



Università
Ca'Foscari
Venezia

Corso di Laurea Magistrale
in Marketing e Comunicazione

Tesi di Laurea Magistrale

Mobilità sostenibile all'interno del Parco Regionale dei Colli Euganei: analisi e proposte per la ciclabilità

Relatore

Ch. Prof. Giovanni Bertin

Laureanda

Elena Girardi
Matricola 811049

Anno Accademico

2022 / 2023

Introduzione.....	5
Capitolo 1. La sostenibilità	8
1.0 Introduzione	8
1.1 Definizione ed evoluzione dei concetti di sostenibilità e sviluppo sostenibile.....	9
1.2 Le dimensioni della sostenibilità.....	15
1.2.1 <i>Sostenibilità sociale</i>	17
1.2.2 <i>Sostenibilità ambientale</i>	18
1.2.3 <i>Sostenibilità economica</i>	19
1.3 La sostenibilità secondo l'Agenda 2030 e i "Sustainable Development Goals"	20
1.3.1 <i>La dimensione culturale della sostenibilità</i>	23
1.4 Esempi di sviluppo sostenibile	24
Capitolo 2. Fattori e pratiche di sviluppo locale sostenibile	26
2.0 Introduzione	26
2.1 Lo sviluppo locale sostenibile.....	27
2.2 I fattori di sviluppo locale	31
2.2.1 <i>L'ambiente</i>	33
2.2.2 <i>Il capitale umano</i>	34
2.2.3 <i>Il capitale sociale</i>	35
2.2.4 <i>Infrastrutture, capitale economico e finanziario</i>	42
2.2.5 <i>L'identità</i>	43
2.3 Pratiche di sviluppo locale sostenibile	44
2.3.1 <i>Turismo sostenibile</i>	45
2.3.1.1 <i>Turismo e territorio</i>	45
2.3.1.2 <i>Il turismo sostenibile</i>	47
2.3.1.3 <i>Alcune politiche europee: il sistema ETIS e i marchi Ecolabel UE e EMAS</i>	50
2.3.1.4 <i>Esempi di progetti di turismo sostenibile</i>	53
2.3.2 <i>Economia circolare</i>	57
2.3.3 <i>Mobilità sostenibile</i>	60
2.3.3.1 <i>Esempi di progetti di mobilità sostenibile</i>	64
Capitolo 3. Il consumo di tempo libero	70
3.1 Origini del tempo libero.....	70
3.2 La sociologia del tempo libero	73
3.2.1 <i>Accezioni e significati del tempo libero</i>	73
3.2.2 <i>Tipi di classificazioni del tempo libero</i>	76
3.3 Il consumo di tempo libero in Italia	79
3.4 L'uso della bicicletta nel tempo libero	85
3.4.1 <i>L'uso della bicicletta per le attività turistiche</i>	86

3.4.2 <i>L'uso della bicicletta per le attività fisico-sportive</i>	89
3.5 Il mercato della bicicletta.....	91
Capitolo 4. Nota metodologica e perimetro di indagine “Ciclabilità all’interno del Parco Regionale dei Colli Euganei”	95
4.1 Nota metodologica.....	97
4.2 Perimetro di indagine	100
4.2.1 <i>Informazioni socio-biografiche dell’intero campione rilevato</i>	100
4.2.2 <i>Informazioni socio-biografiche del campione oggetto di analisi</i>	103
4.3 Analisi delle componenti principali ACP.....	106
Capitolo 5. Analisi della ciclabilità all’interno del Parco Regionale dei Colli Euganei.....	117
5.1 Informazioni introduttive generali sul tema “bicicletta”	117
5.2 Informazioni sulle attività svolte in bicicletta	120
5.2.1 <i>Utilizzo della bicicletta per spostamenti casa – lavoro/studio</i>	120
5.2.2 <i>Utilizzo della bicicletta per effettuare commissioni</i>	121
5.2.3 <i>Utilizzo della bicicletta per praticare attività fisica</i>	122
5.2.4 <i>Utilizzo della bicicletta per escursioni cicloturistiche giornaliere</i>	127
5.2.5 <i>Utilizzo della bicicletta per escursioni, passeggiate, ecc. in bicicletta durante una vacanza</i>	129
5.2.6 <i>Utilizzo della bicicletta per una vacanza: vacanza in bicicletta</i>	132
5.2.7 <i>Aspetti della ciclabilità</i>	135
5.3 Gruppo 1 - Il Parco in bicicletta: attività quotidiane dei residenti del Parco	142
5.3.1 <i>Spostamenti casa – lavoro/studio</i>	144
5.3.2 <i>Spostamenti per commissioni</i>	145
5.3.3 <i>Fattori di ciclabilità</i>	146
5.4 Gruppo 2 - Il Parco in bicicletta: tempo libero e relax dei residenti del Parco	148
5.4.1 <i>Fattori di ciclabilità</i>	152
5.5 Gruppo 3 - Il Parco in bicicletta: tempo libero e relax dei non residenti del Parco.....	155
5.5.1 <i>Fattori di ciclabilità</i>	158
5.6 Gruppo 4 - Il Parco in bicicletta: tempo libero e attività sportiva amatoriale dei residenti del Parco	161
5.6.1 <i>Fattori di ciclabilità</i>	164
5.7 Gruppo 5 - Il Parco in bicicletta: tempo libero e attività sportiva amatoriale dei non residenti del Parco	167
5.7.1 <i>Fattori di ciclabilità</i>	170
5.8 Gruppo 6 - Il Parco in bicicletta: tempo libero e escursioni cicloturistiche giornaliere dei residenti del Parco	173

5.8.1 Fattori di ciclabilità	176
5.9 Gruppo 7 - Il Parco in bicicletta: tempo libero e escursioni cicloturistiche giornaliere dei non residenti del Parco	179
5.9.1 Fattori di ciclabilità	182
5.10 Gruppo 8 - Il Parco in bicicletta: tempo libero e attività turistiche dei non residenti del Parco	185
5.10.1 Fattori di ciclabilità.....	188
Capitolo 6. Proposte per la ciclabilità e conclusioni	192
6.1 Analisi e proposte per gli aspetti più importanti della ciclabilità	192
6.1.1 Manutenzione e sicurezza	194
6.1.2 Presenza di piste ciclabili	195
6.1.3 Percorsi non promiscui con la sede stradale.....	200
6.1.4 Pulizia dei percorsi.....	200
6.1.5 Servizio pubblico per il trasporto delle biciclette.....	201
6.2 Parola agli utenti.....	202
6.3 Conclusioni	205
Appendice.....	208
Bibliografia	261
Sitografia	267

Introduzione

A partire dagli anni '70 inizia la consapevolezza che il consumo di materie prime da parte dell'uomo è in continuo aumento e sta raggiungendo una soglia critica e irreversibile.

Ci si rende conto che c'è bisogno di un nuovo modello di sviluppo.

Nel 1987 la World Commission On Environment and Development WCED, definisce, nel famoso documento conosciuto come rapporto Brundtland, il concetto di sviluppo sostenibile come "sviluppo che soddisfa i bisogni del presente senza compromettere la capacità delle generazioni future di soddisfare i propri bisogni".¹

Nel 1992 durante la prima conferenza delle Nazioni Unite sull'Ambiente e lo Sviluppo, il concetto viene ampliato e definito ufficialmente come "l'unica alternativa per un miglioramento della qualità della vita senza eccedere la capacità di carico degli ecosistemi". È evidente come lo sviluppo economico e sociale debba realizzarsi compatibilmente con la salvaguardia dell'ambiente.

Si tratta quindi di un concetto integrato e multidimensionale, dove le tre dimensioni della sostenibilità (economica, sociale e ambientale) sono fortemente interconnesse.

Gli ultimi decenni sono caratterizzati da concetti, problemi e priorità estremamente differenti rispetto ai decenni precedenti del boom economico.

Dal punto di vista del singolo cittadino, piccole azioni quotidiane basate su scelte consapevoli e sostenibili possono fare la differenza.

Il cittadino-consumatore ha la possibilità, attraverso le sue abitudini di acquisto, di scegliere prodotti che non rappresentano solo la mera soddisfazione del bisogno circostanziale, ma che incorporano al loro interno valori più ampi perché concepiti secondo criteri di sostenibilità.

Anche per gli spostamenti individuali, per le piccole commissioni vicino a casa, i mezzi quali la bicicletta, non sono solo l'unico mezzo di spostamento come poteva accadere negli anni antecedenti alla motorizzazione di massa, ma rappresentano una scelta consapevole che tiene conto di aspetti legati alla sostenibilità.

¹ Rapporto di Brundtland, *Our Common Future*, WCED, Nazioni Unite, 1987.

Il cittadino-consumatore ha la possibilità quindi di compiere scelte secondo i propri valori, il proprio stile di vita e la propria presa di coscienza, e di assumere in questo modo comportamenti più o meno sostenibili.

Come si avrà modo di riscontrare dalla lettura del secondo capitolo, analizzando le pratiche di turismo e di mobilità sostenibile, l'utilizzo della bicicletta rappresenta e può rappresentare un driver per lo sviluppo locale sostenibile.

