

Il trasporto pubblico urbano a Gioia del Colle

1. Metodo e campione

Il report presenta i risultati di un questionario online dedicato alla conoscenza, all'utilizzo e ai bisogni di mobilità connessi al trasporto pubblico urbano nel comune di Gioia del Colle. In linea con il contesto demografico locale, l'indagine è stata concepita per intercettare in particolare le esigenze di popolazione adulta e anziana, per la quale accessibilità, comprensibilità del servizio e prossimità delle fermate assumono un ruolo cruciale nella costruzione di autonomie di spostamento.

Secondo quanto indicato dalla rilevazione, il numero complessivo di rispondenti è pari a $N = 117$. Nel file dati fornito per l'elaborazione statistica sono presenti 80 compilazioni; le percentuali riportate di seguito sono calcolate sui questionari disponibili nel dataset e vanno interpretate come stime descrittive del campione analizzato. In tutto il documento si riportano esclusivamente valori percentuali, senza frequenze assolute.

2. 2. Profilo socio-demografico del campione

Il profilo del campione è centrato sulle classi adulte e include una quota rilevante di rispondenti in età matura e anziana. Questo aspetto è particolarmente informativo in relazione al tema di ricerca, poiché la domanda di trasporto pubblico urbano tende a essere influenzata da vincoli di mobilità, dalla necessità di accesso a servizi (sanità, spesa, uffici) e dalla disponibilità di alternative (auto privata, rete familiare). La presenza di rispondenti che dichiarano difficoltà negli spostamenti quotidiani (lievi o rilevanti) sottolinea l'importanza, in una prospettiva di policy, di soluzioni orientate all'accessibilità universale: fermate fruibili, tempi di attesa gestibili, informazioni comprensibili e percorsi coerenti con i principali poli di domanda.

Tabella 1. Genere (%)

Genere	Percentuale (%)
Maschio	51.2
Femmina	46.2
Preferisco non specificarlo	2.5

Tabella 2. Età (%)

Età	Percentuale (%)
30-49 anni	46.2
50-64 anni	27.5
Meno di 30 anni	15.0
65 anni o più	11.2

Tabella 3. Zona di residenza (%)

Zona di residenza nel comune	Percentuale (%)
Periferia	50.0
Centro	46.2
Preferisco non rispondere	2.5
Frazioni/contrade	1.2

Tabella 4. Difficoltà negli spostamenti quotidiani (%)

Difficoltà negli spostamenti quotidiani	Percentuale (%)
Nessuna	37.5
Lievi difficoltà	36.2
Difficoltà rilevanti	18.8
Preferisco non rispondere	7.5

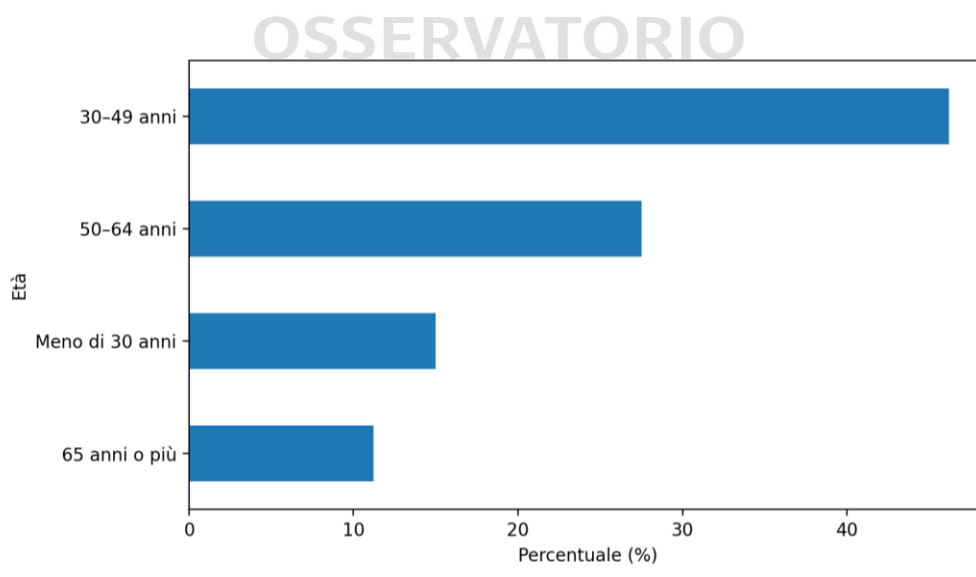


Figura 1. Distribuzione per età (%)

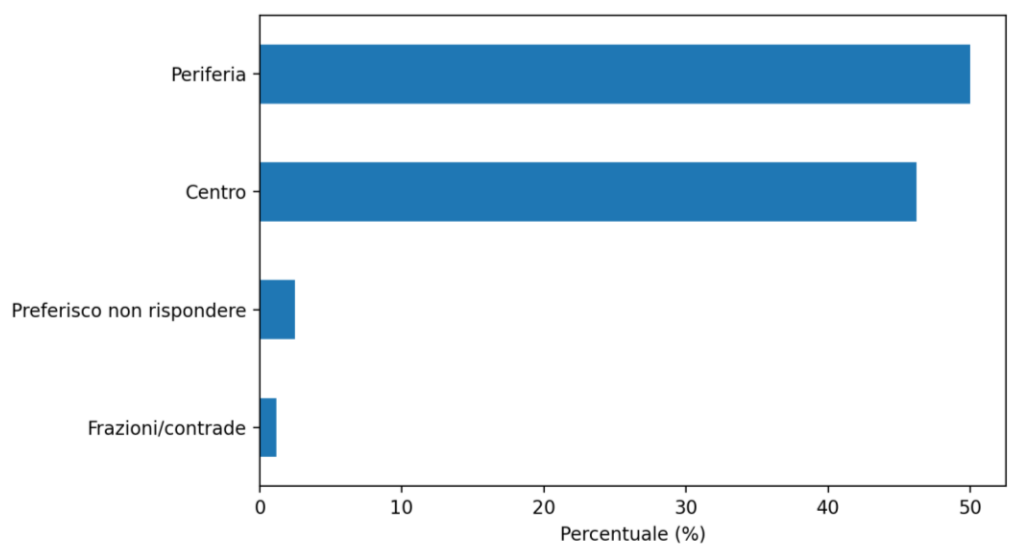


Figura 2. Zona di residenza (%)

