avvengono in treno e per un ulteriore 5,6% in corriera), mentre l'autobus urbano è menzionato soltanto dall'1% di chi si muove a Carpi.



Ai 346 rispondenti che utilizzano abitualmente l'auto, è poi stata sottoposta l'eventualità di organizzare *pool car*, ossia di condividere il viaggio con colleghi diretti presso le medesime sedi.

Come rivela la tabella seguente, l'84,7% di essi non ha mai preso in considerazione questa opzione, il 9,5% vi ricorre raramente, mentre soltanto il 5,9% fa del *car-sharing* una prassi relativamente costante.

Con che frequenza le capita di organizzarsi con colleghi di studio o di lavoro per andare a scuola o a lavoro utilizzando una sola auto?	N	%
Mai	293	84,7
Raramente	33	9,5
Una o più volte alla settimana	10	3,0
Tutti i giorni	10	2,9
Totale	346	100

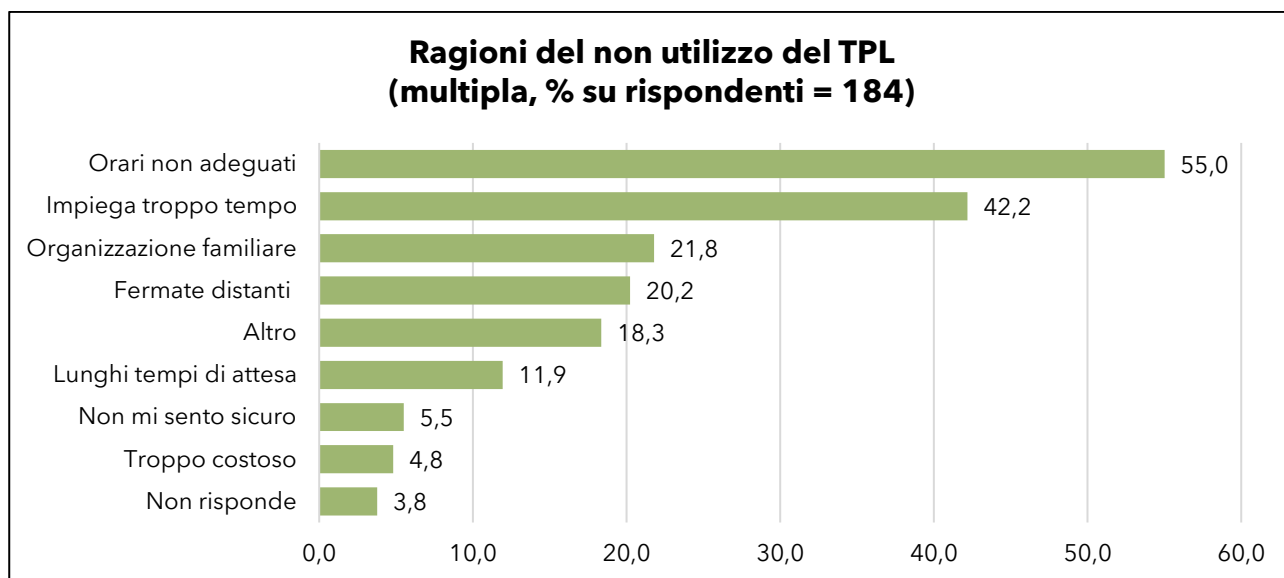
Per concludere questa prima sezione dedicata al pendolarismo per studio e lavoro, è stato richiesto ai 414 carpigiani che non si avvalevano del trasporto pubblico, se fossero a conoscenza di alternative di viaggio con i mezzi pubblici e, qualora esistessero, per quali motivi non se ne avvalessero.

Come si può osservare nella tabella seguente, per il 44,5% dei non utenti, e per il 39,4% dei soli automobilisti, esiste un'alternativa di viaggio fornita dalla mobilità pubblica.

Che lei sappia, è possibile raggiungere il suo luogo di lavoro o di studio anche con i mezzi pubblici?	N	%	N	%
	Tra chi non usa il TPL		Tra gli automobilisti	
Sì, è possibile	184	44,5	131	39,4
No, non è possibile	167	40,3	149	44,9
Non so	63	15,3	53	15,7
Totale	414	100	332	100

Non vi sono invece differenze degne di nota, tra non utenti e automobilisti, in merito alle ragioni per cui non ci si avvale della pur presente opzione pubblica.

La ragione più ricorrente, menzionata dal 55% di questo sotto-campione, riguarda l'adeguatezza degli orari del TPL, cui può essere associato il 42,2% di segnalazioni relative alla durata eccessiva del viaggio. È prima di tutto una questione di tempi, dunque, più ancora che di organizzazione familiare (21,8%).



GLI SPOSTAMENTI OCCASIONALI

Il questionario identificava come occasionali tutti quegli spostamenti che, a differenza di quelli per motivi di studio o di lavoro, pur non essendo necessariamente meno rilevanti nella vita quotidiana, non hanno lo stesso carattere di rigidità negli orari e nelle destinazioni e di ripetitività. Per fare alcuni esempi, possono ricadere in questa categoria tutti gli spostamenti necessari per fare acquisti, per visitare amici e familiari, per recarsi presso luoghi di aggregazione culturale e sportiva, per usufruire di prestazioni mediche. Innanzitutto, è stato richiesto ai rispondenti di indicare con che frequenza si muovessero verso altri Comuni per ragioni di questa natura. L'infografica seguente mostra che, complessivamente, il 45% del campione lo fa almeno una volta alla settimana, mentre la maggioranza lo fa raramente o, addirittura, non ne ha mai necessità.

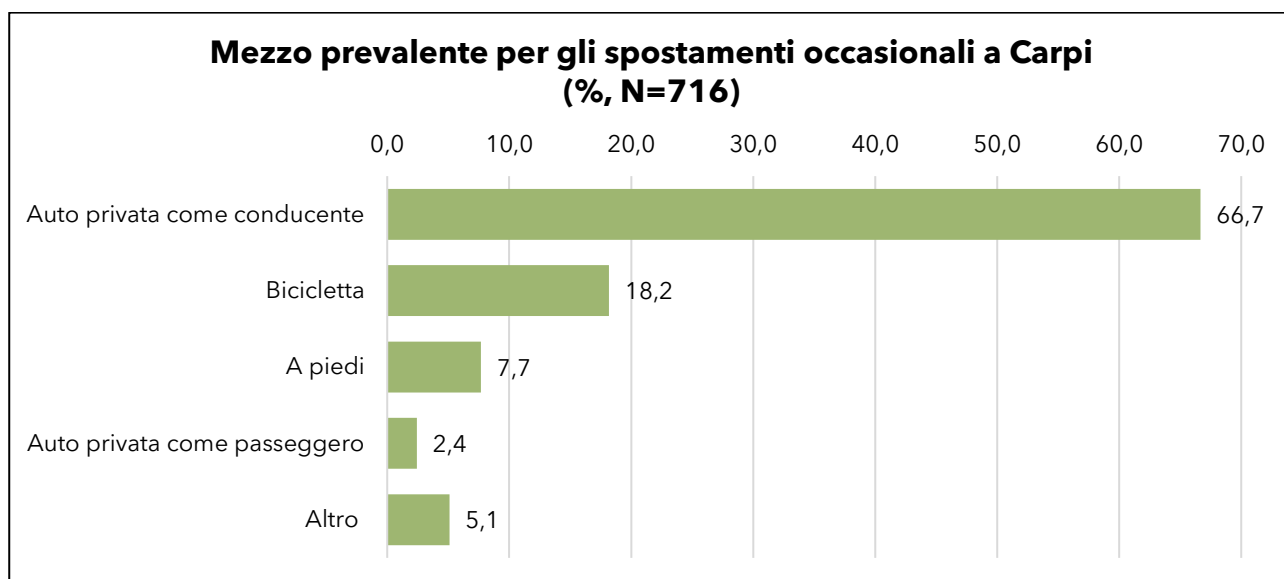
Frequenza degli spostamenti occasionali in altri Comuni (% valida, N=714)



Mai: 2,3% - Raramente: 52,7% - Una o più volte alla settimana: 40,4% - Tutti i giorni: 4,5%

Fatta questa prima distinzione, ci si concentrava sui soli spostamenti all'interno della Città, richiedendo di indicare quale fosse il mezzo prevalente utilizzato a questo fine. Ebbene, nonostante le distanze presumibilmente più contenute, quantomeno se si limita lo sguardo al solo capoluogo, e nonostante per definizione almeno una parte di questi spostamenti non si caratterizzi per orari stringenti ed esigenze di rapidità del tragitto, i due terzi del campione continua a menzionare l'auto privata come conducente quale scelta prevalente.