Questo elaborato tratta quindi il tema della ciclabilità e dei suoi aspetti al fine di cogliere bisogni ed eventuali criticità e proporre possibili soluzioni di miglioramento. Si è scelto di analizzare l'uso della bicicletta e gli aspetti della ciclabilità per coloro che utilizzano il mezzo di trasporto per le loro attività all'interno del Parco Regionale dei Colli Euganei.

Il filo conduttore che accompagna tutto il testo riguarda l'utilizzo della bicicletta, che nel giro di pochi decenni ha visto mutare il suo significato di semplice e spesso unico mezzo di trasporto disponibile, e ha via via assunto connotazioni sempre più ampie legate agli aspetti di sostenibilità, di scoperta dei territori anche quelli considerati minori, e alle attività del tempo libero.

Il primo capitolo ripercorre l'evoluzione che il concetto di sostenibilità ha avuto nel corso degli ultimi anni, approfondendo le dimensioni che lo compongono e caratterizzano: ambientale, economica e sociale.

Si passerà poi a definire il concetto di sviluppo sostenibile per poi passare alle varie tappe di avvicinamento che si sono susseguite negli ultimi anni, fino ad arrivare nel 2015 alla sottoscrizione dell' "Agenda 2030" e alla definizione dei Sustainable Development Goals (SDGs) da parte dei 193 Paesi delle Nazioni Unite.

Il capitolo si conclude inserendo cosa si intende per quarta dimensione della sostenibilità (dimensione culturale) e proponendo alcuni esempi di sviluppo sostenibile.

Il secondo capitolo approfondisce il tema dello sviluppo sostenibile declinandolo nella sua dimensione locale. Si analizzeranno i fattori che lo definiscono e si presenteranno alcune pratiche di sviluppo sostenibile quali: il turismo sostenibile, il modello di economia circolare e la mobilità sostenibile.

Il terzo capitolo ripercorre brevemente le origini del tempo libero proseguendo poi con la presentazione della ricognizione della letteratura, compiuta da Lo Verde, sulle accezioni, significati e tipi di classificazioni che si sono via via susseguiti.

Prosegue poi una fotografia sul consumo di tempo libero nel nostro Paese, focalizzandosi successivamente sull'uso della bicicletta per le attività turistiche e fisico-sportive.

Ultima il capitolo una breve panoramica del mercato della bicicletta in Italia.

Il quarto capitolo espone la metodologia seguita, l'ipotesi di ricerca assunta e il perimetro di indagine all'interno del quale ci si è mossi.

Il quinto capitolo presenta i dati raccolti attraverso la somministrazione di un questionario strutturato. Vengono analizzate le risposte del campione di riferimento formato da coloro che hanno utilizzato la bicicletta all'interno del Parco Regionale dei Colli Euganei.

Si analizzeranno i vari aspetti della ciclabilità e le attività svolte da parte sia di tutti gli utenti, sia di alcuni gruppi selezionati.

Infine, il capitolo conclusivo si focalizza sui risultati riguardanti gli aspetti della ciclabilità ritenuti più importanti dagli utenti, al fine di cogliere eventuali criticità e proporre soluzioni migliorative.

Capitolo 1. La sostenibilità

Nel corso dei decenni, numerosi studiosi e istituzioni mondiali hanno contribuito ad arricchire il concetto di sostenibilità. Esso si è evoluto, ampliato e definito fino ai nostri giorni.

In questo capitolo si tratterà il concetto di sostenibilità attraverso l'analisi della sua evoluzione, l'approfondimento delle sue dimensioni, il significato di sviluppo sostenibile, passando brevemente per la sua declinazione in ambito aziendale mediante il concetto di "Triple Bottom Line" (TBL).

1.0 Introduzione

Quando si parla di sostenibilità, si tende ad associare il termine a questioni tipicamente ambientali ed ecologiche. Nel corso degli ultimi decenni, il termine ha subito un'evoluzione del concetto, si è ampliato e perfezionato, ma in chi lo utilizza vi sono spesso ambiguità, associazioni e mancanza di dichiarazioni di come si voglia utilizzarlo o con che significato lo si sta utilizzando all'interno del quel determinato elaborato.

Un'indagine² della letteratura ha riscontrato un uso incoerente del termine sostenibilità all'interno di studi che avevano come focus proprio il termine oggetto della questione, usato per riferirsi a due delle tre dimensioni della Triple Bottom line (dimensione ambientale, economica e sociale); un uso intercambiabile tra i termini sostenibilità e TBL. Pertanto, un ricercatore o chi si presta a redigere un elaborato dovrebbe dichiarare esplicitamente il significato che attribuisce alla parola sostenibilità.

Iniziamo innanzitutto dalla definizione del concetto di sostenibilità. Il termine deriva dal verbo francese *souvenir* che significa appunto sostenere o supportare. Se però è chiaro l'aspetto formale della sostenibilità, cioè esiste un qualcosa, un'entità da sostenere, non è chiaro né definito l'aspetto materiale: il che cosa sostenere.

Dal momento in cui si parla di sostenere, mantenere in essere un qualcosa, riteniamo questo qualcosa di valore, un bene per il quale vale la pena sacrificare altri beni. Ecco che appare evidente e necessaria una definizione di gerarchia di beni primari e

² Alhaddi, H. (2015). *Triple Bottom Line and Sustainability: A Literature Review*. Business and Management Studies. 1. 10.11114/bms.v1i2.752.

secondari. Anche quest'ultima però non è di facile individuazione in quanto ciò che ha valore per me, può non averlo per qualcun altro, e questo carattere individualistico e soggettivistico comporta una difficoltà di dialogo tra le diverse tipologie di sostenibilità.³ Se agli inizi la sostenibilità coincideva principalmente con la salvaguardia ambientale; oggi si parla anche di sostenibilità economica e sociale. Ecco che gli oggetti da sostenere sono diversi. Se infatti, si pone la domanda "Cos'è che deve essere sostenibile: l'ecosistema o il sistema economico?" ecco che si ottengono risposte antitetiche. Oggi, quando si parla di sostenibilità, anche a livello istituzionale, il concetto viene esteso alle sue tre dimensioni: ambientale, economico e sociale.

1.1 Definizione ed evoluzione dei concetti di sostenibilità e sviluppo sostenibile

A partire dagli anni '70 inizia ad affacciarsi la consapevolezza che l'utilizzo delle materie prime naturali da parte dell'uomo è in continuo aumento e sta raggiungendo una soglia irreversibile. Nel 1972 a Stoccolma si tiene la prima "Conferenza delle Nazioni Unite sull'ambiente umano" che darà il *la* ad una prima forma di cooperazione tra diversi Stati al fine di realizzare politiche per lo sviluppo ambientale.

Ci si rende conto, però, che c'è bisogno di un nuovo modello di sviluppo perché quello finora perseguito segue una direttrice in contrasto con la salvaguardia e la tutela ambientale. Ecco che nel 1987 la World Commission On Environment and Development WCED nel documento "Our Common Future", conosciuto come rapporto Brundtland, definisce il concetto di sviluppo sostenibile come uno "sviluppo che soddisfa i bisogni del presente senza compromettere la capacità delle generazioni future di soddisfare i propri bisogni".

Nel documento vi è anche l'aspetto della centralità della partecipazione di tutti: "il soddisfacimento di bisogni essenziali esige non solo una nuova era di crescita economica per le nazioni in cui la maggioranza degli abitanti siano poveri, ma anche la garanzia che tali poveri abbiano la loro giusta parte delle risorse necessarie a sostenere tale crescita" (Our Common Future, 1987).⁴

Il rapporto enuncia anche alcuni principi:

- il legame tra ambiente e sviluppo;

³ Valera, L. (2012). *La sostenibilità: un concetto da chiarire*. Economia & Diritto Agroalimentare. XVII. 39-53.

⁴ Rapporto di Brundtland, *Our Common Future*, WECD, Nazioni Unite, 1987.

- l'interdipendenza tra le nazioni nella gestione dell'ambiente;
- l'estensione del concetto di sviluppo a quello di equità sociale.⁵

Vi è dunque la necessità di un equilibrio tra le tre E: ecologia, equità e economia in un'ottica di equità intergenerazionale.

Nel 1992 durante la prima conferenza delle Nazioni Unite sull'Ambiente e lo Sviluppo tenutasi a Rio de Janeiro, il concetto di sviluppo sostenibile viene ampliato e definito ufficialmente come l'unica alternativa per un "miglioramento della qualità della vita senza eccedere la capacità di carico degli ecosistemi" (UNCED 1992) pertanto è evidente come lo sviluppo economico e sociale debba realizzarsi compatibilmente con la salvaguardia dell'ambiente (concetto integrato).