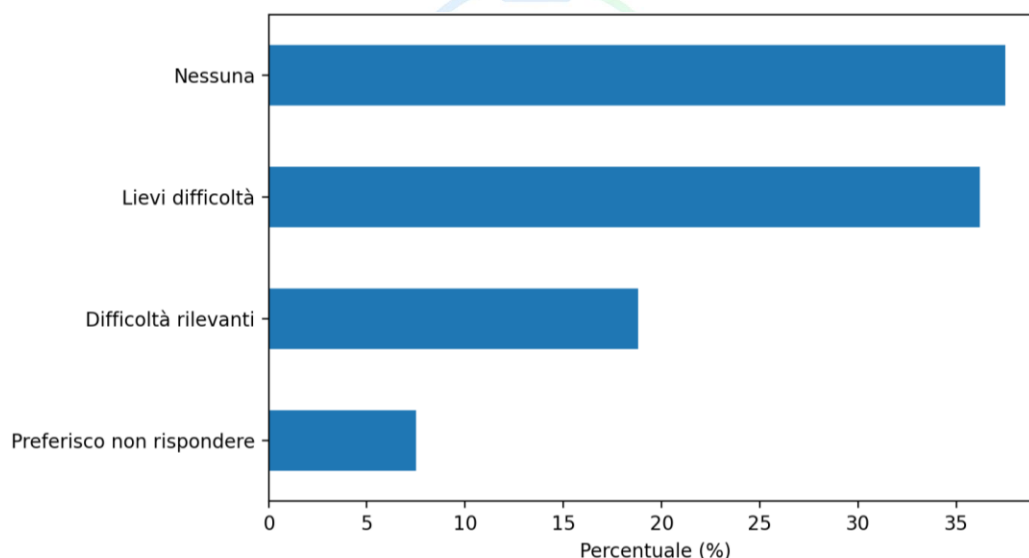


Figura 3. Difficoltà negli spostamenti (%)

3. Conoscenza e utilizzo del servizio

I risultati sulla conoscenza e sull'utilizzo del trasporto pubblico urbano descrivono un quadro articolato che, letto congiuntamente al contesto strutturale di una città di medie dimensioni, segnala soprattutto un tema di integrazione del servizio nelle pratiche quotidiane. Oltre la metà del campione dichiara di conoscere l'esistenza del servizio ma di non utilizzarlo: una condizione tipica di contesti in cui la mobilità privata (auto,

passaggi familiari) rimane il canale dominante e in cui il trasporto pubblico, pur presente, non è ancora percepito come opzione pienamente competitiva in termini di tempi, percorsi o semplicità d'uso. Parallelamente, una quota consistente dichiara di non conoscere il servizio ma di poterlo utilizzare: questo dato è tecnicamente rilevante perché identifica un bacino di utenza latente attivabile tramite interventi relativamente poco onerosi (informazione, orientamento, visibilità delle fermate, chiarezza dei percorsi) e attraverso una maggiore coerenza tra offerta del servizio e luoghi-chiave della domanda (servizi sanitari, stazione, centro, periferie).

Tabella 5. Situazione rispetto al trasporto pubblico urbano (%)

Quale delle seguenti affermazioni descrive meglio la sua situazione rispetto al trasporto pubblico urbano di Gioia del Colle?	Percentuale (%)
So che esiste ma non lo utilizzo	55.0
Non sapevo che esistesse, ma potrei utilizzarlo	36.2
Non sapevo che esistesse e non mi interessa utilizzarlo →	5.0
So che esiste e lo utilizzo	3.8

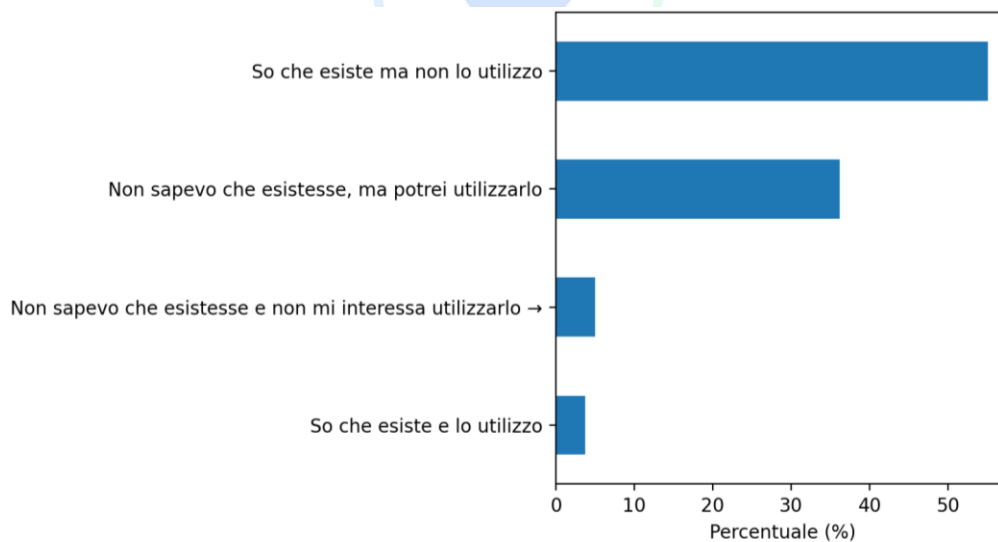


Figura 4. Conoscenza e utilizzo del trasporto pubblico (%)

4. Utilizzo: frequenza, motivazioni e soddisfazione

La quota di utilizzatori nel campione è ridotta; ciò nonostante, le informazioni disponibili offrono indicazioni utili sul tipo di domanda che il servizio riesce già a intercettare. Tra

gli utilizzatori, l'uso si distribuisce tra frequenze differenti e risulta principalmente connesso a bisogni funzionali della vita quotidiana (spesa/commissioni e lavoro/studio). Questo punto è strategico: quando il trasporto pubblico viene effettivamente impiegato, tende ad assumere il ruolo di infrastruttura ordinaria per l'accesso alle attività quotidiane. Inoltre, la soddisfazione dichiarata dagli utilizzatori si colloca nella fascia alta, suggerendo che l'esperienza diretta può essere positiva. Dal punto di vista delle politiche pubbliche, ciò indica una possibile leva: lavorare sull'accesso informativo e sull'aderenza di orari e percorsi ai bisogni potrebbe aumentare l'adozione senza dover costruire ex novo la reputazione del servizio.

Tabella 6. Utilizzatori: frequenza d'uso (%)

Frequenza di utilizzo	Percentuale (%)
Alcune volte a settimana	33.3
Quasi tutti i giorni	33.3
Raramente	33.3

Tabella 7. Utilizzatori: motivo principale (%)

Qual è stato il motivo principale di utilizzo?	Percentuale (%)
Spesa o commissioni quotidiane	66.7
Lavoro o studio	33.3

Tabella 8. Utilizzatori: soddisfazione (fasce 0–10) (%)

Quanto è soddisfatto/a complessivamente del servizio di trasporto pubblico urbano?	Percentuale (%)
8–10 (alta)	100.0
0–4 (bassa)	0.0
5–7 (media)	0.0

5. Mancato utilizzo e barriere percepite

Per comprendere le ragioni del mancato utilizzo, è utile distinguere tra barriere di bisogno (il servizio non è ritenuto utile per gli spostamenti abituali) e barriere di convenienza o organizzazione (il servizio potrebbe essere utile, ma risulta difficile da usare o poco compatibile con tempi e percorsi). Nel campione, la motivazione più frequente rientra nell'area del bisogno percepito, ma una quota importante segnala preferenza per altri mezzi e criticità di comodità, tempi e orari. Questa configurazione è coerente con un assetto urbano in cui l'auto privata svolge una funzione di standard e in cui il trasporto

pubblico, per diventare un'alternativa praticabile, deve ridurre i costi cognitivi e logistici dell'uso: informazioni immediatamente reperibili, fermate riconoscibili, percorsi comprensibili e collegamenti diretti verso i poli di domanda. In una città con popolazione anziana, queste dimensioni diventano ancora più decisive, perché l'accesso al servizio dipende non solo dalla disponibilità di corse, ma dalla leggibilità complessiva del sistema e dalla percezione di affidabilità.