Segue, ben distanziato, il 18,2% di ciclisti, ed il 7,7% di pedoni, mentre va segnalato che l'opzione del trasporto pubblico urbano - qui inclusa nella voce "altro" - non vada oltre l'1,2% delle segnalazioni.



Volendo ricondurre queste scelte di mobilità a due approcci diversi, raggruppando coloro che utilizzano l'auto (da conducenti o passeggeri) e la moto da un lato, e quanti si muovono a piedi, in bicicletta e con le altre opzioni "ecologiche", emerge una discriminante fondamentale, di natura anagrafica e conseguentemente occupazionale. Tra gli "attivi", il 77,2% ricade nella prima categoria, mentre tra gli "inattivi" questa quota scende al 60,1%. Coerentemente, le due classi d'età con l'incidenza di automobilisti inferiore - per quanto, comunque, maggioritaria - sono la più giovane (fino ai 24 anni) e la più anziana (dai 65 anni in su).

Nonostante non si tratti di spostamenti per ragioni di lavoro o di studio, proprio l'esigenza di conciliare tempi di lavoro e tempi destinati ad altro porta all'utilizzo dell'auto, presumibilmente per organizzazione familiare e nella convinzione, non necessariamente fondata, che si tratti del mezzo più rapido.

Da sottolineare, infine, che tra i residenti nelle frazioni le quattro ruote sembrano essere l'unica opzione percorribile: nove su dieci, infatti, indicano l'auto quale opzione principale.

IL TRASPORTO PUBBLICO

Il questionario proseguiva con una sezione dedicata alle varie opzioni di trasporto pubblico: autobus urbano ed extraurbano, treno, taxi. Per quanto queste opzioni, con la parziale esclusione del treno, siano state menzionate alquanto raramente come mezzo prevalente per gli spostamenti, è comunque interessante rilevare la frequenza di utilizzo, un giudizio di gradimento ed eventuali prospettive di miglioramento del servizio.

Nel prospetto riassuntivo proposto di seguito sono stati innanzitutto identificati gli utenti "forti", ossia coloro che dichiaravano di aver fruito di un determinato mezzo pubblico "molto" o "abbastanza frequentemente" nell'ultimo anno, e quelli occasionali, cioè quanti indicavano di averlo fatto "raramente". La somma di queste due categorie determina l'utenza complessiva.

A seguire, per ciascun servizio è indicato il voto medio su una scala di gradimento da 0 a 10, nonché le frequenze percentuali delle risposte insufficienti (inferiori al punto centrale, neutro, ossia 5) e di quelle sufficienti (da 6 in su).

Sono poi proposti, in ordine di menzioni, le priorità per il miglioramento del servizio, con l'esclusione dei taxi, per cui non erano richieste.

Conclude il prospetto il raffronto della popolazione di utenti di ciascun mezzo con il campione nel suo complesso, rispetto alle principali caratteristiche demografiche (genere, età, condizione occupazionale, residenza nelle frazioni).

	Autobus urbano	Autobus extraurbano	Treno	Taxi
Utenti forti (%)	2,4	1,8	18,9	0,7
Utenti occasionali (%)	8	3,6	40,8	7,9
Utenza complessiva (N)	75	39	427	62
Utenza complessiva (%)	10,4	5,4	59,7	8,6
Valutazione media	5,7	6,3	5,9	6,1
Voti negativi (<5; %)	25,3	14,4	21,4	27,2
Voti positivi (>5; %)	69,2	69,2	63,9	71,5
Prima priorità	Frequenza delle corse	Frequenza delle corse	Puntualità delle corse	
Seconda priorità	Collegamento tra zone del Comune	Integrazione con FS / TPL urbano	Frequenza delle corse	
Terza priorità	Sicurezza alle fermate	Corsie preferenziali	Sicurezza presso la stazione	
Caratteristiche demografiche degli utenti (scarto rispetto al campione)				
% donne	2,7	-5	-0,4	-3,2
Età media (anni)	-5,5	-5,6	-2,1	-9,4
% occupati	-17,6	-8,9	-0,4	9,6
% residenti frazioni	-18	-11,7	-2,8	0

- **Autobus urbano:** nell'ultimo anno il 10,5% del campione ha fruito del servizio, per lo più occasionalmente (8%). Questi 75 carpigiani risultano comunque moderatamente soddisfatti: i voti sufficienti sono il 69,2%, contro il 25,3% delle insufficienze. Il giudizio medio che ne consegue si attesta a 5,7.
Per migliorare il servizio, urge innanzitutto aumentare la frequenza delle corse; seguono il miglior collegamento tra le diverse zone del comune e l'incremento della sicurezza presso le fermate.
- **Autobus extraurbano:** soltanto il 5,4% del campione ha utilizzato la corriera per gli spostamenti extraurbani, nell'ultimo anno. Il giudizio medio di gradimento, per quanto ricavato da un numero di casi particolarmente limitato (39), è di 6,3.
Anche in questa circostanza, gli utenti avvertono innanzitutto la necessità di incrementare la frequenza delle corse; risulterebbe importante, inoltre, pianificare una migliore integrazione con linee e orari del trasporto urbano e di quello ferroviario, nonché realizzare corsie preferenziali per ridurre i tempi di percorrenza in condizioni di traffico sostenute.

- Treno: sei rispondenti su dieci hanno utilizzato il treno almeno occasionalmente nell'ultimo anno. Questa base campionaria, 427 rispondenti, dà maggiore rilevanza statistica al giudizio finale: le sufficienze sono il triplo rispetto alle bocciature (63,9% contro 21,4%) con una media pari a 5,9, pur a fronte di una moda di 7.

In questa circostanza, gli utenti sottolinea l'esigenza di migliorare la puntualità ed in seconda battuta la frequenza delle corse, mentre, terza in ordine di priorità, viene menzionata la sicurezza presso la stazione.

- Taxi: l'8,6% dei carpigiani coinvolti dall'indagine ha fruito di questa modalità di trasporto nell'ultimo anno, nella quasi totalità occasionalmente. I riscontri positivi sono il 71,5%, determinando un voto medio di 6,1.

Dal confronto con il campione rispetto al profilo demografico degli utenti del trasporto pubblico, emerge innanzitutto che il servizio di autobus urbani o extra-urbani non è quasi per nulla utilizzato dai residenti delle frazioni, e si rivolge prevalentemente ad una platea di non occupati (entro cui ricadono non soltanto i pensionati, ma anche gli studenti, prova ne sia che l'età media è di cinque anni inferiore rispetto al campione).

Guardando a chi viaggia in treno, le divergenze dal campione si attenuano, anche per meri effetti matematici, coprendo il 59,7% dei 716 intervistati. Quanto ai taxi, invece, si rivelano essere più utilizzati dalla popolazione "attiva" (+9,6% di occupati).

LA MOBILITÀ CICLABILE

L'indagine dedicava, a seguire, una sezione specifica alla mobilità ciclabile in Città, in primo luogo rilevando la frequenza di utilizzo.

L'infografica seguente mostra che il 21,6% dei carpigiani intervistati dichiarava di farne uso "molto frequentemente", ed un ulteriore 22,5% "abbastanza frequentemente": queste due classi sono state accorpate, in analisi, nella categoria dei ciclisti assidui.

Categoria modale è quella degli "occasionalisti", ossia quel 35,3% del campione che utilizza le due ruote "poco frequentemente".

Vi è infine un quinto del campione che non ricorre mai alla bicicletta.

Frequenza dell'utilizzo della bici in Città (% valida, N=715)



Mai: 20,6% - Poco frequentemente: 35,3% - Abbastanza frequentemente: 22,5% - Molto frequentemente: 21,6%

Anche in questo caso è stata studiata la composizione demografica dei tre gruppi in cui si scompone il campione, a seconda dell'utilizzo della bicicletta.

Come si può notare nella tabella seguente, i ciclisti più assidui hanno un'età media 3,5 anni più alta rispetto al campione ed una percentuale di occupati otto punti più bassa - si

tratta, in altri termini, in gran parte di pensionati. Al contempo, va segnalato che, tra chi non pedala, l'incidenza delle donne è ampiamente maggioritaria, così come quasi raddoppia la quota dei residenti nelle frazioni.