Durante la Conferenza del 1992 sono emersi cinque importanti documenti:

- La Dichiarazione di Rio sull'ambiente e lo sviluppo: vengono introdotti 27 principi volti a creare una "nuova ed equa *partnership* globale", in cui si riesca a rispettare gli interessi di tutti e si garantisca la tutela dell'integrità del sistema globale dell'ambiente e dello sviluppo;
- L'Agenda 21: un programma di azione che ha come obiettivo il perseguimento dello sviluppo sostenibile e che descrive le caratteristiche di una politica di sostenibilità, cioè la necessità di cambiare i modelli attuali di consumo, integrare le questioni ambientali e di sviluppo nel processo decisionale;
- La Convenzione sulla biodiversità: strategie relative al controllo dell'evoluzione e del mantenimento dei sistemi alla base della vita della biosfera;
- I Principi sulle foreste: principi per una gestione sostenibile e per la conservazione delle foreste;
- La Convenzione sui cambiamenti climatici: si introducono obiettivi relativi alla concentrazione dei gas a effetto serra affinché sia preservata la produzione alimentare, sia rispettato l'ecosistema e ci sia uno sviluppo economico sostenibile.⁶

La sostenibilità è dunque un concetto multidimensionale costituito dall'interrelazione tra la sostenibilità ambientale intesa come salvaguardia dell'ambiente e tutela

⁵ Scattola, E. (2010). *Sostenibilità e sviluppo sostenibile. Evoluzione del concetto*. MPRA_paper_37201. <https://mpr.ub.uni-muenchen.de/37201/>

⁶ Silvestri, S. (A.A. 2020/2021) *L'importanza della sostenibilità per gli investitori nei progetti di crowdfunding*. Tesi di Laurea in [Analisi finanziaria](#), Luiss Guido Carli, relatore Barbara Sveva Magnanelli, pp. 121. [Tesi di Laurea magistrale]

dell'ecosistema, sostenibilità economica intesa come sviluppo economico e crescita produttiva, e sostenibilità sociale intesa come sviluppo nel rispetto dei diritti umani e della salute, lotta alla povertà ed equità nella distribuzione delle risorse.

Sempre nel 1992 si tiene a New York la Convenzione Quadro delle Nazioni Unite sui Cambiamenti Climatici che sarà la base per lo sviluppo del più noto Protocollo di Kyoto. L'obiettivo della Convenzione è quello di: "stabilizzare, in conformità delle pertinenti disposizioni della Convenzione, le concentrazioni di gas ad effetto serra nell'atmosfera a un livello tale che sia esclusa qualsiasi pericolosa interferenza delle attività umane sul sistema climatico. Tale livello deve essere raggiunto entro un periodo di tempo sufficiente per permettere agli ecosistemi di adattarsi naturalmente ai cambiamenti di clima e per garantire che la produzione alimentare non sia minacciata e lo sviluppo economico possa continuare ad un ritmo sostenibile." (art. 2).⁷

Nel 1993 inizia il V programma d'azione dell'Unione Europea sottotitolato "per uno sviluppo durevole e sostenibile" che tra i suoi interventi considerati prioritari vi è una più efficiente gestione della mobilità.

Il percorso verso l'affermazione del concetto di sviluppo sostenibile continua con la tappa dell'anno 2000 quando gli Stati dell'ONU sottoscrivono otto obiettivi denominati Obiettivi di Sviluppo del Millennio (MDGs), impegnandosi a liberare ogni essere umano dalla "condizione abietta e disumana della povertà estrema" ed a "rendere il diritto allo sviluppo una realtà per ogni individuo". Gli otto obiettivi sono:

1. Sradicare la povertà estrema e la fame;
2. Rendere universale l'educazione primaria;
3. Promuovere l'eguaglianza di genere e l'*empowerment* delle donne;
4. Ridurre la mortalità infantile;
5. Migliorare la salute materna;
6. Combattere l'AIDS, la malaria e le altre malattie;
7. Assicurare la sostenibilità ambientale;
8. Sviluppare una partnership globale per lo sviluppo.

⁷ Scattola, E. (2010). *Sostenibilità e sviluppo sostenibile. Evoluzione del concetto*. MPR_A_paper_37201. <https://mpra.ub.uni-muenchen.de/37201/>

Nel 2011, a Göteborg (Svezia), viene adottata la Strategia dell'Unione europea per lo sviluppo sostenibile, piano a lungo termine per il coordinamento delle politiche ai fini di uno sviluppo sostenibile a livello economico, sociale e ambientale, vengono fornite misure concrete che interessano tutte le dimensioni dello sviluppo. (Figura 1.1) "Nel lungo termine, la crescita economica, la coesione sociale e la tutela ambientale devono andare di pari passo". (Commissione per il Consiglio europeo di Göteborg, 2001:2).⁸



Figura 1.1 Le tre dimensioni della sostenibilità. Fonte: <https://asvis.it/sviluppo-sostenibile>

Nel corso degli anni successivi sono stati fatti dei progressi, ma si sono riscontrate anche difficoltà e lacune nel raggiungere gli obiettivi proposti, pertanto nella Conferenza ONU sullo Sviluppo Sostenibile tenutasi a Rio de Janeiro nel 2012, denominata Rio+20 perché avvenuta a 20 anni da quella del 1992, la comunità internazionale si è posta la sfida di sostituire i vecchi Obiettivi del Millennio (MDGs) coi nuovi *Sustainable Development Goals* (SDGs). Si tratta di 17 obiettivi dove le tre dimensioni della sostenibilità si integrano per eliminare la povertà e le disuguaglianze nel mondo, incentivare lo sviluppo sociale ed economico, considerando i cambiamenti climatici e nel rispetto e nella tutela ambientale.

⁸ <https://asvis.it/sviluppo-sostenibile>

Nel documento conclusivo di Rio+20 intitolato “The Future We Want” si riconoscono due temi principali:

1. Un’economia verde (*Green Economy*) nel contesto dello sviluppo sostenibile e riduzione della povertà. Un impegno che gli stati devono rispettare sia nel migliorare l’ambiente ma anche nel prevenire e alleviare minacce quali il cambiamento climatico, la perdita di biodiversità, la desertificazione, l’esaurimento delle risorse naturali, e promuovere al tempo stesso un benessere sociale ed economico;
2. Un sistema di *governance* globale per lo sviluppo sostenibile identificato attraverso le sue tre dimensioni principali: economica, sociale e ambientale.⁹

Dopo un lungo processo negoziale sullo sviluppo sostenibile dell’Onu (Figura 1.2), il 25 settembre 2015, 193 Paesi delle Nazioni Unite, tra cui l’Italia, sottoscrivono l’”Agenda 2030 per lo sviluppo sostenibile”, per condividere l’impegno a garantire un presente e un futuro migliore al nostro Pianeta e alle persone che lo abitano. Nel documento viene affermata una visione integrata delle tre dimensioni dello sviluppo. L’Agenda definisce i 17 Obiettivi di sviluppo sostenibile (SDGs) da raggiungere entro il 2030 e rappresenta una bussola per i Paesi firmatari che devono percorrere un sentiero caratterizzato da un cambio di paradigma e di modello di sviluppo.

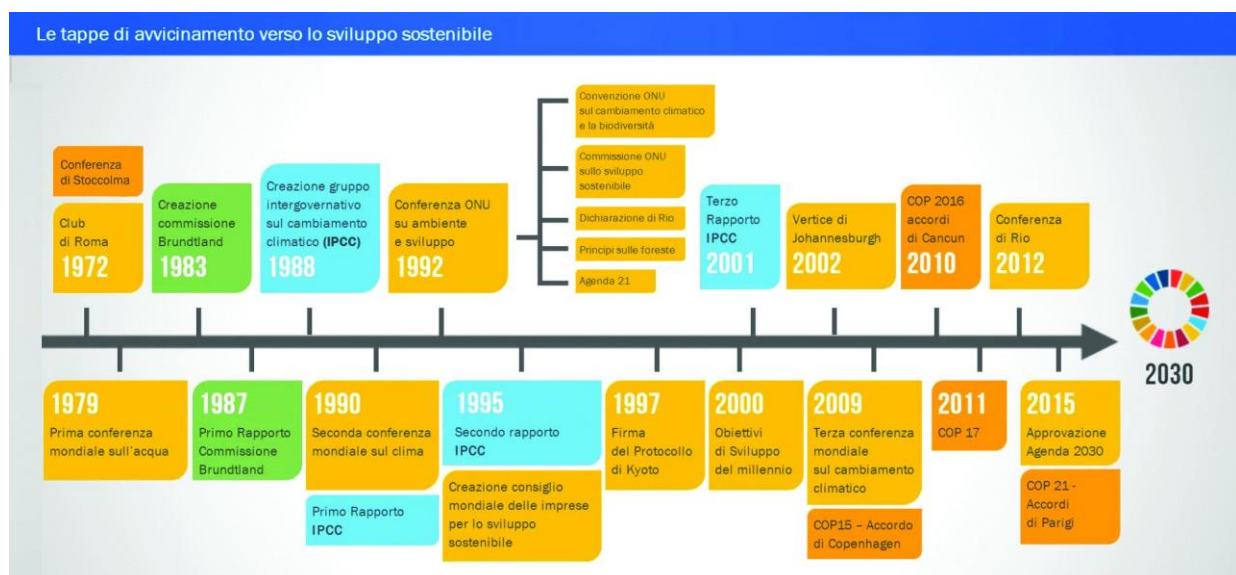


Figura 1.2 Le tappe di avvicinamento verso lo sviluppo sostenibile. Fonte: <https://asvis.it/sviluppo-sostenibile>

⁹ La Camera, A. (2015), *L’evoluzione del concetto di sostenibilità e l’analisi del caso Benetton* [tesi di laurea magistrale]. Venezia: Università Ca’ Foscari Venezia. <http://hdl.handle.net/10579/7323>

Sempre nello stesso anno, 2015, i 197 paesi facenti parte della Convenzione quadro delle Nazioni Unite, hanno sottoscritto il cosiddetto “Accordo di Parigi” che si pone come obiettivo quello di contenere l’aumento della temperatura media globale al di sotto della soglia dei 2°C e di limitarne l’incremento a 1,5°C.