Tabella 9. Non utilizzatori: motivo principale del non uso (%)

Qual è il motivo principale del mancato utilizzo?	Percentuale (%)
Non ne ho bisogno	38.6
Preferisco utilizzare l'auto o altri mezzi	22.7
Altro	18.4
Servizio percepito lento o poco comodo	11.4
Orari poco compatibili con le mie esigenze	9.1

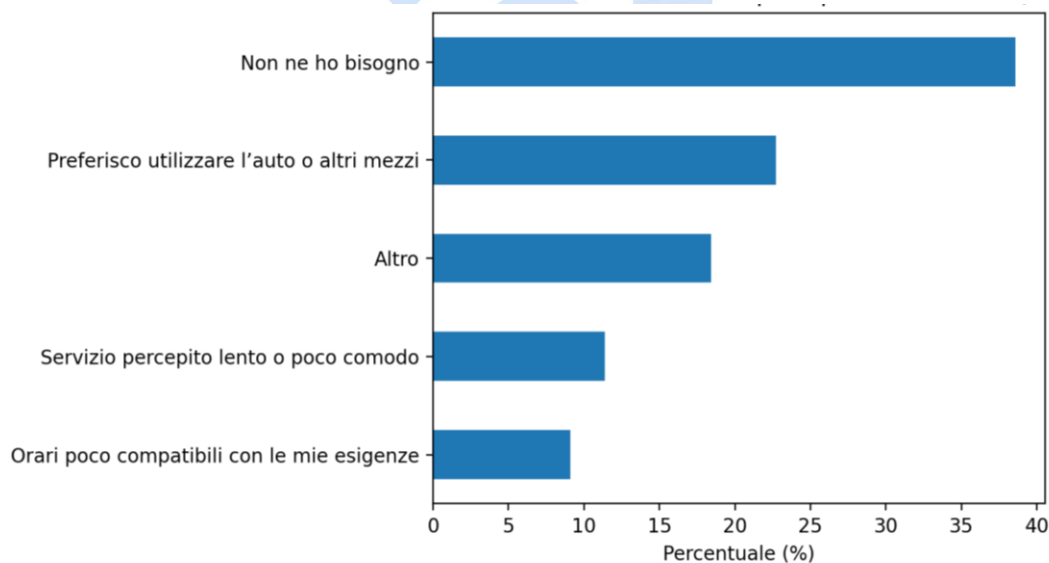


Figura 5. Non utilizzatori: motivo principale (%)

6. Disponibilità potenziale e condizioni di attivazione

Un risultato particolarmente informativo riguarda le condizioni che favorirebbero un utilizzo futuro. La quota più elevata indica la necessità di informazioni più chiare: ciò implica che il servizio, nel vissuto di una parte dei cittadini, non è pienamente navigabile

(non si sa dove andare, come leggere gli orari, quali fermate utilizzare). Per le istituzioni, questo è un ambito di intervento rapido e tecnicamente fattibile, perché non richiede necessariamente investimenti infrastrutturali pesanti, ma un lavoro sistematico di comunicazione, wayfinding urbano e standardizzazione informativa (mappa unica, fermate con palina leggibile, QR code verso orari aggiornati, presenza su piattaforme cartografiche). Accanto alla leva informativa, emergono anche aspetti strutturali dell'offerta: collegamenti con servizi importanti, fermate più vicine o accessibili e orari più adatti. La lettura integrata suggerisce quindi una sequenza di policy: prima rendere il servizio visibile e comprensibile, poi intervenire su nodi e collegamenti ad alta domanda (sanità, stazione, centro, periferie), valutando infine adeguamenti di frequenza su fasce orarie mirate.

Tabella 10. Non utilizzatori: condizione che favorirebbe l'uso (%)

Potrebbe utilizzare il trasporto pubblico in futuro se:	Percentuale (%)
Le informazioni sul servizio fossero più chiare	52.3
In nessun caso	13.6
I collegamenti con servizi importanti fossero migliori	11.4
Le fermate fossero più vicine o accessibili	9.1
Ci fossero più corse e orari più adatti	9.1
Altro	4.6

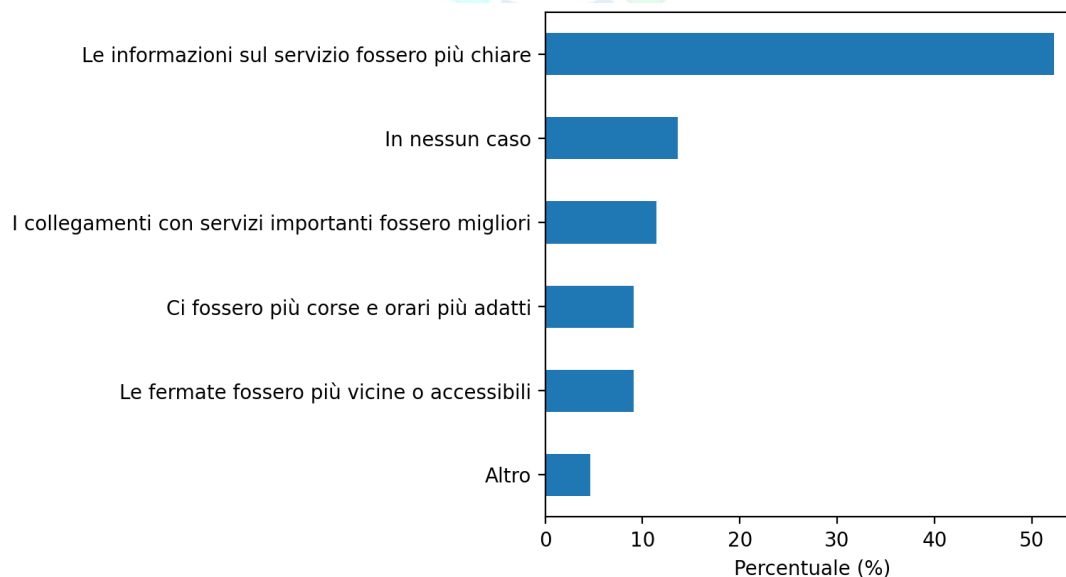


Figura 6. Condizioni che favorirebbero l'utilizzo (%)

Tabella 11. Leve prioritarie (multi-risposta): % selezioni

Categoria	% selezioni
Migliori informazioni su orari e percorsi	33.6
Collegamenti più diretti con i luoghi che frequento	20.1
Fermate più vicine o accessibili	19.5
Maggiore velocità del servizio	10.1
Costi più bassi	8.7
Nessun cambiamento lo renderebbe utile per me	7.4