	Campione	Non utilizzano	Occasionali	Assidui
N	716	147	253	315
%	100	20,5	35,3	44
% donne	50	57,8	46,4	49,2
Età media (anni)	51,3	48,2	49,3	54,8
% occupati	57,6	61,7	65,1	49,5
% residenti frazioni	19,4	35,8	21	10,4

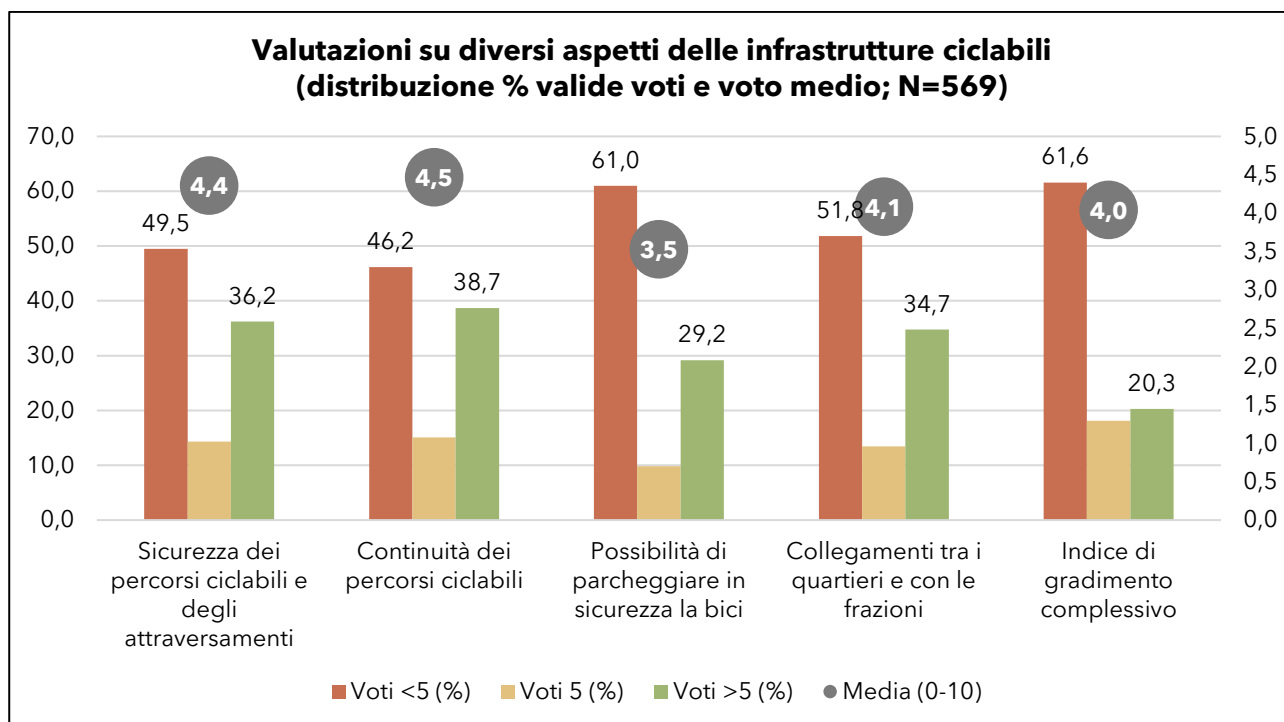
Ai soli carpigiani che dichiaravano un utilizzo quantomeno occasionale della bicicletta, era poi richiesto di valutare quattro diversi aspetti relativi alle infrastrutture ciclabili, utilizzando una scala di gradimento da 0 a 10.

Nel grafico che segue, gli istogrammi rappresentano la percentuale valida di risposte negative (voti 0-4), neutre (voto 5), e positive (voti 6-10); gli indicatori grigi, invece, racchiudono il punteggio medio che ciascuna distribuzione produce.

È stato infine calcolato un indice di gradimento complessivo, che altro non è che la media dei giudizi espressi sui quattro item specifici, al fine di sintetizzare in un'unica misura la posizione di questo sotto-campione.

Le posizioni critiche sono alquanto evidenti, se si considera che in due aspetti su quattro – la “possibilità di parcheggiare in sicurezza la bici” e i “collegamenti tra i quartieri e con le frazioni” – le valutazioni tra 0 e 4 sono maggioranza assoluta, e nei restanti due sfiorano la soglia del 50%.

L'indice di gradimento complessivo non può che risentirne, assestandosi su un punteggio medio pari a 4, con il 61,6% di valori inferiori a 5.



PROBLEMI E SOLUZIONI

Come anticipato nella nota metodologica, il disegno di ricerca prevedeva di sviluppare dove possibile un confronto tra le valutazioni espresse sulla realtà cittadina nel suo complesso e quelle riferite al solo quartiere di residenza, non soltanto per calare sul territorio i diversi contributi raccolti, ma anche per far emergere differenze e in che misura l'aspetto della percezione e della narrazione incida rispetto ad un giudizio frutto dell'esperienza diretta.

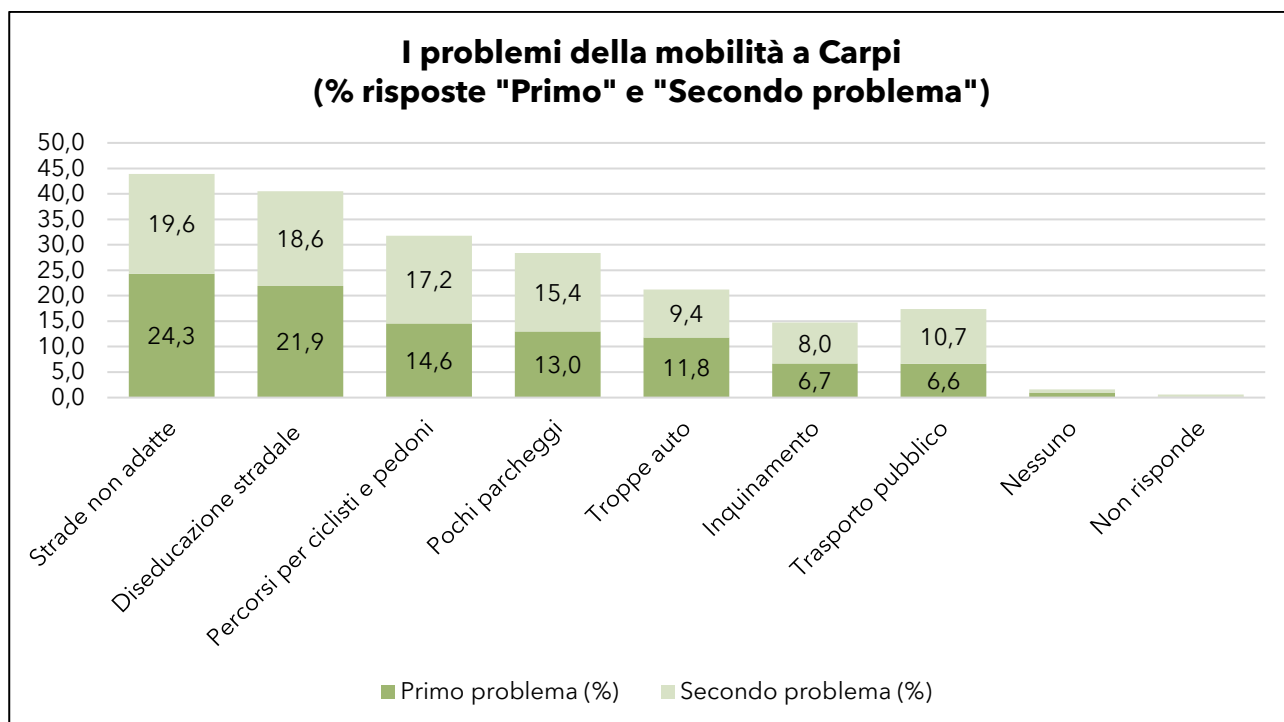
Innanzitutto, il grafico seguente riporta le risposte raccolte dal campione quando sollecitato ad esprimere il primo ed il secondo problema più importante della mobilità a Carpi.

La prima criticità riguarda le "strade non adatte", segnalate come prima urgenza da un quarto dei rispondenti, cui si somma il 19,6% che lo menziona quale secondo aspetto.

Non dista molto, tuttavia, il problema della diseducazione stradale, che, nel testo, era esemplificato riferendosi al mancato rispetto dei limiti di velocità o a comportamenti pericolosi per altri utenti della strada.

A seguire, il 14,6% del campione denuncia principalmente l'insicurezza o la scarsa dotazione di "percorsi per ciclisti e pedoni" (ed un ulteriore 17,2% vi ravvisa il secondo problema più grave).