Nel dicembre 2019 la Commissione Europea presenta il “Green Deal Europeo”, un decreto che ha come obiettivo l’impegno da parte degli stati membri di supportare la lotta contro il cambiamento climatico, l’inquinamento ambientale e la necessità di ridurre le emissioni di CO₂; un impegno per la neutralità climatica entro il 2050.

Questo rappresenta una trasformazione della nostra società ed economia, affrontando il tema della povertà energetica, creerà nuove opportunità di innovazione, investimenti e posti di lavoro, nonché una riduzione delle emissioni, una riduzione della dipendenza dall’energia esterna, un miglioramento della nostra salute e del nostro benessere.

Uno dei punti di partenza è sicuramente quello di orientarsi verso una mobilità più verde, sia attraverso l’uso di mezzi di trasporto nuovi, più efficienti e meno inquinanti, sia attraverso la nostra decisione e volontà di utilizzare mezzi più *green* anche per i piccoli spostamenti.

Infine, anche durante la Conferenza delle Nazioni Unite sui cambiamenti climatici (COP27) tenutasi in Egitto a Sharm El-Sheikh nel novembre 2022, è stata ribadita l’importanza di un intervento rapido e decisivo alla lotta al cambiamento climatico.

Come ribadito dal presidente della Conferenza, gli sforzi dovranno essere collettivi, necessari e cruciali per poter combattere gli impatti (ambientali/climatici, economici e sociali) negativi causati dai cambiamenti climatici, garantire un futuro sostenibile per tutti e creare un pianeta resiliente.

Gli obiettivi che la COP27 si è posta, in linea con gli accordi, impegni e obiettivi prefissati in precedenza (da Rio 1992 a Glasgow 2021) prevedono di accelerare l’azione globale:

- Mitigazione: i paesi firmatari devono unirsi per limitare il riscaldamento globale ben al di sotto dei 2° C e lavorare sodo per mantenere vivo l’obiettivo di 1,5°C;
- Adattamento: compiere i progressi fondamentali necessari ed esortare tutte le parti a dimostrare la volontà politica assunta durante la COP26 del 2021 a Glasgow, durante la quale l’obiettivo globale sull’adattamento è stato uno dei risultati più significativi.

Gli eventi meteorologici estremi stanno diventando un fenomeno quotidiano, i Paesi della COP26 si sono assunti l’impegno di lavorare insieme per incoraggiare i Paesi

- colpiti da questi eventi, permettendo loro di proteggere e ripristinare gli ecosistemi, costruire difese, sistemi di allerta, infrastrutture e agricolture più resilienti per contrastare la perdita di abitazioni, mezzi di sussistenza e persino di vite umane;¹⁰
- Finanza: l'importanza dell'adeguatezza e della prevedibilità dei finanziamenti per il clima è fondamentale per raggiungere gli obiettivi dell'accordo di Parigi, a tal fine è necessaria una maggiore trasparenza dei flussi finanziari e un accesso facilitato per soddisfare le esigenze dei paesi in via di sviluppo;
 - Collaborazione: governi, settore privato e società civile devono lavorare insieme e collaborare per poter trasformare il modo in cui interagiamo con il nostro pianeta.¹¹

1.2 Le dimensioni della sostenibilità

Come è già stato discusso, il termine sostenibilità inizialmente si riferiva all'ecosistema ambientale in cui viviamo. Col passare degli anni, delle teorie e degli avvenimenti, la tematica si è estesa anche ai campi economico e sociale, sottolineando come la sostenibilità sia un'interconnessione di questi tre pilastri.

Questo approccio può essere ricondotto al concetto di "Triple Bottom Line" (TBL) affrontato da Elkington nel 1994. Secondo il teorico un'organizzazione aziendale nell'elaborare la sua strategia deve tenere conto di tre considerazioni principali, le tre "P": People, Profit, Planet. Figura 1.3

¹⁰ <https://ukcop26.org/it/gli-obiettivi-della-cop26/>

¹¹ <https://cop27.eg/#/vision#goals>



Figura 1.3 Triple Bottom Line. Fonte: <https://abofficesystems.com/chi-siamo/sostenibilita/>

Come per un'azienda, anche una società può definirsi sostenibile quando tutti e tre i pilastri sono forti e riescono a mantenere la propria capacità di sopravvivere ed evolversi. In questo contesto le persone vivono in un ambiente pulito e sano, il benessere economico è ad un livello soddisfacente e la realizzazione sociale è ad un robusto livello.

Pensare quindi alla sostenibilità in termini di tre pilastri necessita di un pensiero sistemico, dove il sistema più grande è la biosfera in cui viviamo che contiene al suo interno altri due sistemi principali, quello economico e quello sociale. Ragionare in questi termini rende chiaro come sia la sostenibilità ambientale ad avere la massima priorità con lo scopo di preservare l'ambiente e le risorse naturali, garantendo nel contempo una crescita economica e il miglioramento delle condizioni di vita degli individui. Figura 1.4

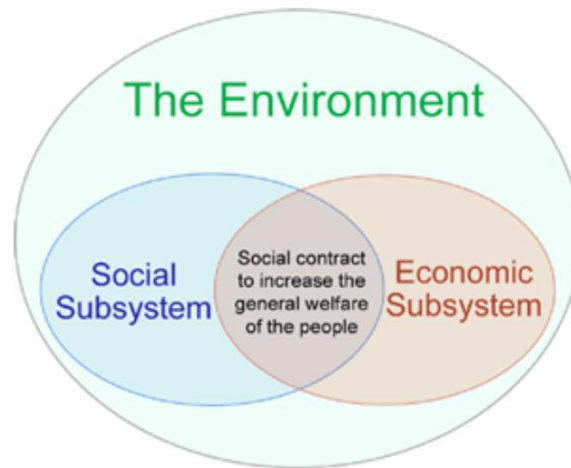


Figura 1.4 I tre pilastri della sostenibilità. Fonte: www.twwink.org

Per analizzare il concetto di sviluppo sostenibile, è necessario approfondire la natura di ogni dimensione e le interrelazioni e interconnessioni che questa tiene con le altre dimensioni; dove ognuna persegue un determinato obiettivo:

- Dimensione sociale: equità, partecipazione, mobilità sociale, coesione sociale, identità culturale e sviluppo istituzionale;
- Dimensione ambientale: integrità ecosistemica, capacità di ricarica, biodiversità e resilienza;
- Dimensione economica: crescita ed efficienza.

1.2.1 Sostenibilità sociale

La sostenibilità sociale è la capacità di garantire che le condizioni di benessere umano siano equamente distribuite. Alla base di questo concetto ci sono l'eliminazione della povertà e la garanzia di condizioni di dignità base per tutti gli individui.

Questa dimensione può essere divisa in sostenibilità etico-sociale e sostenibilità socioculturale, tra loro collegate e connesse.

Per sostenibilità etico-sociale si fa riferimento alle questioni di equità sociale tra i singoli individui, tra gruppi e aggregati sociali più ampi, di equa distribuzione delle condizioni di benessere umano come sicurezza, salute e istruzione, e pari accesso ai servizi essenziali per garantire a tutti pari capacità e opportunità.¹² Le direzioni qui perseguite

¹² Silvestrin, M. (2015). *Sviluppo sostenibile: un problema di definizione*. Gantes, 2, 215-219. Perugia: Università per Stranieri di Perugia

sono quelle di realizzare una equità intragenerazionale, cioè pari accesso per tutti alle risorse, e una equità intergenerazionale con lo scopo di garantire alle generazioni future le stesse opportunità di sviluppo delle generazioni attuali e passate.

Per raggiungere questi obiettivi è necessario uno sforzo da parte di tutti i singoli individui, ma presuppone che prima ci sia un processo di cambiamento culturale lento e faticoso. Entra qui in gioco la sostenibilità socioculturale che si basa su valori post-materialisti quali il rispetto dell'ambiente, l'efficienza sociale e sostenibile e la solidarietà sociale. Significa superare il concetto di razionalismo utilitaristico finalizzato alla crescita materiale, al profitto, al potere e alla carriera. È evidente come una presa di coscienza e di responsabilità collettiva e una partecipazione attiva di tutti i cittadini, attraverso la cultura della sostenibilità, siano necessarie e indispensabili nella transizione verso pratiche e abitudini più sostenibili.

1.2.2 Sostenibilità ambientale

La sostenibilità ambientale riguarda la tutela e la salvaguardia dell'ecosistema e della biodiversità, e il rinnovamento delle risorse naturali e la possibilità di riprodurre quelle utilizzate.

È fondamentale per il benessere degli individui, che l'ambiente continui a fornire risorse, ad assorbire rifiuti e a provvedere alle funzioni di base di "supporto alla vita".¹³

Uno dei primi a parlare di sostenibilità ecologica fu Herman Daly che esaminò il problema dal punto di vista del mantenimento del capitale naturale. Nel 1990, propose tre punti per aiutare a risolvere il problema:

1. Per le risorse rinnovabili, il tasso di raccolta non deve superare il tasso di rigenerazione (rendimento sostenibile);
2. Per l'inquinamento, i tassi di produzione di rifiuti dai progetti non dovrebbero superare la capacità di assimilazione dell'ambiente (smaltimento sostenibile dei rifiuti);
3. Per le risorse non rinnovabili, l'esaurimento delle risorse non rinnovabili dovrebbe richiedere uno sviluppo comparabile di sostituti rinnovabili per tale risorsa.