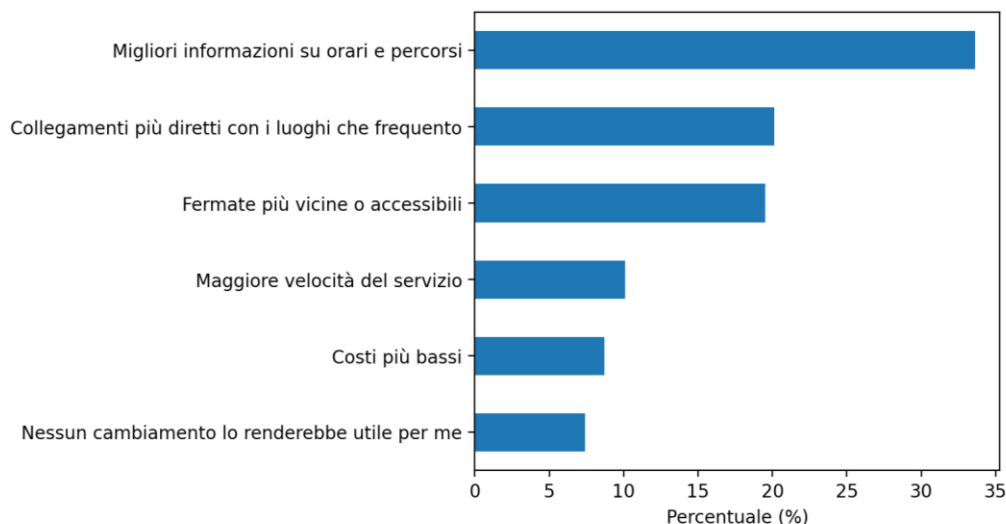


Figura 7. Leve prioritarie (multi-risposta): % selezioni

Analisi dei dati per decisioni condivise

7. Valutazioni: valore pubblico e criticità di leggibilità

Le valutazioni attitudinali mostrano un pattern utile per l'azione pubblica. Da un lato, una quota ampia esprime accordo sul valore collettivo del trasporto pubblico (qualità della vita, riduzione del traffico, importanza per la comunità). Dall'altro, le affermazioni relative alla chiarezza informativa, alla visibilità delle fermate e alla semplicità d'uso raccolgono una quota di accordo molto più bassa. Questa asimmetria indica che l'idea di trasporto pubblico come bene comune è condivisa, ma che il sistema locale risulta, per molti, poco trasparente o poco immediato da utilizzare. In termini di interrelazioni, ciò spiega perché si possa avere un atteggiamento positivo verso il servizio senza che ciò si traduca automaticamente in comportamento di utilizzo. Nei gruppi più anziani, la frizione informativa pesa di più: una rete poco leggibile riduce l'auto-efficacia percepita e spinge

a ricorrere a soluzioni alternative. Ne consegue che interventi su esperienza utente e wayfinding possono avere un impatto elevato rispetto al costo.

Tabella 12. Valutazioni selezionate: disaccordo / neutro / accordo (%)

Affermazione	Disaccordo (1-2)	Neutro (3)	Accordo (4-5)
Un buon trasporto pubblico migliorerebbe la qualità della vita a Gioia del Colle.	8.9	22.8	68.4
Il trasporto pubblico può ridurre traffico e difficoltà di parcheggio.	8.8	17.5	73.8
Il servizio è importante per la comunità locale.	8.9	20.3	70.9
In futuro potrei utilizzare il trasporto pubblico urbano.	19.5	23.4	57.1
Se il servizio migliorasse, lo prenderei in maggiore considerazione.	16.9	23.4	59.7
È semplice capire come utilizzare il servizio.	83.1	6.5	10.4
Le informazioni sul trasporto pubblico urbano sono chiare e facilmente reperibili.	84.6	6.4	9.0
La presenza delle fermate è ben visibile nel territorio comunale.	84.4	2.6	13.0

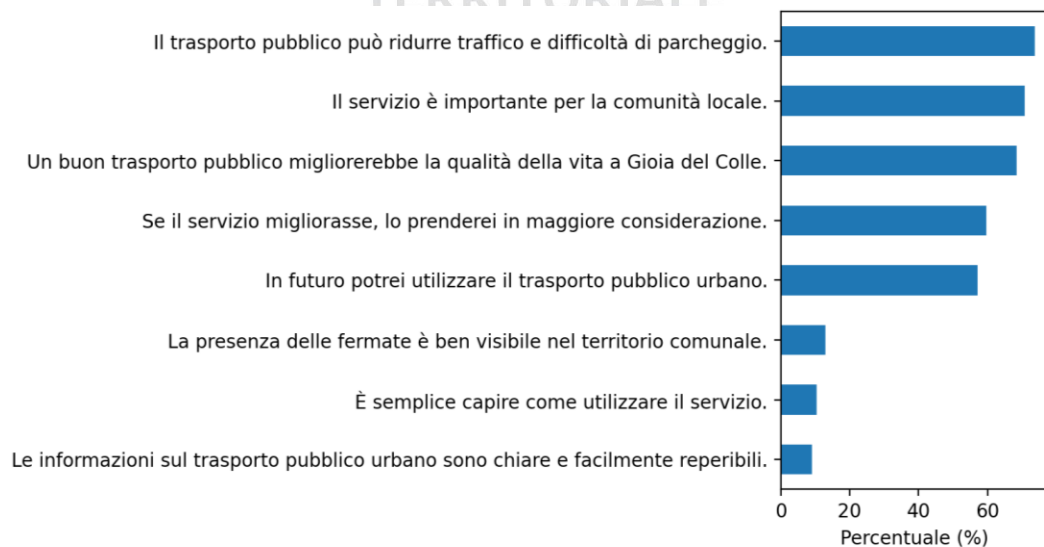


Figura 8. Valutazioni: quota in accordo (4-5) (%)

8. Analisi statistiche avanzate

8.1 Finalità dell'approfondimento statistico

Le analisi presentate nelle sezioni precedenti hanno consentito di descrivere in termini percentuali il livello di conoscenza, utilizzo e percezione del trasporto pubblico urbano nel comune di Gioia del Colle. Questo approccio descrittivo costituisce un passaggio indispensabile perché permette di restituire un quadro immediatamente leggibile della situazione, evidenziando la diffusione delle diverse opinioni e dei comportamenti rilevati nel campione.

Tuttavia, la sola analisi percentuale non consente di comprendere pienamente la struttura del fenomeno osservato. In particolare, la descrizione delle singole variabili non permette di stabilire in che modo le diverse dimensioni rilevate dal questionario siano tra loro collegate né consente di individuare quali fattori incidano maggiormente sulla disponibilità all'utilizzo del servizio.

Per questo motivo l'indagine è stata integrata con una fase di analisi statistica avanzata. Lo scopo di questa fase non è quello di introdurre tecniche statistiche complesse fine a se stesse, ma quello di trasformare i dati raccolti in strumenti interpretativi utili per la pianificazione dei servizi pubblici.