Quarta criticità, a giudicare dalla distribuzione delle risposte del campione, sono i "pochi parcheggi", seguita dalla critica speculare ed opposta, ossia "troppe auto".

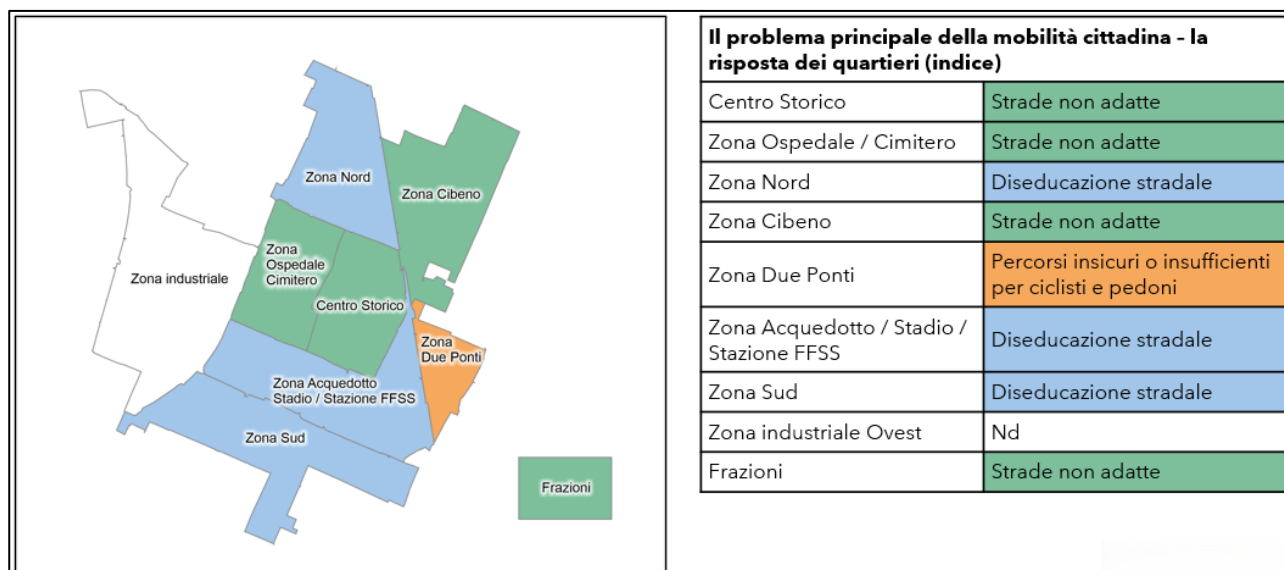


Di seguito, alcune brevi note per approfondire le più rilevanti diversità di vedute all'interno del campione:

- Il problema delle "strade non adatte" (sottodimensionate, in cattivo stato) è avvertito prevalentemente dai residenti nelle frazioni e dalle persone tra i 25 e i 34 anni.
- La "diseducazione stradale" è denunciata principalmente dalle donne e dalle persone più anziane.
- Al crescere del titolo di studio aumentano le segnalazioni relative ai "percorsi ciclo-pedonali", mentre quello dei parcheggi è il problema più rilevante per i 35-44enni.
- Il vero discrimine sono però le abitudini di spostamento: gli automobilisti insistono sulla qualità delle strade, chi si muove a piedi o in bici sui percorsi dedicati e sulle troppe auto. Ad accomunare i due "mondi", la forte denuncia della diffusa diseducazione stradale... ma di chi?

Il grafico che segue mostra invece il principale problema della mobilità cittadina, secondo i residenti dei diversi quartieri. Chi risponde dal Centro Storico, dalla zona dell'Ospedale e del Cimitero, da Cibeno e dalle frazioni evidenzia in particolar modo la non adeguatezza delle strade in termini di dimensionamento e manutenzione.

Dalle aree residenziali a nord e a sud del Centro storico, invece, si sottolinea innanzitutto il tema della "diseducazione stradale", mentre dalla zona Due Ponti emerge prioritariamente la questione delle infrastrutture ciclo-pedonali.

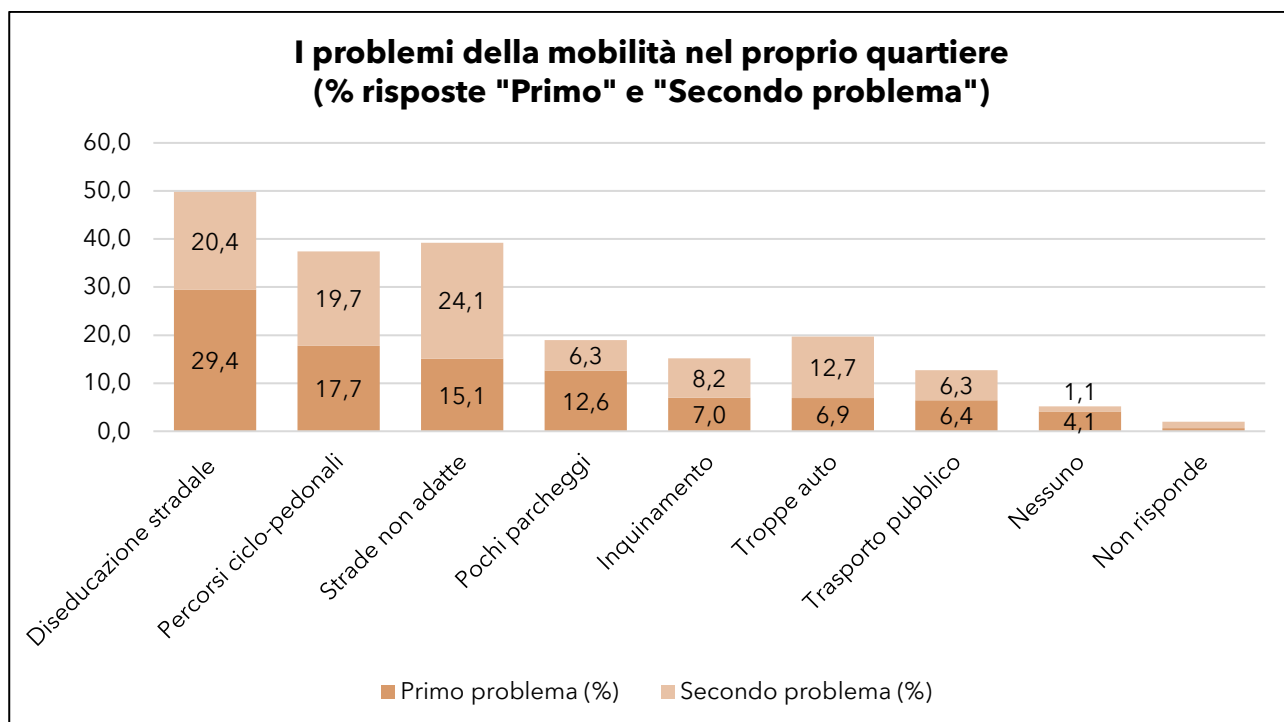


Grazie al grafico e alla mappa seguenti, invece, è possibile approfondire i problemi più rilevanti nel quartiere di residenza.