Nella sua visione Daly definiva così la sostenibilità ambientale: "La sostenibilità ambientale consiste nel tasso di raccolta delle risorse rinnovabili, nella creazione di

¹³ <https://www.esg360.it/esg-world/sostenibilita-significato-obiettivi-e-perche-e-importante/>

inquinamento ed esaurimento delle risorse non rinnovabili che possono essere continuati indefinitamente. Se non possono essere continuati indefinitamente, allora non sono sostenibili".¹⁴

L'azione umana condiziona l'ambiente terrestre e ne altera gli equilibri. Il comportamento umano è sostenibile quando il bilancio tra i consumi degli individui di una determinata area e le risorse disponibili è positivo. Le natura e le sue risorse non sono inesauribili, pertanto è necessario che un'economia per essere consapevole deve prestare attenzione al mantenimento delle capacità delle risorse di riprodursi continuativamente riducendo gli sprechi e aumentando la durata dei beni prodotti.

1.2.3 Sostenibilità economica

La sostenibilità economica riguarda la capacità di un sistema economico di produrre reddito e lavoro in maniera duratura. Spesso descritta come la necessità di mantenere un reddito permanente per l'umanità generato da stock di capitale non decrescenti, sotto forma di tre forme di capitale: monetario, sociale-umano e naturale.

Il tema della sostenibilità economica è legato al problema riguardante la continua crescita della domanda di risorse, congiuntamente all'aumento della popolazione. Un uso razionale ed efficiente delle risorse è fondamentale per ridurre al minimo l'impatto della crescita economica sull'ambiente e sulla società.

La sostenibilità economica è legata al concetto di equità intergenerazionale con l'obiettivo di garantire un'equità distributiva delle risorse e il mantenimento di un certo livello di vita alle generazioni future.

Una crescita economica sostenibile, quindi, corrisponde alla capacità di poter generare reddito e lavoro, creare una crescita duratura degli indicatori economici, poter supportare nel tempo le popolazioni e riuscire a valorizzare le specificità territoriali e allocarne efficacemente le risorse.¹⁵

Alle tre dimensioni citate, si può aggiungere una dimensione istituzionale e politica della sostenibilità che si pone come obiettivo la riduzione dei conflitti per la gestione e il

¹⁴ Silvestri, S. (A.A. 2020/2021) *L'importanza della sostenibilità per gli investitori nei progetti di crowdfunding*. Tesi di Laurea in [Analisi finanziaria](#), Luiss Guido Carli, relatore Barbara Sveva Magnanelli, pp. 121. [Tesi di Laurea magistrale]

¹⁵ <https://www.borsaitaliana.it/notizie/sotto-la-lente/economia-sostenibile.htm>

controllo delle risorse e l'attuazione di politiche pubbliche volte a sostenere e incentivare iniziative di sviluppo sostenibile per aumentare la partecipazione dei cittadini nella condivisione delle scelte alla sostenibilità.

Con il termine di sostenibilità istituzionale quindi si intende la capacità di assicurare condizioni di stabilità, di democrazia, di partecipazione, di formazione, informazione e giustizia attraverso un sistema organizzativo-gestionale efficace.

1.3 La sostenibilità secondo l'Agenda 2030 e i "Sustainable Development Goals"

La definizione di sviluppo sostenibile coniata per la prima volta nel Rapporto Brundtland del 1987 è stata elaborata ed estesa più dettagliatamente nell'Agenda 2030, realizzata dalle Nazioni Unite.

I giorni 25-27 settembre del 2015, in occasione del Summit sullo Sviluppo Sostenibile, i 193 Paesi membri hanno sottoscritto i 17 obiettivi per lo sviluppo sostenibile (SDGs – *Sustainable Development Goals*) e 169 target da realizzare entro il 2030.

I 17 obiettivi fanno seguito ai *Millennium Development Goals* che nonostante i progressi ottenuti, hanno fatto emergere alcune lacune e mirano a completare ciò che questi ultimi non sono stati in grado di realizzare.

Una delle differenze sostanziali tra gli SDGs e gli MDGs sta nel fatto che i primi propongono sfide e obiettivi rivolgendosi sia ai paesi ricchi che ai paesi poveri, sottolineando che tutti i paesi insieme possono intraprendere azioni per il benessere della presente e future generazioni.

Gli obiettivi degli SDGs sono il risultato di un processo che ha visto la partecipazione di molteplici soggetti non solo istituzionali, ma anche organizzazioni della società civile, scienziati e accademici.

I 17 obiettivi sono interconnessi e hanno un approccio integrato delle tre dimensioni economica, sociale e ambientale per garantire uno sviluppo sostenibile attraverso un impegno globale.

Oltre alle tre dimensioni, l'Agenda 2030 si basa su cinque concetti chiave:

1. Persone. Eliminare fame e povertà in tutte le forme, garantire dignità e uguaglianza;
2. Prosperità. Garantire vite prospere e piene in armonia con la natura;
3. Pace. Promuovere società pacifiche, giuste e inclusive;
4. Partnership. Implementare l'Agenda attraverso solide partnership;

5. Pianeta. Proteggere le risorse naturali e il clima del pianeta per le generazioni future.

I 17 obiettivi dell'Agenda 2030 sono:

1. Sconfiggere la povertà	Porre fine ad ogni forma di povertà nel mondo
2. Sconfiggere la fame	Porre fine alla fame, raggiungere la sicurezza alimentare, migliorare la nutrizione e promuovere un'agricoltura sostenibile
3. Salute e benessere	Assicurare la salute e il benessere per tutti e per tutte le età
4. Istruzione di qualità	Fornire un'educazione di qualità, equa ed inclusiva, e opportunità di apprendimento per tutti
5. Parità di genere	Raggiungere l'uguaglianza di genere ed emancipare tutte le donne e le ragazze
6. Acqua pulita e servizi igienico-sanitari	Garantire a tutti la disponibilità e la gestione sostenibile dell'acqua e delle strutture igienico-sanitarie
7. Energia pulita e accessibile	Assicurare a tutti l'accesso a sistemi di energia economici, affidabili, sostenibili e moderni
8. Lavoro dignitoso e crescita economica	Incentivare una crescita economica duratura, inclusiva e sostenibile, un'occupazione piena e produttiva ed un lavoro dignitoso per tutti
9. Imprese, innovazione e infrastrutture	Costruire un'infrastruttura resiliente e promuovere l'innovazione ed una industrializzazione equa, responsabile e sostenibile

10. Ridurre le disuguaglianze	Ridurre l'ineguaglianza all'interno di e fra le nazioni
11. Città e comunità sostenibili	Rendere le città e gli insediamenti umani inclusivi, sicuri, duraturi e sostenibili
12. Consumo e produzione responsabili	Garantire modelli sostenibili di produzione e di consumo
13. Lotta contro il cambiamento climatico	Promuovere azioni, a tutti i livelli, per combattere il cambiamento climatico
14. Vita sott'acqua	Conservare e utilizzare in modo durevole gli oceani, i mari e le risorse marine per uno sviluppo sostenibile
15. Vita sulla Terra	Proteggere, ripristinare e favorire un uso sostenibile dell'ecosistema terrestre
16. Pace, giustizia e istituzioni solide	Promuovere società pacifiche e inclusive per uno sviluppo sostenibile
17. Partnership per gli obiettivi	Rafforzare i mezzi di attuazione e rinnovare il partenariato mondiale per lo sviluppo sostenibile



Figura 1.5 I 17 obiettivi SDGs dell'Agenda 2030. Fonte: <https://unric.org/it/agenda-2030/>

Gli obiettivi sono tra di loro collegati, le tre dimensioni sono collegate e correlate tra loro e pongono una sfida della complessità poiché un obiettivo non può essere considerato in maniera indipendente, ma deve tenere conto delle relazioni con gli altri sulla base di un approccio sistemico.

Alcuni esempi: garantire un'istruzione di qualità, equa e inclusiva (Goal 4) vuol dire anche offrire pari opportunità a donne e uomini (Goal 5); per assicurare salute e benessere (Goal 3), occorre vivere in un Pianeta sano (Goal 6, 13, 14 e 15); un lavoro dignitoso per tutti (Goal 8) richiede l'eliminazione delle disuguaglianze (Goal 10). Gli SDGs sono fortemente interconnessi.¹⁶

Gli SDGs sono universali e tutti i Paesi sono chiamati a contribuire a questa sfida di portare il mondo su un sentiero sostenibile, senza più distinzioni tra Paesi sviluppati, emergenti e in via di sviluppo; anche tutti gli individui sono chiamati a contribuire e serve un loro forte coinvolgimento, dalle istituzioni e settore pubblico, alla società civile e alle imprese, passando per le università, i centri di ricerca e ogni singolo individuo: serve dunque la partecipazione di tutti i cittadini e a tutti i livelli.