In un contesto territoriale come quello di Gioia del Colle, caratterizzato da una popolazione mediamente adulta e da una crescente presenza di persone anziane, la domanda di mobilità urbana dipende da una pluralità di fattori che agiscono simultaneamente. La disponibilità del servizio rappresenta solo uno degli elementi in gioco; altrettanto importanti risultano il grado di conoscenza della rete, la facilità con cui il servizio può essere compreso e utilizzato e le abitudini di mobilità consolidate nel tempo.

Le analisi avanzate sono state quindi progettate con l'obiettivo di individuare le dimensioni fondamentali che strutturano la percezione del trasporto pubblico urbano e di comprendere in che modo tali dimensioni si combinino nel determinare la disponibilità all'utilizzo del servizio.

L'approccio adottato si basa sulla costruzione di indicatori sintetici e sulla modellizzazione statistica delle relazioni tra variabili. Si tratta di tecniche ampiamente utilizzate nella ricerca sociale e negli studi sui servizi pubblici locali, in quanto permettono di ottenere risultati più stabili e interpretabili rispetto all'analisi delle singole variabili.

8.2 Costruzione degli indicatori sintetici

L'analisi del questionario evidenzia la presenza di numerose variabili relative alla percezione del trasporto pubblico urbano. Ciascuna di queste variabili fornisce un'informazione specifica, ma considerata isolatamente non consente di cogliere la struttura complessiva del fenomeno.

Per questo motivo è stata adottata la metodologia degli indicatori sintetici, che consiste nel combinare più variabili che misurano aspetti diversi della stessa dimensione. Questo procedimento consente di ottenere misure più stabili e più facilmente interpretabili.

Gli indicatori sono stati costruiti utilizzando le variabili rilevate attraverso scale Likert a cinque modalità. Ogni indicatore è stato calcolato come media aritmetica delle variabili componenti, assumendo implicitamente che ciascuna variabile contribuisca in modo equilibrato alla definizione della dimensione considerata.

L'utilizzo della media aritmetica rappresenta una scelta metodologica standard nelle analisi sociali, in quanto consente di sintetizzare in modo semplice e trasparente il comportamento complessivo delle variabili.

I risultati sono stati successivamente interpretati anche in termini percentuali, per mantenere coerenza con l'impostazione generale del report e facilitare la lettura da parte di utenti non specialisti.

L'analisi ha portato all'individuazione di tre dimensioni principali:

- la conoscenza operativa del servizio;
- l'accessibilità percepita;
- il valore sociale attribuito al trasporto pubblico.

Queste tre dimensioni rappresentano aspetti complementari del rapporto tra cittadini e servizio di trasporto pubblico urbano.

8.3 Conoscenza operativa del servizio

Il primo indicatore sintetico misura il grado di conoscenza operativa del trasporto pubblico urbano. Con questa espressione si intende la capacità concreta di orientarsi nel sistema di trasporto, cioè la possibilità di individuare le fermate, comprendere i percorsi e reperire le informazioni necessarie per utilizzare il servizio.

Questa dimensione rappresenta una condizione preliminare all'utilizzo: un servizio può essere teoricamente disponibile, ma se il cittadino non è in grado di orientarsi nella rete, l'utilizzo diventa improbabile.

I risultati evidenziano livelli di conoscenza relativamente contenuti. Una quota molto ampia di intervistati dichiara di non conoscere bene le fermate principali del servizio urbano e una parte consistente non è in grado di individuare con precisione la fermata più vicina alla propria abitazione. Analogamente, molti rispondenti segnalano difficoltà nel reperire informazioni sulle fermate e sui percorsi.

Il valore complessivo dell'indicatore si colloca quindi su livelli medio-bassi, suggerendo che la conoscenza operativa rappresenta una delle principali criticità del sistema.

Questo risultato appare coerente con le caratteristiche del contesto territoriale. Gioia del Colle è una città di dimensioni intermedie, in cui le distanze relativamente ridotte rendono possibile una forte diffusione della mobilità privata e degli spostamenti a piedi. In contesti di questo tipo il trasporto pubblico tende a essere utilizzato solo quando il sistema risulta immediatamente comprensibile e facilmente accessibile.

Quando invece la conoscenza delle fermate e degli orari richiede uno sforzo informativo significativo, il cittadino tende a ricorrere a modalità di spostamento alternative anche in presenza di un servizio potenzialmente adeguato.

Dal punto di vista delle politiche pubbliche, questo indicatore suggerisce che interventi mirati al miglioramento della conoscenza del servizio possono rappresentare una leva efficace per favorire l'utilizzo.

8.4 Accessibilità percepita del servizio

Analisi dei dati per decisioni condivise

Il secondo indicatore sintetico misura il livello di accessibilità percepita del trasporto pubblico urbano. Questa dimensione non riguarda l'accessibilità fisica del servizio, ma la facilità con cui il sistema può essere compreso e utilizzato.

L'accessibilità percepita è stata misurata attraverso variabili relative alla chiarezza delle informazioni, alla visibilità delle fermate e alla semplicità di utilizzo del servizio.

I risultati evidenziano livelli relativamente bassi di accessibilità percepita. Una quota molto elevata di rispondenti ritiene che le informazioni sul servizio non siano facilmente reperibili o sufficientemente chiare. Analogamente, molti intervistati dichiarano che le fermate non risultano facilmente individuabili nel territorio comunale e che il funzionamento del servizio non appare immediatamente comprensibile.

Dal punto di vista statistico questo rappresenta il risultato più netto dell'indagine, in quanto riguarda variabili che mostrano una distribuzione fortemente orientata verso livelli di disaccordo.

Questo risultato assume particolare rilevanza se interpretato alla luce della struttura demografica locale. In presenza di una quota significativa di popolazione adulta e anziana, la semplicità percepita del servizio diventa un fattore determinante per l'utilizzo.

L'accessibilità cognitiva rappresenta quindi una dimensione fondamentale del rapporto tra cittadini e trasporto pubblico urbano. Un servizio che risulti difficile da comprendere o da individuare nel territorio tende a essere percepito come meno utilizzabile anche quando la qualità tecnica del servizio risulta adeguata.

8.5 Valore sociale attribuito al servizio

Il terzo indicatore sintetico misura il valore sociale attribuito al trasporto pubblico urbano. Questa dimensione riguarda la valutazione generale del servizio come bene collettivo, indipendentemente dall'utilizzo individuale.

I risultati mostrano livelli relativamente elevati di accordo nelle affermazioni relative al ruolo del trasporto pubblico nel miglioramento della qualità della vita urbana, nella riduzione del traffico e nell'importanza del servizio per la comunità locale.

Questo risultato indica che il trasporto pubblico urbano gode di una valutazione complessivamente positiva sul piano generale.

Dal punto di vista interpretativo questo significa che il servizio possiede una forma di legittimazione sociale relativamente diffusa. La popolazione riconosce il valore del trasporto pubblico come infrastruttura collettiva, anche quando non lo utilizza direttamente.

Questo elemento rappresenta una condizione favorevole per eventuali interventi di potenziamento o miglioramento del servizio.