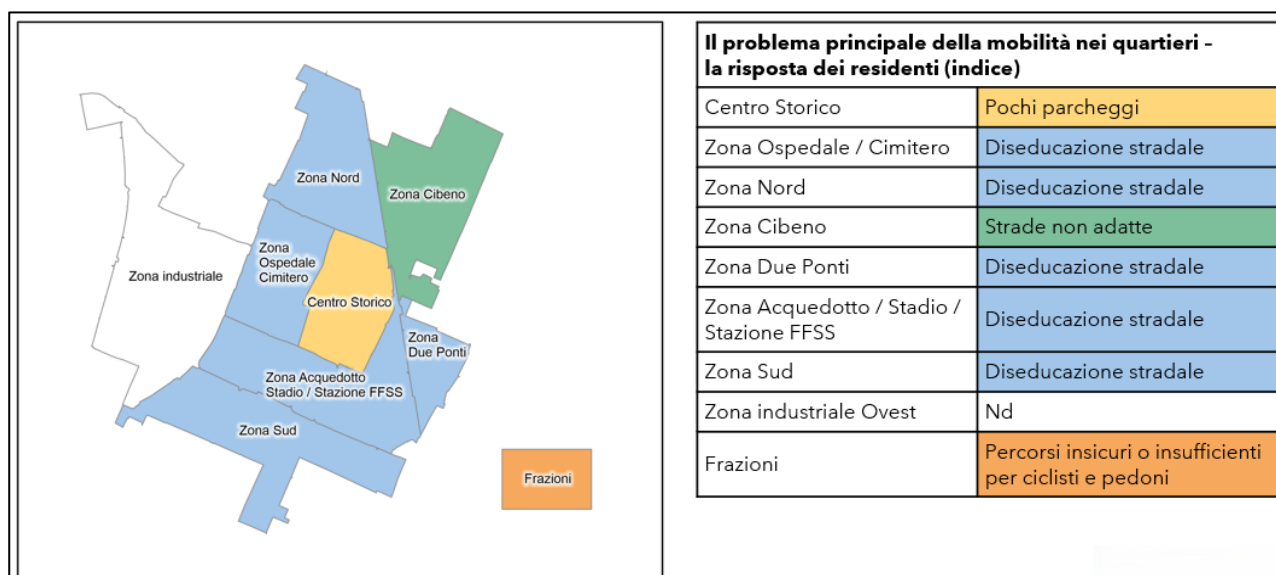
Sale al primo posto la "diseducazione stradale", scelta come prima criticità dal 29,4% degli intervistati, e come seconda da un ulteriore 20,4%. Possono essere considerate di fatto appaiate le due voci seguenti: l'inadeguatezza dei percorsi per ciclisti e pedoni raccoglie il 17% di menzioni quale primo problema, mentre, nel complesso, lo scarso dimensionamento o la cattiva manutenzione delle strade, è denunciato dal 39,2% del campione.

Non si rilevano comportamenti diversi, nelle varie componenti del campione, rispetto alla propensione a segnalare una criticità o l'altra: ad esempio, sono sempre i più anziani a denunciare la diseducazione stradale.

Considerando come discrimine i mezzi utilizzati per gli spostamenti occasionali in Città, alle spalle della diseducazione stradale, emergono gli interessi contrastanti: investire sulle strade, secondo gli automobilisti, su ciclabili e pedonali per gli altri.



È forse più interessante in questo caso guardare la distribuzione delle risposte nei diversi quartieri: come sintetizzato graficamente dalla mappa, i residenti del centro storico lamentano innanzitutto i “pochi parcheggi” a disposizione. Inoltre, Cibeno è l’unico altro quartiere del capoluogo a non menzionare principalmente la “diseducazione stradale” quale criticità principale, bensì le “strade non adatte”. Quanto alle frazioni, qui considerate in modo aggregato per ragioni di consistenza numerica delle risposte, sembra emergere un tema di collegamenti ciclo-pedonali con il capoluogo.



Una volta fatti emergere i principali problemi della mobilità in Città e nei suoi quartieri, con i prevedibili interessi contrastanti a seconda del mezzo abitualmente utilizzato per gli spostamenti, il questionario spostava l’attenzione sulle potenziali soluzioni.

La tabella seguente riporta, innanzitutto, il grado di conoscenza di tre provvedimenti adottati dall'Amministrazione Comunale, ed il livello di fruizione.

Il ProntoBus e gli incentivi al Bike to work sono noti alla maggioranza assoluta della popolazione (attorno al 60%), mentre il progetto Taxi Anch'io è conosciuto da poco meno di quattro carpigiani su dieci, anche per la specificità del servizio che propone.

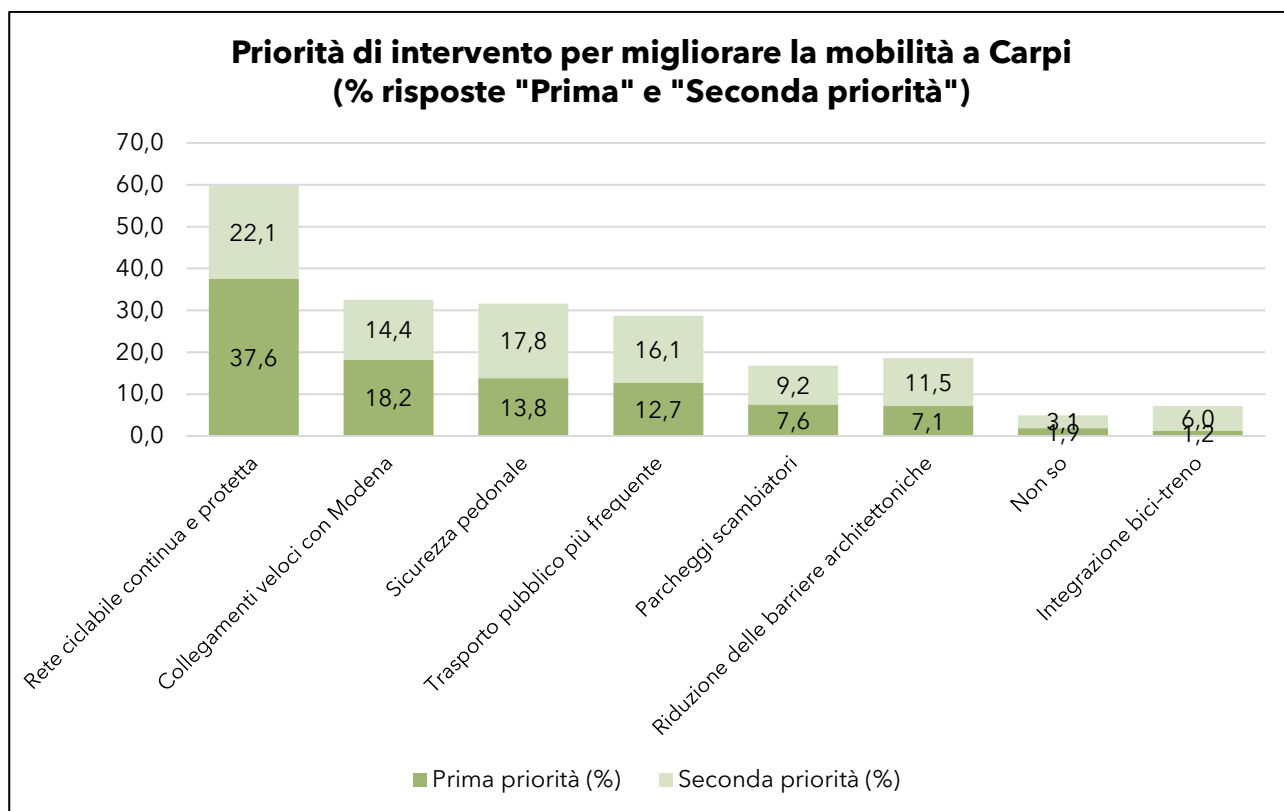
Il livello di fruizione maggiore riguarda il Bike to work (6,5%), appena al di sopra delle quote tra 4% e 5% rilevate sugli altri due provvedimenti oggetto di valutazione.

Distribuzioni di frequenza (N=716)	Conosce e utilizza (%)	Conosce, non utilizza (%)	Non conosce (%)	Totale valide (%)	Non risponde (%)
ProntoBus	4,8	55,6	38,3	98,7	1,3
Taxi Anch'io	4,1	33,3	60,8	98,2	1,8
Bike to work	6,5	53,6	38,3	98,5	1,5

Quanto alle soluzioni da implementare, il grafico seguente mostra la distribuzione percentuale delle menzioni raccolte, quale prima o seconda priorità, delle opzioni sottoposte al campione.

La misura invocata con più forza è la realizzazione di una "rete ciclabile continua e protetta" (intervento più importante per il 37,6% dei rispondenti, cui va cumulado il 22,1% di seconde scelte).

Seguono tre proposte che, cumulativamente, vengono indicate dal 30% del campione; ordinandole però per incidenza delle prime scelte, prevale leggermente la richiesta di velocizzare i collegamenti con Modena, sull'incremento della "sicurezza pedonale" e sull'incremento della frequenza del trasporto pubblico.



All'interno del campione, soltanto alcune componenti non si orientano prioritariamente sull'implementazione della rete ciclabile: si tratta dei 18-24enni e di chi si reca presso il luogo di lavoro o di studio con i mezzi pubblici (due categorie almeno in parte sovrapponibili) che invece invocano un aumento delle corse del TPL.

Il questionario consentiva poi di suggerire liberamente altri interventi per migliorare la mobilità cittadina, attraverso una domanda a risposta aperta.

I contributi pervenuti sono stati 298. La tabella seguente propone una sintetica classificazione degli stessi, corredando ogni classe con una breve esemplificazione del tipo di contributi che vi rientrano.