1.3.1 La dimensione culturale della sostenibilità

I 17 obiettivi dell'Agenda 2030 possono essere rappresentati sotto forma di un triangolo, dove ogni vertice rappresenta una dimensione (economica, sociale, ambientale), ogni lato l'interconnessione fra i due vertici/dimensioni e infine il nucleo centrale la quarta dimensione o dimensione trasversale, quella culturale, in cui convergono le tre dimensioni e i relativi obiettivi, ed è formata da un sistema di valori, come la pace e la giustizia, da promuovere e da applicare. Figura 1.6

¹⁶ <https://asvis.it/l-agenda-2030-dell-onu-per-lo-sviluppo-sostenibile/>

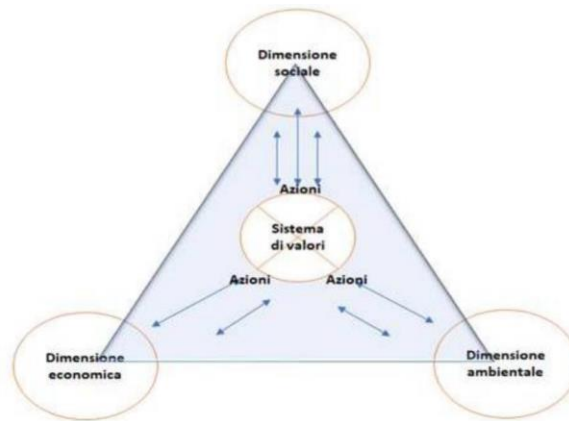


Figura 1.6 Le dimensioni della sostenibilità secondo l'Agenda 2030¹⁶

L'obiettivo delle Nazioni Unite, con l'introduzione degli SDGs, è quello di creare una cultura della sostenibilità che può sfociare in una molteplicità di modi e soluzioni del concetto di cultura della sostenibilità in quanto sono in risultato di un adattamento e adeguamento alle specificità culturali dei contesti locali.

Solo un cambiamento culturale sarà in grado di sviluppare una maggiore etica di responsabilità funzionale allo sviluppo sostenibile. All'interno dell'agenda 2030, ciò è particolarmente evidente nelle sezioni riguardanti, implicitamente, la "necessaria educazione/trasformazione culturale per lo sviluppo sostenibile", che sottolineano l'esigenza di adottare un reale cambiamento culturale per accedere fattivamente ai processi di sviluppo sostenibile (Parodi, Ayestaran & Banse, 2011; Beddoe et al., 2009; Kagan, 2011).¹⁷

1.4 Esempi di sviluppo sostenibile

Come definisce il Rapporto Brundtland "Lo sviluppo sostenibile è quello sviluppo che consente alla generazione presente di soddisfare i propri bisogni senza compromettere la possibilità delle generazioni future di soddisfare i propri"; come abbiamo già detto questo è possibile solamente preservando le risorse naturali (l'ambiente), garantendo la crescita senza mettere in pericolo il pianeta (l'economia) e migliorando le condizioni di vita (il sociale). Obiettivo che richiede lo sforzo di tutti, dai singoli, alla collettività, alle istituzioni che devono farsi carico di un cambiamento culturale nelle azioni da

¹⁷ Falzarano, A. (2020). *Agenda 2030 tra Sviluppo Sostenibile e cultura della sostenibilità: una lettura sociologica*. Culture e Studi del Sociale, 5(1), 143-152

intraprendere. La cultura della sostenibilità coincide dunque con il non danneggiare il futuro.

Per quanto riguarda le politiche legate allo sviluppo sostenibile, come definito da Hawkes, la pianificazione culturale è il processo che definisce i valori su cui è costruita l'intera pianificazione delle politiche pubbliche. Hawkes è stato uno dei primi a concepire la cultura come il quarto pilastro dello sviluppo sostenibile.

Il riavvicinamento tra cultura e sviluppo sostenibile si riflette nell'emergere di progetti concreti realizzati dalle comunità locali, dalle strutture culturali o da altri attori coinvolti nelle politiche di sviluppo locale.¹⁸

Si potranno avere, dunque, diverse configurazioni di sviluppo sostenibile, ognuna delle quali è il risultato del contesto socioeconomico, storico e geografico in cui sono generate.

Alcuni esempi di sviluppo sostenibile che possono essere messi in pratica da tutti:

- Riciclo dei rifiuti e riuso: lato singolo cittadino attraverso una raccolta differenziata fatta in modo rigoroso, una scelta di acquisto di prodotti consapevole scegliendo quelli sostenibili; lato impresa attraverso un approvvigionamento, trasformazione delle materie prime e una produzione di materiale di scarto ampiamente studiate prima di immettere un prodotto nel mercato;
- Fonti di energia rinnovabile: prediligendo queste fonti rinnovabili e studiando nuovi sistemi di approvvigionamento di energia green;
- Mobilità sostenibile: scegliendo di spostarci a piedi o in bicicletta negli spostamenti che lo consentono, e scegliendo con cura i veicoli coi quali muoverci quando siamo costretti ad utilizzare l'auto;
- Economia circolare: la concezione di un sistema economico basato sul riciclo, la rigenerazione e la rilavorazione degli scarti o dei prodotti usati e la loro trasformazione in fattori produttivi impiegabili per la produzione di nuovi prodotti. I presupposti di queste pratiche sono la rimozione del concetto di rifiuto o scarto e l'affermarsi dell'idea che ogni cosa incorpora un valore che può essere sfruttato (Giuliani, 2018).¹⁹

¹⁸ Falzarano, A. (2020). *Agenda 2030 tra Sviluppo Sostenibile e cultura della sostenibilità: una lettura sociologica*. *Culture e Studi del Sociale*, 5(1), 143-152

¹⁹ Mio C. (2021). *L'azienda sostenibile*. Laterza & Figli Spa

Capitolo 2. Fattori e pratiche di sviluppo locale sostenibile

2.0 Introduzione

Quando si parla di politiche territoriali e urbane, non è più possibile slegare il tema dello sviluppo dal problema della sostenibilità. Come si può evincere da numerosi esempi della letteratura, dall'Osservatorio per lo sviluppo del territorio del Canton Ticino, ai rapporti ASVIS, ai progetti di sviluppo dei GAL, lo sviluppo è e deve essere sostenibile; dalla politica di coesione, regionale e urbana, all'Osservatorio dello sviluppo sostenibile (OSS), il principale compito è la promozione della sostenibilità nelle politiche di tutti i settori dell'Unione Europea, integrando un equilibrio tra prosperità economica, inclusione sociale e responsabilità ambientale, attraverso la partecipazione attiva di tutti i cittadini siano essi della società civile che delle istituzioni o varie organizzazioni.²⁰ Basta anche un breve sguardo, ad esempio, al sito del Comitato Economico e Sociale Europeo, per notare che quando si parla di sviluppo, esso deve essere sostenibile.

Come già affrontato nel primo capitolo, lo sviluppo sostenibile deve “considerare contemporaneamente tre dimensioni su cui si fonda la vita dell'uomo: sociale, economica e ambientale; seguendo la regola dell'equilibrio delle tre “E”: equità, economia e ecologia:

- ambientalmente compatibile;
- socialmente solidale;
- economicamente efficiente.”²¹

Anche Garofoli, in un suo lavoro, esprime il concetto di “sistema produttivo locale” come una combinazione di caratteristiche dei modelli produttivo, spaziale e sociale dove le tre dimensioni della sostenibilità (economica, territoriale e sociale) sono intrecciate, interdipendenti e inscindibili.²²

²⁰ <https://www.eesc.europa.eu/it/sections-other-bodies/observatories/sustainable-development-observatory>

²¹ Torricelli, G.P., (2015) *L'Osservatorio dello sviluppo territoriale. Basi metodologiche per la realizzazione del monitoraggio. Set degli indicatori*. Svizzera: Osservatorio dello sviluppo territoriale (OST-TI). Accademia di architettura – Università della Svizzera italiana

²² Vinci, I. (2012). *Risorse territoriali e sviluppo locale: potenzialità e limiti del modello distrettuale*. In F. Naselli (a cura di), *Animare un'alternativa mediterranea allo sviluppo. Il turismo per uno sviluppo relazionale integrato*. Milano: FrancoAngeli

In questo capitolo si intende trattare il tema dello sviluppo (sostenibile) locale.

2.1 Lo sviluppo locale sostenibile

Dopo il declino della grande impresa “fordista” a partire dagli anni '70, la rilevanza della dimensione locale è cresciuta nel tempo, e la capacità di un territorio di offrire beni collettivi locali è diventata una risorsa importante per lo sviluppo economico di un paese. Importante è anche la valorizzazione di beni immobili, non riproducibili, come quelli legati al patrimonio ambientale e storico-artistico, la cui valorizzazione richiede un ruolo attivo dei soggetti operanti nel territorio. Gli attori pubblici e privati del territorio devono essere protagonisti attivi e responsabili, con l'ausilio e assieme agli attori più lontani da esso.²³

Per i territori più lontani e non urbani, è proprio quella diversità che deriva loro dall'essere rimasti lontani, all'esterno e al margine del *mainstream* della crescita urbano-industriale, che ha permesso loro di preservarsi. Precondizione necessaria per una politica di sviluppo sostenibile è dunque una politica per la conservazione della diversità, biologica e culturale.²⁴

Con l'espressione “sviluppo locale” si vuole significare l'individuazione di una dimensione dove le azioni, gli strumenti e le risorse capaci di innescare un processo di moltiplicazione dei valori di cui è originariamente dotato un territorio, possono più efficacemente concentrarsi e combinarsi con il tessuto dei valori condivisi, delle pratiche sociali partecipate, con il capitale sociale di fiducia e di relazioni sociali, nonché con i saperi e le conoscenze distribuite di cui la popolazione interessata è dotata.