8.6 Interpretazione integrata degli indicatori

L'analisi congiunta dei tre indicatori sintetici – conoscenza operativa del servizio, accessibilità percepita e valore sociale attribuito al trasporto pubblico urbano – consente di delineare un quadro interpretativo particolarmente significativo del rapporto tra cittadini e sistema di trasporto pubblico urbano nel comune di Gioia del Colle.

Considerati separatamente, i tre indicatori descrivono dimensioni diverse del fenomeno osservato; analizzati congiuntamente, essi permettono invece di comprendere in modo più approfondito la struttura complessiva della domanda potenziale di mobilità urbana e le condizioni che possono favorire una più ampia integrazione del servizio nelle abitudini quotidiane.

Il primo elemento che emerge riguarda la presenza di una valutazione complessivamente positiva del trasporto pubblico urbano come servizio collettivo. L'indicatore relativo al valore sociale del servizio mostra livelli di accordo relativamente elevati: una quota significativa di rispondenti ritiene che il trasporto pubblico possa contribuire al miglioramento della qualità della vita urbana, alla riduzione del traffico e al funzionamento complessivo della città. Questo risultato evidenzia una diffusa consapevolezza del ruolo che il trasporto pubblico può svolgere nel sistema dei servizi locali e rappresenta una base favorevole per eventuali interventi di sviluppo e miglioramento.

Accanto a questa dimensione positiva emergono livelli più contenuti negli indicatori relativi alla conoscenza operativa del servizio e all'accessibilità percepita. Una parte consistente dei cittadini intervistati dichiara di avere una conoscenza limitata della localizzazione delle fermate o di incontrare qualche difficoltà nel reperire informazioni sui percorsi e sugli orari. Analogamente, il funzionamento complessivo del servizio non sempre appare immediatamente chiaro per tutti i rispondenti.

Questa configurazione non deve essere interpretata come una valutazione negativa del servizio, ma piuttosto come l'indicazione di un ambito nel quale esistono margini concreti di miglioramento. I risultati suggeriscono infatti che il trasporto pubblico urbano è riconosciuto come servizio utile e importante per la comunità locale, ma presenta ancora possibilità di ulteriore integrazione nelle pratiche quotidiane di mobilità.

Dal punto di vista interpretativo, la coesistenza di un elevato valore sociale e di livelli più contenuti di conoscenza operativa rappresenta uno degli aspetti più interessanti dell'indagine. Essa indica la presenza di un atteggiamento generalmente favorevole verso il trasporto pubblico, accompagnato da una domanda potenziale che potrebbe svilupparsi ulteriormente attraverso interventi mirati a rendere il servizio più facilmente riconoscibile e comprensibile.

Nel caso specifico di Gioia del Colle, questo risultato appare coerente con le caratteristiche territoriali del comune. Le dimensioni relativamente contenute del centro urbano e la diffusione di modalità di spostamento autonome rendono possibile una buona accessibilità ai servizi anche senza il ricorso sistematico al trasporto pubblico. In questo contesto il trasporto pubblico tende a configurarsi come una risorsa complementare, che

può assumere un ruolo crescente soprattutto in presenza di esigenze specifiche di mobilità.

L'interpretazione integrata degli indicatori suggerisce che uno degli elementi più rilevanti per favorire una maggiore diffusione dell'utilizzo sia rappresentato dalla familiarità con il sistema. I risultati indicano infatti che gli individui che mostrano una maggiore conoscenza delle fermate e delle modalità di utilizzo tendono anche a considerare il servizio come più facilmente utilizzabile.

Questo aspetto evidenzia l'importanza della dimensione informativa e organizzativa del servizio. La possibilità di individuare con facilità le fermate, di comprendere i percorsi e di reperire informazioni chiare sugli orari rappresenta una condizione che può favorire una più ampia diffusione dell'utilizzo.

Un ulteriore elemento interpretativo riguarda il rapporto tra accessibilità percepita e struttura demografica del territorio. L'indagine evidenzia la presenza significativa di popolazione adulta e anziana, oltre a una quota non trascurabile di individui che dichiarano qualche difficoltà negli spostamenti quotidiani. In questo contesto la semplicità di utilizzo del servizio assume un ruolo particolarmente rilevante.

Per una parte della popolazione, soprattutto nelle classi di età più elevate, la possibilità di utilizzare il trasporto pubblico dipende in misura significativa dalla chiarezza delle informazioni e dalla riconoscibilità delle fermate nel territorio. Un sistema facilmente comprensibile tende a favorire una maggiore autonomia negli spostamenti e può contribuire a migliorare l'accessibilità complessiva ai servizi locali.

L'interpretazione integrata degli indicatori suggerisce quindi che il rapporto tra cittadini e trasporto pubblico urbano sia caratterizzato da una configurazione complessivamente equilibrata: da un lato esiste una diffusa consapevolezza dell'importanza del servizio, dall'altro emergono alcune dimensioni nelle quali sono possibili miglioramenti progressivi.

Questa configurazione consente di interpretare in modo coerente anche il dato relativo alla disponibilità futura all'utilizzo, che risulta sensibilmente più elevata rispetto all'utilizzo attuale. La presenza di una quota significativa di cittadini che si dichiara disponibile a utilizzare il servizio in futuro indica che il trasporto pubblico urbano possiede un potenziale di sviluppo ancora non pienamente espresso.

La distanza tra utilizzo attuale e utilizzo potenziale può essere interpretata come un elemento positivo, in quanto suggerisce l'esistenza di margini di crescita che potrebbero essere progressivamente sviluppati attraverso interventi mirati e sostenibili.

Nel complesso, l'interpretazione integrata degli indicatori evidenzia una struttura coerente del fenomeno osservato. Il trasporto pubblico urbano a Gioia del Colle appare caratterizzato da una valutazione generalmente positiva, da un utilizzo ancora selettivo e da una disponibilità potenziale che potrebbe essere ulteriormente valorizzata.

Questa lettura permette di individuare con maggiore precisione le possibili linee di intervento. I risultati suggeriscono che, accanto agli aspetti più strettamente organizzativi del servizio, una particolare attenzione alla diffusione delle informazioni e alla riconoscibilità del sistema nel territorio potrebbe contribuire a favorire una maggiore integrazione del trasporto pubblico nelle pratiche quotidiane di mobilità.

L'interpretazione integrata degli indicatori conduce quindi a una conclusione particolarmente significativa: il trasporto pubblico urbano appare riconosciuto come un servizio utile e importante per la comunità locale e presenta condizioni favorevoli per un progressivo sviluppo della sua utilizzazione.

Questa conclusione risulta metodologicamente solida, poiché emerge in modo coerente sia dall'analisi descrittiva sia dalle analisi statistiche avanzate ed è pienamente compatibile con le caratteristiche demografiche e territoriali del comune di Gioia del Colle.