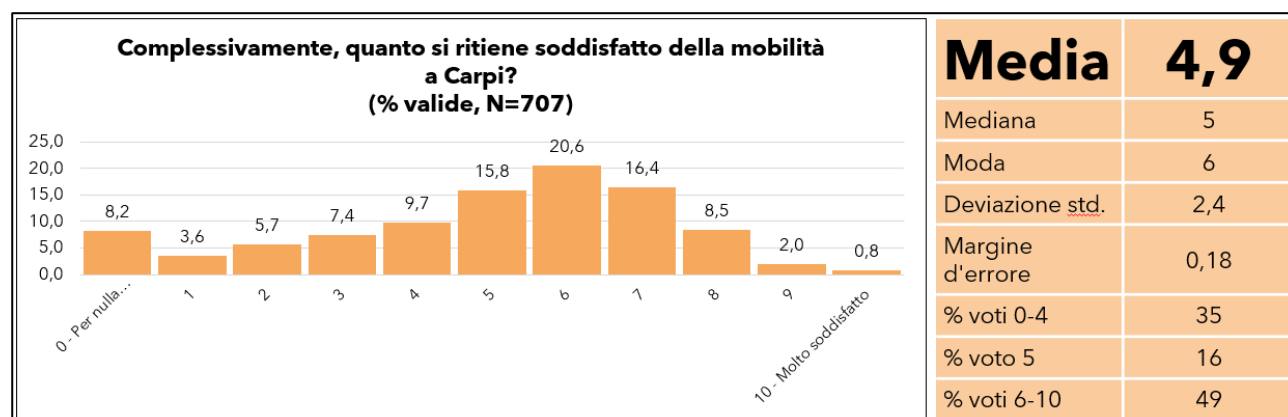
	N	Suggerimenti
<i>Infrastrutture ciclabili e mobilità dolce</i>	76	Richiesta di transizione da corsie ciclabili in carreggiata a infrastrutture in sede protetta e continuità dei percorsi.
<i>Potenziamento trasporto pubblico</i>	48	Revisione delle frequenze, estensione oraria del servizio urbano e potenziamento dei collegamenti ferroviari strategici.
<i>Manutenzione stradale e segnaletica</i>	42	Interventi di riasfaltatura del manto stradale degradato e ripristino della segnaletica orizzontale e verticale sbiadita.
<i>Gestione viabilità, rotatorie e semafori</i>	36	Fluidificazione del traffico, gestione dei nodi critici
<i>Parcheggi e sosta</i>	31	Domanda di stalli gratuiti, parcheggi per residenti nel centro storico e potenziamento della sosta in zona Ospedale.
<i>Sicurezza stradale, controlli e vigilanza</i>	29	Richiesta di presidio costante delle Forze dell'Ordine e sanzionamento delle infrazioni.
<i>Mobilità sostenibile, ZTL e Zone 30</i>	22	Estensione delle Zone 30 e delle ZTL per favorire la mobilità ciclopeditone.
<i>Barriere architettoniche e accessibilità</i>	14	Abbattimento degli ostacoli fisici per disabili e passeggini, con focus su marciapiedi e pavimentazioni sconnesse.

VALUTAZIONI COMPLESSIVE

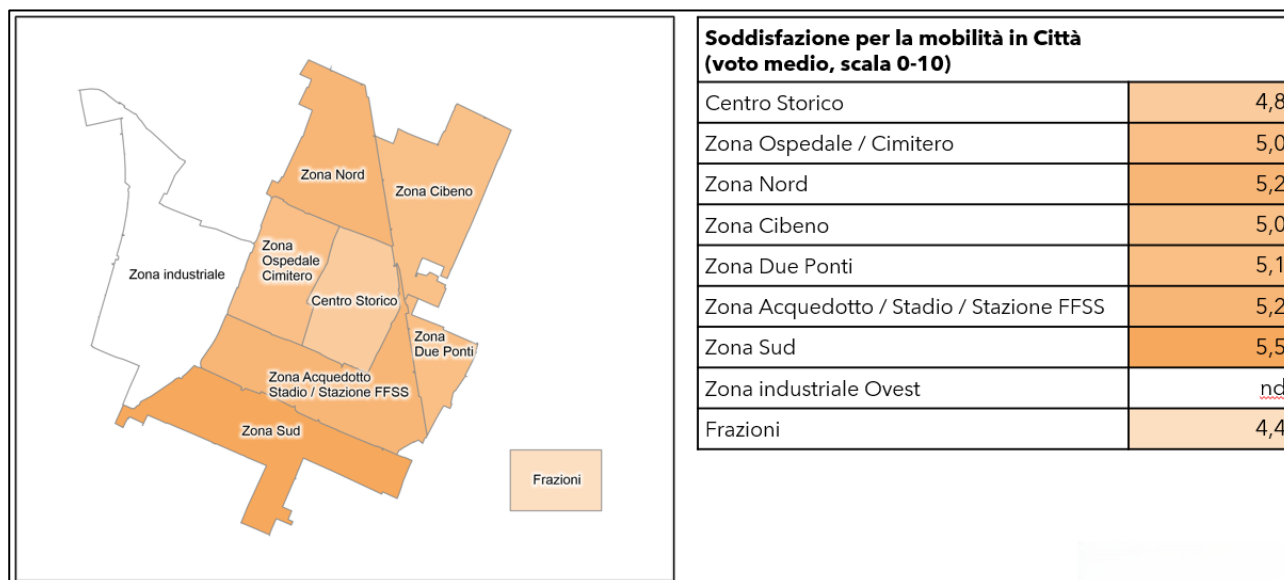
Avvicinandosi alla conclusione, il questionario richiedeva di esprimere una valutazione di gradimento per la condizione della mobilità in Città, prima, e nel proprio quartiere di residenza, poi.

La figura seguente riporta la distribuzione di frequenza dei voti relativi a Carpi nel suo complesso, nonché i principali valori statistici riassuntivi.

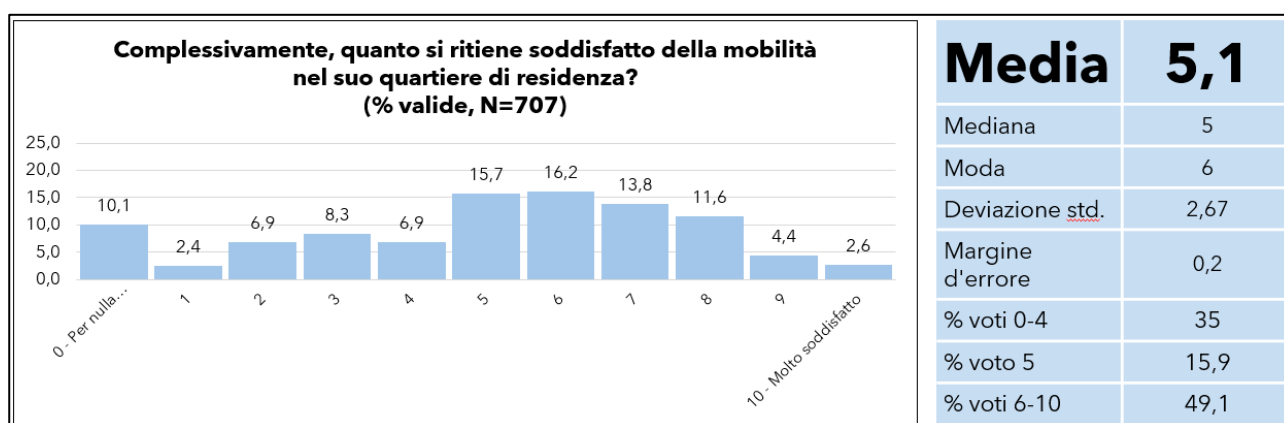
Come si può notare, nonostante i pareri insufficienti (35% di voti tra 0 e 4) siano inferiori a quelli sufficienti (49% di voti tra 6 e 10), il fatto che questi ultimi risultino in prevalenza moderati (moda e sottomoda sono rispettivamente 6 e 7), fa sì che la media finale non vada oltre 4,9, con un'ampia deviazione standard (2,4), segno di dispersione delle opinioni.