Lo sviluppo locale è un processo di crescita che deve essere in grado di auto-mantenersi e auto-prodursi nel tempo, che si attiva dal basso verso l'alto in una logica *bottom-up* dove i diversi attori locali condividono un progetto comune di visione e intervento sul territorio valorizzando le potenzialità e le peculiarità che questo possiede.

Si attua sviluppo locale quando si creano o si rafforzano rapporti e legami fra attività economiche, società locale e risorse ambientali tali che ad essere valorizzati siano, oltre

²³ Trigilia, C. (2011) *Come studiare lo sviluppo locale*. Istat.

²⁴ Asvis (2022). *Position paper 2022 Gruppo di Lavoro sul Goal 11. Le aree interne e la montagna per lo sviluppo sostenibile*

al patrimonio territoriale, la capacità di autogoverno della collettività locale e la qualità di vita dell'area nel suo complesso (Trigilia, 1998).²⁵

Lo sviluppo locale si può incentrare su processi decisionali diffusi e partecipati che riconoscono e valorizzano le identità locali, tutelano e valorizzano le risorse ambientali e sociali, prevengono fenomeni di disagio e di conflitto sociale, perseguono obiettivi di efficienza e di redditività economica, ma anche di riduzione delle disuguaglianze sociali, realizzando standard di reddito elevati, ma al tempo stesso implementando profili e stili di vita individuali e collettivi improntati alla qualità sociale.

In questa prospettiva lo sviluppo locale è il risultato di un processo di cambiamento della cultura e della struttura dell'agire individuale e collettivo che si elabora non all'interno della dimensione istituzionale (dove i processi decisionali osservano un andamento verticale), ma nell'ambito della struttura delle opportunità a cui i diversi soggetti di una comunità territoriale possono accedere sulla base di progetti riconosciuti e condivisi.

La teoria dello sviluppo, via via ha assunto il profilo di "integrale", poi "sostenibile", poi "locale" e quindi di "comunità", nel senso che la crescita economica deve integrarsi con le componenti valoriali, relazionali, generazionali di una comunità che è essa stessa sia il soggetto del proprio sviluppo che il destinatario dei suoi effetti positivi e negativi.²⁶

Nel processo di sviluppo è fondamentale la partecipazione di tutti gli attori coinvolti, siano essi pubblici che privati, delle istituzioni, associazioni e della società civile, attraverso un approccio sistemico, partecipato e integrato. È la visione di ogni punto di vista che permette di cogliere e affrontare i vari cambiamenti, permettendo alle specificità, caratteristiche e identità territoriali di auto-generarsi e auto-prodursi nel tempo. Anche nei passi fondamentali per intraprendere la territorializzazione degli SDGs, il Rapporto dell'ASVIS, propone come primo punto proprio l'avvio di un processo inclusivo che coinvolga tutti gli *stakeholders* interessati.

Per tutti gli attori coinvolti, sarà necessario favorire quanto più possibile le connessioni fra il territorio come patrimonio e il territorio come progetto, mostrando l'abilità nel

²⁵ Finocchiaro, E (2007). *Sviluppo locale, processi di governance, trasformazione delle dinamiche istituzionali*, in "sociologia urbana e rurale" 84/2007, pp 62-88

²⁶ Minardi, E. (2011). *Virtù e paradossi dello sviluppo locale*.

riconoscere gli elementi caratteristici di un territorio e nel promuovere progetti che siano coerenti con i caratteri del contesto (Governa, 1997, 2001; Dematteis, 2001; Turri, 2002).²⁷

La generazione di una *leadership* territoriale di tipo orizzontale, intesa come sistemica e in grado di connettere le varie dimensioni del cambiamento (antropologiche, sociali, economiche, organizzative, culturali e territoriali) deve rispondere alle esigenze di fare rete e sistema locale integrando i livelli istituzionali con quelli sociali in un approccio strutturato, partecipato ed integrato.

Lo sviluppo di un territorio è un processo complesso, caratterizzato da molte variabili, persone, organizzazioni che devono interagire e integrare i vari elementi economici, sociali, culturali locali e ambientali, mantenendo uno sguardo globale.

Quando si lavora in progetti di questo tipo, i vari attori coinvolti si trovano in diversi stadi di sviluppo e hanno diverse necessità di sviluppo: si devono quindi cogliere e trovare i fili rossi che legano queste necessità tra di loro e alla crescita della comunità locale, avendo sempre uno sguardo verso un orizzonte globale. *Think globally, act locally*. È compito di una *governance* orizzontale locale, “vedendo per connessioni” e pensando in modo sistemico, cogliere questi fili rossi e, a partire da questi, derivare la domanda del territorio, generare processi sostenibili che si arricchiscono in modo sinergico, attivando la comunità locale. ²⁸

Attraverso la condivisione di valori, visioni, informazioni e obiettivi e processi sia a livello di comunità locale, che tra attori privati e pubblici, sarà necessario definire gli obiettivi, l'insieme di procedure che permettano agli attori pubblici e privati, coinvolti nel processo di sviluppo, di perseguire le proprie finalità tenendo conto degli obiettivi prefissati, ed infine le regole attraverso le quali monitorare e valutare processi e obiettivi.

Come già discusso e riportato più volte, nella letteratura, nei portali istituzionali, e in molte altre sedi, quando si vuole intraprendere un processo di sviluppo territoriale, viene ribadita la necessità del coinvolgimento di tutti gli attori locali, siano pubblici che

²⁷ Finocchiaro, E (2007). *Sviluppo locale, processi di governance, trasformazione delle dinamiche istituzionali*, in "sociologia urbana e rurale" 84/2007, pp 62-88

²⁸ Rizziato, E. (2022). *Lo sviluppo locale: un approccio sistemico e generativo con la leadership orizzontale*. Quaderni IRCrES 15. Moncalieri: CNR-IRCrES. <http://dx.doi.org/10.23760/2499-6661.2022.15>

privati, facenti parte della società civile, che di organizzazioni, insieme agli organi istituzionali, enti di ricerca e altri attori territorialmente più lontani.

È il far rete, essere sistema, adottando un approccio sistemico, coordinato ed integrato, che si riesce ad attivare i vari punti di vista, domande, necessità e innescare il processo che deve essere condiviso da tutti gli attori coinvolti.

Un esempio di progetto per la crescita e lo sviluppo di un territorio, è quello riguardante l'Accordo di Partenariato "Strategia nazionale per le Aree interne: definizione, obiettivi, strumenti e *governance*" consultabile presso il Dipartimento per le politiche di Coesione della Presidenza del Consiglio dei Ministri, che riguarda le aree interne, qui definite e intese come quelle aree distanti dai centri di offerta e dai servizi ritenuti essenziali per una comunità come la salute, l'istruzione e la mobilità, ma ricche di importanti risorse ambientali e culturali.²⁹ Queste risorse risultano essenziali per essere valorizzate e per essere uno dei punti focali per lo sviluppo dell'area stessa.

L'obiettivo di innescare processi di sviluppo locale, migliorando al contempo i servizi alla persona, vede identificate aree-progetto che riguardano diversi ambiti di intervento:

- tutela attiva del territorio/sostenibilità ambientale;
- valorizzazione del capitale naturale/culturale e del turismo;
- valorizzazione dei sistemi agro-alimentari;
- attivazione di filiere delle energie rinnovabili;
- saper fare e artigianato.

Sono questi gli ambiti che si ritengono possano promuovere crescita e sviluppo economico, e generare una traiettoria di sviluppo sostenibile.