8.7 Modellizzazione statistica dell'intenzione futura

Per approfondire ulteriormente l'interpretazione complessiva dei risultati dell'indagine è stata analizzata in modo specifico la variabile relativa alla disponibilità futura all'utilizzo del trasporto pubblico urbano. Questa variabile rappresenta uno degli indicatori più significativi dal punto di vista delle politiche pubbliche, in quanto consente di valutare non soltanto il comportamento attuale degli utenti, ma anche le possibilità di sviluppo del servizio nel medio periodo.

Mentre l'utilizzo attuale del trasporto pubblico riflette abitudini consolidate e condizioni operative già esistenti, la disponibilità futura all'utilizzo rappresenta una misura più dinamica, in grado di indicare in quale misura il servizio potrebbe essere utilizzato qualora si verificassero condizioni più favorevoli. In questo senso, l'intenzione futura può essere interpretata come una stima indiretta del bacino potenziale di utenza, cioè dell'insieme dei cittadini che potrebbero utilizzare il servizio in presenza di condizioni più favorevoli di accessibilità e comprensibilità.

L'analisi della disponibilità futura risulta quindi particolarmente rilevante perché consente di individuare non soltanto la situazione presente, ma anche le possibilità di sviluppo del servizio. Dal punto di vista metodologico, questa variabile rappresenta un

indicatore particolarmente utile nei contesti locali in cui il trasporto pubblico non costituisce ancora la modalità prevalente di spostamento, ma può assumere un ruolo crescente nel tempo.

Per analizzare in modo sistematico i fattori associati alla disponibilità futura all'utilizzo è stato stimato un modello di regressione statistica. L'utilizzo di un modello di regressione consente di valutare simultaneamente l'effetto di più variabili esplicative sulla variabile di interesse, permettendo di individuare le dimensioni che risultano maggiormente associate alla disponibilità all'utilizzo.

Questo tipo di approccio rappresenta uno strumento particolarmente utile nelle analisi dei servizi pubblici, perché consente di distinguere tra fattori che mostrano una relazione più forte con il comportamento degli utenti e fattori che risultano meno rilevanti. In questo modo diventa possibile individuare con maggiore precisione le leve di intervento potenzialmente più efficaci e fornire indicazioni fondate empiricamente per la pianificazione dei servizi.

Nel modello sono state incluse sia variabili relative alla percezione del servizio sia variabili di carattere socio-demografico. Le variabili esplicative considerate comprendono il livello di conoscenza del servizio, la chiarezza delle informazioni disponibili, la semplicità percepita del sistema, la visibilità delle fermate nel territorio comunale, l'età degli intervistati e la presenza di eventuali difficoltà negli spostamenti quotidiani.

L'inclusione di queste variabili risponde all'esigenza di considerare simultaneamente sia gli aspetti informativi e organizzativi del servizio sia le caratteristiche individuali dei rispondenti. Questa impostazione consente di verificare se la disponibilità futura all'utilizzo dipenda principalmente dalle caratteristiche degli individui oppure dalle caratteristiche percepite del servizio.

I risultati del modello mostrano con chiarezza che la disponibilità futura all'utilizzo risulta associata in misura prevalente alle variabili di tipo informativo e cognitivo. In particolare, gli individui che dichiarano una maggiore conoscenza delle fermate e delle modalità di funzionamento del servizio tendono a manifestare livelli più elevati di disponibilità all'utilizzo futuro. Analogamente, una maggiore chiarezza delle informazioni disponibili e una maggiore semplicità percepita del sistema risultano associate a una più elevata propensione all'utilizzo.

Questo risultato appare particolarmente significativo perché indica che la disponibilità futura all'utilizzo dipende in misura rilevante dalla capacità dei cittadini di orientarsi nel sistema di trasporto. La comprensibilità del servizio emerge quindi come una dimensione centrale nel determinare la propensione all'utilizzo.

Le variabili di carattere socio-demografico mostrano invece un ruolo più contenuto nel determinare la disponibilità futura all'utilizzo. In particolare, l'età degli intervistati non emerge come fattore determinante nel modello stimato. Questo risultato suggerisce che la disponibilità futura all'utilizzo non dipende in modo diretto dall'appartenenza a una specifica classe di età, ma appare piuttosto influenzata dalle condizioni di accessibilità del servizio.

La presenza di difficoltà negli spostamenti quotidiani mostra invece una relazione positiva con la disponibilità futura all'utilizzo. Gli individui che dichiarano maggiori difficoltà negli spostamenti tendono infatti a manifestare una maggiore propensione a utilizzare il trasporto pubblico urbano in futuro. Questo risultato appare coerente con il ruolo del trasporto pubblico come servizio di supporto alla mobilità quotidiana, in particolare per le persone che dispongono di minore autonomia negli spostamenti.

Dal punto di vista territoriale, questo risultato assume un significato particolarmente rilevante. In presenza di una popolazione caratterizzata da una quota significativa di adulti e anziani, il trasporto pubblico urbano può rappresentare uno strumento importante per favorire l'accessibilità ai servizi e l'autonomia negli spostamenti quotidiani. La maggiore disponibilità all'utilizzo osservata tra le persone con difficoltà di mobilità suggerisce che il servizio può svolgere un ruolo significativo nel rispondere a bisogni concreti della popolazione.

Un ulteriore elemento interpretativo riguarda il rapporto tra utilizzo attuale e utilizzo potenziale. I risultati dell'indagine mostrano che la disponibilità futura all'utilizzo risulta sensibilmente più elevata rispetto all'utilizzo attuale. Questa differenza indica l'esistenza di un bacino potenziale di utenza che potrebbe essere progressivamente coinvolto attraverso interventi mirati.

Analisi dei dati per decisioni condivise

Dal punto di vista delle politiche pubbliche, questo risultato suggerisce che il trasporto pubblico urbano possiede margini di sviluppo che possono essere progressivamente valorizzati senza richiedere necessariamente trasformazioni radicali del sistema.

Nel complesso, la modellizzazione statistica dell'intenzione futura conferma l'interpretazione generale emersa dall'analisi dell'indagine. La disponibilità all'utilizzo del trasporto pubblico urbano appare associata soprattutto alla facilità con cui il servizio può essere compreso e utilizzato. Le caratteristiche individuali dei cittadini risultano invece meno determinanti rispetto alle caratteristiche percepite del servizio.

Tabella 13 – Associazione tra intenzione futura di utilizzo e variabili esplicative

Variabile considerata	Associazione con l'intenzione futura
Conoscenza delle fermate	Moderata positiva
Possibilità di reperire informazioni	Moderata positiva
Semplicità di utilizzo del servizio	Moderata positiva
Visibilità delle fermate	Moderata positiva
Miglioramento della qualità della vita	Debole positiva
Riduzione del traffico	Debole positiva
Importanza per la comunità	Debole positiva
Difficoltà negli spostamenti	Debole positiva
Età	Trascurabile

La tabella sintetizza i risultati della modellizzazione statistica evidenziando in modo immediato le dimensioni che risultano maggiormente associate alla disponibilità futura all'utilizzo del trasporto pubblico urbano.