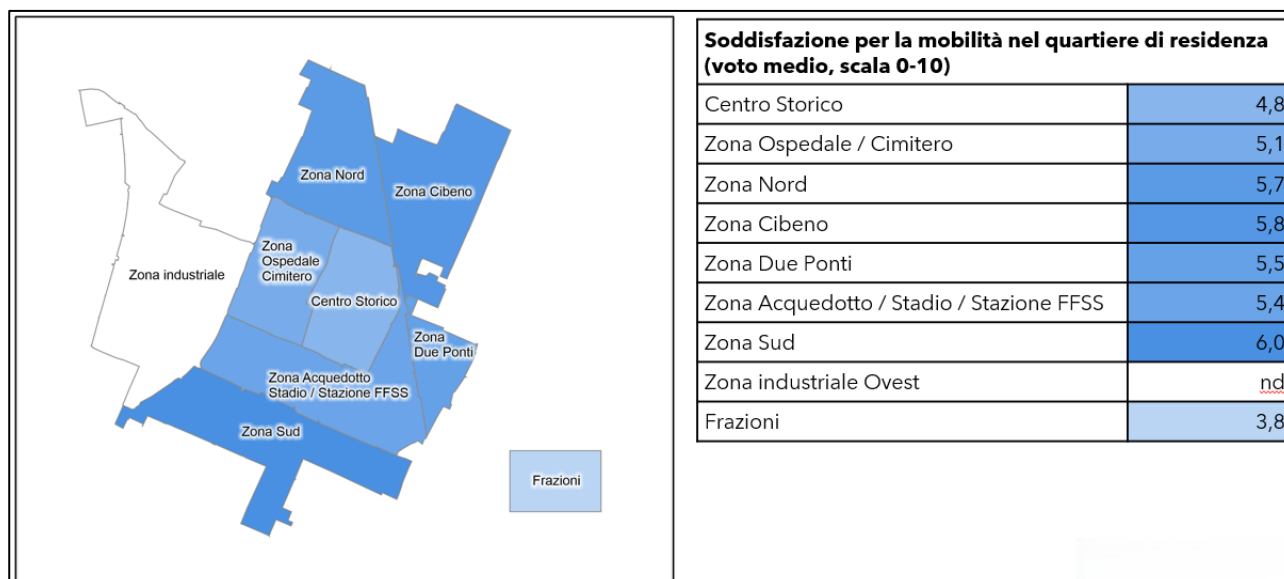
La mappa che segue riporta i diversi giudizi medi a seconda del quartiere di residenza dei rispondenti (ricordando che sono ancora espressi sulla Città nella sua interezza). I più critici sono gli abitanti delle frazioni (4,4) e del centro storico (4,8), mentre significativamente sopra media sono i pareri provenienti dalla zona Sud (5,5).



Le risposte non variano sostanzialmente quando si sposta l'attenzione al proprio quartiere di residenza, ancorché la valutazione media cresca di due decimi e arrivi a 5,1; a parità di moda e mediana, aumenta leggermente l'incidenza dei giudizi estremi, e conseguentemente, la deviazione standard (2,67).



In questa circostanza, lo scarto nelle valutazioni delle frazioni e la media generale è ancor più marcato di quanto avveniva considerando Carpi nel suo complesso: il giudizio medio di 3,8 è 1,3 punti sotto media e ben distante anche dal 4,8 dei residenti del Centro Storico, che si conferma comunque come seconda zona più critica. All'estremo opposto troviamo i residenti nella zona Sud (6), a Cibeno (5,8) e nella zona Nord (5,7).

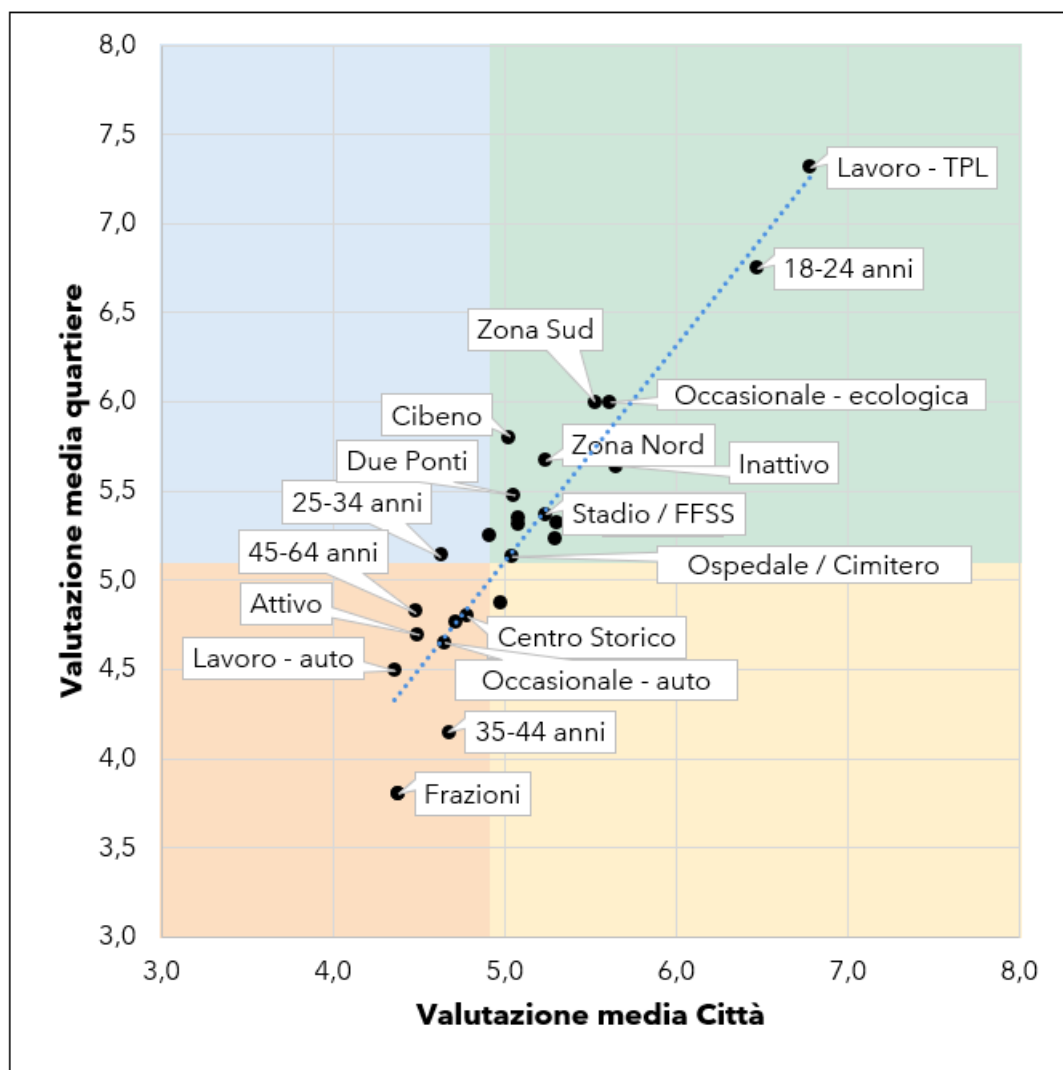


All'interno del grafico seguente sono combinati i giudizi medi espressi sulla mobilità cittadina (in ascissa) e su quella nel quartiere (in ordinata), dalle principali componenti del campione per caratteristiche sociodemografiche e abitudini di spostamento. I quadranti, di colore diverso, sono tracciati a partire dai voti medi del campione sulle due suddette variabili.

Ciò facilita, ad esempio, l'individuazione dei gruppi più critici (quadrante arancione): vi rientrano innanzitutto i residenti delle frazioni (ma anche, per quanto più vicini al baricentro, quelli del Centro Storico), nonché chi si sposta prevalentemente in auto, tanto per lavoro quanto per le esigenze occasionali all'interno del territorio comunale. Ricadono in questo settore anche i gruppi anagrafici tra i 35 ed i 64 anni, e gli attivi professionalmente.

All'opposto, i più soddisfatti sono quanti utilizzano i mezzi pubblici per recarsi presso il luogo di studio o di lavoro ed i 18-24enni (il 45,5% dei primi è, in effetti, giovane).

Più vicini al baricentro ma comunque più soddisfatti della media anche quanti, per i propri spostamenti occasionali a Carpi, adottano comportamenti ecologici, chi abita nella zona Sud e i cosiddetti inattivi.



OPINIONI SULLA MOBILITÀ: PROPOSITIVI E DISILLUSI?

L'indagine si concludeva proponendo al campione sei affermazioni di carattere più generali, relative alle abitudini di mobilità e alla propensione a cambiarle, in un'ottica ecologista e di miglioramento della vivibilità delle Città.

L'obiettivo di rilevare il grado di accordo o disaccordo rispetto a questi stimoli era quello di verificare, al di là della specificità delle esperienze quotidiane e delle valutazioni su Carpi e i suoi quartieri, il genere di background valoriale retrostante.

I risultati sono riportati nella tabella seguente.

Innanzitutto, oltre l'85% dei rispondenti concorda con il fatto che *"una rete ciclabile continua e sicura può cambiare le abitudini di spostamento"* e che *"anche le scelte individuali incidono sulla mobilità di una Città"*.

Conseguentemente, *"ridurre l'uso dell'auto privata è necessario per migliorare la qualità dell'aria"*, quantomeno secondo il 76,4% del campione, e per questo *"il Comune dovrebbe investire prioritariamente nel trasporto pubblico"* (74,1% di accordo, ma solo il 31,5% "molto").

Eppure, *"le persone tenderanno sempre a preferire l'automobile privata per i loro*

spostamenti”, almeno stando al parere di quattro carpigiani su cinque. Una disillusione che trova una controprova nel tendenziale disaccordo con il fatto che “ridurre gli spazi destinati alle auto migliora la vivibilità nei quartieri”.

Grado di accordo (%) con le seguenti affermazioni	Per nulla	Poco	Abbastanza	Molto	NS / NR	Totale accordo
Una rete ciclabile continua e sicura può cambiare le abitudini di spostamento	3,1	8,4	29,8	57,1	1,7	86,8
Ridurre l'uso dell'auto privata è necessario per migliorare la qualità dell'aria	6,3	14,4	24,4	51,9	3,0	76,4
Ridurre gli spazi destinati alle auto migliora la vivibilità nei quartieri	26,0	29,3	21,6	17,7	5,4	39,3
Il Comune dovrebbe investire prioritariamente nel trasporto pubblico	2,8	15,8	42,6	31,5	7,4	74,1
Le persone tenderanno sempre a preferire l'automobile privata per i loro spostamenti	2,4	13,1	38,9	40,4	5,2	79,3
Anche le scelte individuali incidono sulla mobilità di una Città	2,8	8,8	35,2	50,7	2,5	85,9

L'impressione che si ricava è quella di una popolazione che ha consapevolezza di “ciò che si dovrebbe fare”, per migliorare la qualità dell'aria e fluidificare il traffico, ma che emergano da un lato alcune resistenze quando si evocano limitazioni agli spazi destinati alle auto, e, dall'altro, una certa disillusione rispetto al fatto che comunque le persone preferiranno sempre l'auto.

Sulla base di queste affermazioni, ed in particolare le due che propongono la limitazione alla mobilità veicolare per migliorare la qualità dell'aria (un dato ormai in gran parte acquisito, ma tendenzialmente “teorico”), e per rivedere l'urbanistica della Città (aspetto invece che può avere ricadute vicine e immediate), sono stati costruiti tre cluster²:

- “L'ecologia non mi riguarda”: disaccordo rispetto all'affermazione sulla riduzione dell'uso dell'auto per migliorare la qualità dell'aria (22,1%);
- “Consapevoli ma riluttanti”: in accordo rispetto alle limitazioni per migliorare la qualità dell'aria, ma contrari alle modifiche urbanistiche (39%);
- “Disponibili al cambiamento”: in accordo con entrambe le affermazioni (38,9%).

² Queste due variabili sono tra loro significativamente correlate: V di Cramèr=0,32.

Distribuzione congiunta degli atteggiamenti relativi alla riduzione dell'uso dell'auto (% valide, N=661)		Ridurre gli spazi destinati alle auto migliora la vivibilità nei quartieri	
		Disaccordo	Accordo
Ridurre l'uso dell'auto privata è necessario per migliorare la qualità dell'aria	Disaccordo	19,5	2,6
	Accordo	39,0	38,9

Sono state poi analizzate le principali caratteristiche dei tre diversi cluster in rapporto al campione, come riporta la tabella seguente.

- "L'ecologia non mi riguarda": minore presenza di donne (38,4%), forte incidenza di persone tra i 25 ed i 64 anni (88%) e, conseguentemente, di occupati (70,5%), sottorappresentazione dei laureati (10,4%).

Tra loro l'utilizzo dell'auto è ampiamente maggioritario sia per motivi di studio e lavoro (+14,9% sul campione), sia per gli spostamenti occasionali (+21,4%). I principali problemi della mobilità cittadina sono dimensionamento e manutenzione delle strade e i pochi parcheggi. Il primo aspetto su cui agire: velocizzare i collegamenti con Modena.

- "Consapevoli ma riluttanti": il cluster intermedio, con una forte presenza di donne (57,6%), ed una sovrarappresentazione - rispetto al campione - rispetto alla fascia d'età "attiva" (+7,9%) e degli occupati (+4,2%). Anche in questo caso sono maggioranza assoluta (56,6%) i pendolari in auto e moto, e vi è un'incidenza maggiore rispetto al campione di quanti utilizzano l'auto anche per gli spostamenti occasionali (+10,4%).

Anche in questo caso, la criticità principale riguarda l'adeguatezza delle strade, seguita però dalla diseducazione stradale (a partire dal non rispetto dei limiti di velocità) e dall'adeguatezza dei percorsi ciclopeditoni. Proprio intervenire su questi ultimi risulta la prima priorità di questo cluster, seguita dalla messa in sicurezza dei pedoni e dall'incremento delle corse dei mezzi pubblici.

- "Disponibili al cambiamento": la ripartizione per genere è sostanzialmente identica al campione, così come l'età media, per effetto, però, di un incremento della componente 18-24 anni (+4,4%) e over 65 anni (+7,8%). Il 23,4% dei membri di questo cluster è laureato, mentre gli occupati sono il 48,8% (-8,8% rispetto al campione). Si osserva inoltre una minor presenza di pendolari in auto e moto (-13,7%) compensata da un aumento in simile misura di pendolari "ecologici" o di persone che non si spostano per motivi di studio o lavoro. Analogamente, vi è una sovrabbondanza di pedoni e ciclisti per quanto concerne gli spostamenti occasionali.

I problemi più rilevanti riguardano la diseducazione stradale e le troppe auto, mentre gli interventi percepiti più urgenti riguardano la rete ciclabile, la sicurezza pedonale ed un aumento della frequenza oraria del TPL.

Caratteristiche dei cluster - scarti rispetto al campione	L'ecologia non mi riguarda	Consapevoli ma riluttanti	Disponibili al cambiamento	Campione
% donne	-11,6	7,6	0,4	50
Età media (anni)	1,6	-1,6	0,9	51,3
% 18-24	-6,5	-2,6	4,4	6,5
% 25-64	22,9	7,9	-12,1	65,1
% over 65	-6,5	-5,6	7,8	28,4
% laureati	-7,7	-2,7	5,3	18,1
% occupati	12,9	4,2	-8,8	57,6
% pendolari in auto e moto	14,9	8,1	-13,7	48,5
% pendolari in TPL, bici, piedi	-11,8	-6,8	7,2	19,8
% non pendolari	-2,7	-1,5	6,6	31,7
% spostamenti occasionali ecologici	-21,4	-10,4	7,6	33,6
Voto mobilità a Carpi (media)	-1,7	0,0	1,0	4,9
Voto mobilità nel quartiere (media)	-1,3	-0,2	0,9	5,1
Primo problema Città (indice)	Strade non adatte	Strade non adatte	Diseducazione Stradale	Strade non adatte
Secondo problema Città (indice)	Pochi parcheggi	Diseducazione Stradale	Troppe auto	Diseducazione stradale
Terzo problema Città (indice)	Diseducazione Stradale	Percorsi ciclisti/pedoni	Strade non adatte	Percorsi ciclisti/pedoni
Primo intervento (indice)	Collegamenti con Modena	Rete ciclabile	Rete ciclabile	Rete ciclabile
Secondo intervento (indice)	Rete ciclabile	Sicurezza pedonale	Sicurezza pedonale	Collegamenti con Modena
Terzo intervento (indice)	Sicurezza pedonale	TPL più frequente	TPL più frequente	Sicurezza pedonale

Infine, va sottolineato come gli intervistati apparentemente meno disponibili ad un cambiamento non soltanto infrastrutturale ma anche culturale della mobilità (non soltanto carpigiana), siano anche i meno soddisfatti del modello attuale, attribuendo voti di 3,2 alla situazione cittadina e di 3,8 a quella del proprio quartiere. Di contro, i più propensi al cambiamento sembrano essere anche tendenzialmente più ben disposti nel giudicare lo status quo. Una contraddizione, questa, da interpretare in un quadro di interessi contrastanti.