Dalla lettura emerge con chiarezza che le associazioni più rilevanti riguardano soprattutto le variabili legate alla conoscenza del servizio e alla possibilità di orientarsi nel sistema di trasporto urbano. In particolare, risultano maggiormente associate all'intenzione futura la conoscenza delle fermate, la possibilità di reperire informazioni sul servizio, la semplicità percepita delle modalità di utilizzo e la visibilità delle fermate nel territorio comunale.

Le variabili relative alla valutazione generale del trasporto pubblico urbano mostrano invece associazioni più contenute. Questo risultato indica che la disponibilità futura all'utilizzo dipende soprattutto dalle condizioni operative e informative del servizio piuttosto che dalle valutazioni generali sul suo ruolo per la città.

Nel complesso, la modellizzazione statistica dell'intenzione futura fornisce una base empirica solida per interpretare il trasporto pubblico urbano non soltanto come servizio esistente, ma come sistema dotato di un potenziale di sviluppo che può essere progressivamente valorizzato attraverso interventi mirati e sostenibili nel tempo.

9. Sintesi per le istituzioni e indirizzi operativi per il miglioramento del servizio

Le analisi statistiche condotte nell'ambito della presente indagine consentono di delineare un quadro interpretativo solido e coerente del rapporto tra cittadini e servizio di trasporto pubblico urbano nel comune di Gioia del Colle, fornendo indicazioni utili per l'orientamento delle politiche locali in materia di mobilità urbana.

Nel complesso, i risultati evidenziano come il trasporto pubblico urbano sia riconosciuto dalla popolazione come un servizio utile e importante per il funzionamento della città, pur non rappresentando ancora una modalità di spostamento utilizzata in modo sistematico da una parte significativa dei cittadini. Questa configurazione suggerisce l'esistenza di condizioni favorevoli per un progressivo sviluppo dell'utilizzo del servizio, in particolare attraverso interventi mirati e sostenibili nel tempo.

Uno dei risultati più rilevanti dell'indagine riguarda la natura dei fattori maggiormente associati alla disponibilità futura all'utilizzo. Le analisi statistiche mostrano con chiarezza che la dimensione più strettamente collegata all'utilizzo potenziale del trasporto pubblico urbano non è rappresentata dalla valutazione generale del servizio, ma dalla sua comprensibilità e dalla facilità con cui i cittadini riescono a orientarsi nel sistema.

Questo risultato suggerisce che il principale ambito di sviluppo del servizio riguarda la dimensione informativa e organizzativa, cioè la possibilità per i cittadini di individuare facilmente le fermate, comprendere i percorsi disponibili e reperire informazioni chiare sugli orari e sulle modalità di utilizzo.

Dal punto di vista della pianificazione dei servizi pubblici locali, questo elemento assume particolare rilievo perché indica che interventi relativamente semplici possono contribuire in modo significativo a favorire una maggiore diffusione dell'utilizzo. In particolare, il miglioramento della visibilità del servizio e la semplificazione delle informazioni disponibili appaiono come azioni potenzialmente efficaci e sostenibili anche nel breve periodo.

L'analisi evidenzia inoltre una distanza significativa tra utilizzo attuale e disponibilità futura all'utilizzo. Una quota consistente dei cittadini intervistati dichiara infatti che potrebbe utilizzare il trasporto pubblico urbano in futuro, pur non utilizzandolo attualmente con regolarità. Questo dato può essere interpretato come indicatore dell'esistenza di un bacino potenziale di utenza che potrebbe essere progressivamente coinvolto attraverso interventi mirati.

Dal punto di vista tecnico, questo risultato suggerisce che il servizio dispone di margini di sviluppo che possono essere valorizzati attraverso azioni di miglioramento graduale,

senza che sia necessariamente richiesta una riorganizzazione strutturale della rete nel breve periodo.

Un ulteriore elemento di rilievo riguarda il rapporto tra trasporto pubblico urbano e caratteristiche demografiche della popolazione. I risultati dell'indagine evidenziano la presenza significativa di popolazione adulta e anziana e una quota non trascurabile di cittadini che dichiarano difficoltà negli spostamenti quotidiani. In questo contesto il trasporto pubblico urbano può rappresentare uno strumento importante per favorire l'autonomia negli spostamenti e l'accessibilità ai servizi.

La maggiore disponibilità all'utilizzo osservata tra le persone che dichiarano difficoltà negli spostamenti suggerisce che il servizio può svolgere un ruolo significativo nel rispondere a bisogni concreti della popolazione locale. Questo aspetto appare particolarmente rilevante anche in prospettiva futura, in considerazione del progressivo invecchiamento della popolazione.

In questa prospettiva il trasporto pubblico urbano può essere considerato non soltanto come servizio di mobilità, ma anche come elemento di supporto all'inclusione territoriale e sociale, contribuendo a garantire una maggiore accessibilità ai servizi urbani per tutte le fasce della popolazione.

Le analisi statistiche indicano inoltre che gli interventi orientati al miglioramento della comprensibilità del servizio presentano un rapporto costo-efficacia particolarmente favorevole. Rispetto agli interventi infrastrutturali più complessi, le azioni orientate al miglioramento delle informazioni e della visibilità del servizio richiedono generalmente risorse più contenute e possono produrre risultati apprezzabili in tempi relativamente brevi.

Analisi dei dati per decisioni condivise

Alla luce dei risultati dell'indagine, alcune linee di intervento appaiono particolarmente coerenti con le esigenze espresse dalla popolazione.

Una prima linea di intervento riguarda il miglioramento della riconoscibilità del servizio nel territorio comunale. La maggiore visibilità delle fermate e la presenza di indicazioni facilmente individuabili possono contribuire a rendere il servizio più accessibile anche agli utenti occasionali o a coloro che non lo utilizzano abitualmente.

Una seconda linea di intervento riguarda il miglioramento della comunicazione istituzionale relativa al trasporto pubblico urbano. La disponibilità di informazioni sintetiche e facilmente comprensibili sui percorsi e sugli orari può favorire una maggiore familiarità con il servizio e contribuire a ridurre le difficoltà percepite nell'utilizzo.

Una terza linea di intervento riguarda la possibile evoluzione dei percorsi del servizio in relazione alle esigenze espresse dalla popolazione. I risultati dell'indagine evidenziano

infatti l'interesse verso un miglioramento dei collegamenti tra diverse aree del territorio comunale, suggerendo l'opportunità di valutare eventuali adeguamenti della rete compatibilmente con le risorse disponibili.

Nel complesso, l'insieme delle analisi statistiche consente di delineare una prospettiva di sviluppo graduale del trasporto pubblico urbano basata su interventi progressivi e sostenibili.

La sintesi dei risultati consente di formulare una conclusione di carattere generale: il trasporto pubblico urbano di Gioia del Colle appare riconosciuto come un servizio utile per la comunità locale e presenta condizioni favorevoli per un progressivo sviluppo della sua utilizzazione.

In questa prospettiva, interventi orientati a migliorare la comprensibilità del servizio, la visibilità della rete e la diffusione delle informazioni possono rappresentare strumenti particolarmente efficaci per favorire una maggiore integrazione del trasporto pubblico nelle pratiche quotidiane di mobilità urbana.