Proprio questa strategia che da una parte punta alla valorizzazione delle risorse esistenti per svilupparle, dall'altra parte si pone l'obiettivo di tutela del territorio e sostenibilità, fa sì che i punti focali siano:

- Tutela del territorio e comunità locali: intesa come cura delle risorse territoriali, sicurezza del territorio il tutto promosso e supportato da una popolazione residente che ne sia custode;

²⁹ <https://politichecoesione.governo.it/it/documenti/documenti-del-nucleo-di-valutazione-e-analisi-per-la-programmazione/materiali-uval/documenti/numero-31-strategia-nazionale-per-le-aree-interne-definizione-obiettivi-strumenti-e-governance/>

- Valorizzazione delle risorse naturali, culturali e del turismo sostenibile: attraverso forme di turismo sostenibile (come quello naturalistico), il recupero del patrimonio artistico e anche abitativo, forme nuove e qualificate di occupazione giovanile, mantenendo e allo stesso tempo valorizzando le tradizioni e la cultura locale;
- Sistemi agro-alimentari e sviluppo locale: promuovere una maggiore responsabilizzazione degli attori economici e sociali locali nella gestione delle risorse ambientali e naturali in quanto risorse comuni a più attività (agricoltura, turismo, commercio ecc.), e perchè le tipicità agricole di pregio sono il frutto del legame tra vocazione del territorio e tecniche di produzione e trasformazione del prodotto agricolo; coniugare la creazione di nuove forme di occupazione con il mantenimento di un patrimonio di biodiversità locale; creare forme organizzative che richiedono una stretta cooperazione tra produzione primaria, trasformazione e commercializzazione: cooperazione di diversi attori economici e istituzioni, enti di ricerca, servizi di assistenza tecnica, consulenza e formazione;
- Risparmio energetico e filiere locali di energia rinnovabile: promuovere nuove forme di conversione energetica idonee a valorizzare le vocazioni specifiche, l'ottimizzazione delle prestazioni energetiche (degli immobili, dei trasporti, ecc.), economia circolare;
- Saper fare e artigianato: sostenere e promuovere la produzione di "beni fondati sulla cultura", beni non casuali e non riproducibili altrove perché sono il legame con l'ambiente e la società locale, la sua storia, i circuiti di produzione di conoscenza interni alla comunità.³⁰ Intervenire in maniera congiunta e contemporanea sulle dimensioni istituzionale, organizzativa e tecnico/produttiva, lavorando sui temi dell'integrazione, della conservazione e dell'innovazione dei saperi locali.

2.2 I fattori di sviluppo locale

Lo sviluppo locale per essere tale ha bisogno di fattori che lo innescano, promuovano e mantengano.

La storia locale, il capitale sociale, il patrimonio culturale, naturale e umano, insieme alle infrastrutture e al capitale economico-finanziario, diventano fattori strategici ed

³⁰ <https://politichecoesione.governo.it/it/documenti/documenti-del-nucleo-di-valutazione-e-analisi-per-la-programmazione/materiali-uval/documenti/numero-31-strategia-nazionale-per-le-aree-interne-definizione-obiettivi-strumenti-e-governance/>

innovativi per le politiche di sviluppo sostenibile, individuandone e tracciandone nuove traiettorie.

Questi fattori diventano così le precondizioni in grado di generare innovazione e sviluppo, e un valore competitivo difficilmente riproducibile perché frutto del legame stretto tra *heritage* e turismo, tra valore della cultura e del territorio e rigenerazione socioeconomica, tra tradizione ed innovazione.³¹

Quando si parla di sviluppo locale, uno dei primi termini che viene in mente è il territorio proprio perché ne traccia i contorni e ne identifica l'area di interesse. Partendo da una sua nuova visione più ampia che attribuisce valore alle identità, al capitale sociale, al sistema produttivo e al patrimonio naturale e culturale autoctono, si è in grado di analizzare le relazioni tra comunità locali, identità e politiche di sviluppo sostenibile.³²

In questa sede, quindi, per territorio non si intende solamente un insieme di condizioni ambientali e di risorse naturali che compongono il capitale naturale e il suo fattore estetico, ma è anche una rete di soggetti locali che operano al suo interno, una rete di processi, pratiche e interazioni sociali che si sviluppano fra i diversi attori pubblici e privati. Il territorio può essere definito come "un complesso sistema di relazioni tra comunità insediate (e le loro culture) e ambiente" (Magnaghi, 2006: 61), rappresenta una risorsa per lo sviluppo e diventa il frutto di una volontà collettiva per la costruzione di progetti condivisi capaci di riprodurre il capitale territoriale e conservare l'identità dell'area.³³

Il capitale territoriale presente in un'area è rappresentativo di un innesco per lo sviluppo dell'area stessa, include il capitale naturale, culturale e cognitivo, l'energia sociale della popolazione locale e dei potenziali residenti, i sistemi produttivi (agricoli, turistici e manifatturieri).

Come definito da Dematteis, "un sistema territoriale è un insieme di indizi e di precondizioni che, con l'intervento di opportuni stimoli, azioni di *governance* e

³¹ Sabatino, M. (2013). *Il ruolo dell'identità nello sviluppo turistico dei territori minori in Europa*. Koreuropa. 3. 188.

³² Ibidem

³³ Finocchiaro, E (2007). *Sviluppo locale, processi di governance, trasformazione delle dinamiche istituzionali*, in "sociologia urbana e rurale" 84/2007, pp 62-88

accompagnamento, rendono possibile o altamente probabile la costruzione di un sistema territoriale capace di contribuire autonomamente a obiettivi di sviluppo”.³⁴

Il territorio così definito e inteso riacquista un ruolo centrale perché produce ricchezza e vantaggi competitivi proprio perché rappresenta una risorsa strategica per lo sviluppo locale, e preziosa perché portatrice di specificità, qualità e differenze.³⁵

L’assetto territoriale del sistema locale risulta un ambiente favorevole, denso di opportunità culturali ed equilibrio tra le condizioni produttive, di insediamento della popolazione e le sue componenti paesaggistiche ed ecologiche.³⁶

2.2.1 L’ambiente

Quando si parla di sviluppo locale, di un luogo, di un territorio, questo è definitivo non necessariamente da un punto di vista politico amministrativo di delimitazione, ma dal suo ambiente circostante. Il termine ambiente, significa proprio “spazio che circonda una cosa o una persona e in cui questa si muove o vive”.³⁷

All’interno di questo spazio di possono ritrovare due tipologie di patrimonio, quello naturale e quello culturale, facenti parte e caratterizzanti il territorio stesso.

Prendiamo a prestito le definizioni della Convenzione sul Patrimonio Mondiale Culturale e Naturale del 1972, per avere un quadro di riferimento di ciò che riguarda i due patrimoni (tralasciando il concetto di “eccezionale valore universale” che caratterizza proprio questi siti). Per patrimonio naturale si intendono:

- elementi naturali consistenti in formazioni fisiche e biologiche, o gruppi di esse, di eccezionale valore universale sul piano estetico o scientifico;
- formazioni geologiche e fisiografiche ed aree ben delineate che costituiscono *habitat* di specie minacciate di animali e piante, di eccezionale valore universale sul piano scientifico o conservazionistico;
- siti naturali o aree perfettamente delineate di eccezionale valore universale sul piano scientifico, della conservazione e della bellezza naturale.

³⁴ Dematteis, G., Governa, F. (2005), *Territorialità, Sviluppo Locale, Sostenibilità: Il Modello SLoT*. Milano: FrancoAngeli

³⁵ https://www.treccani.it/enciclopedia/territorio-una-risorsa-per-lo-sviluppo_%28XXI-Secolo%29/

³⁶ Vinci, I. (2012). *Risorse territoriali e sviluppo locale: potenzialità e limiti del modello distrettuale*. In F. Naselli (a cura di), *Animare un'alternativa mediterranea allo sviluppo. Il turismo per uno sviluppo relazionale integrato*. Milano: FrancoAngeli

³⁷ <https://www.treccani.it/vocabolario/ambiente/>

Per patrimonio culturale, invece, la convenzione lo definisce come segue:

- monumenti: opere architettoniche, sculture e dipinti monumentali, elementi o strutture di natura archeologica, iscrizioni, abitazioni rupestri, di eccezionale valore universale sul piano storico e scientifico;
- i complessi che, per la loro architettura, omogeneità o posizione nel paesaggio, sono di eccezionale valore universale sul piano storico e scientifico;
- siti: opere umane, aree che includono siti archeologici di eccezionale valore universale sul piano estetico, storico, etnografico o antropologico.³⁸

2.2.2 Il capitale umano

Il capitale umano è oggi definito come un insieme di doti, capacità, competenze individuali innate e conoscenze acquisite.

Alla fine degli anni '50 e negli anni '60, economisti come Theodore Schultz iniziano ad utilizzare l'espressione "capitale" per spiegare come l'istruzione e la perizia contribuivano alla crescita economica.³⁹

Per Bourdieu, il capitale culturale (umano) si riferisce alla sfera della conoscenza e delle competenze e può esistere in tre forme: incorporato (disposizioni mentali e durevoli), oggettivato (tramite oggetti come i libri) e istituzionalizzato (tramite credenziali certificate e titoli di studio).⁴⁰

Sono dunque essenzialmente l'educazione e l'istruzione a contribuire alla formazione del capitale umano di un individuo, che attraverso questo *stock* può contribuire alla produzione economica e allo sviluppo sociale. Ad esempio, il capitale culturale può trasformarsi in capitale sociale (vedi paragrafo 2.2.3) e successivamente in capitale economico (vedi par. 2.2.4): ottenere un dottorato di ricerca o entrare in una università prestigiosa permette di inserirsi in una comunità ristretta e costruire legami e una rete di relazioni e contatti importanti e di qualità tali da permettere di trovare lavori ben remunerati e prestigiosi.

Uno dei fattori che ha contribuito a dare luce al capitale umano è la cosiddetta "economia del sapere", che dà valore alla creazione, diffusione, trasformazione, trasferimento e

³⁸ <https://www.muse.gov.it/pagina/definizioni-e-criteri-che-sovrintendono-alla-designazione-dei-siti-patrimonio-mondiale>

³⁹ <https://www.oecd.org/insights/38430490.pdf>

⁴⁰ <https://www.pandorarivista.it/articoli/attualita-del-pensiero-di-pierre-bourdieu/>

condivisione della conoscenza attraverso dati e informazioni. Tale condivisione è fondamentale per la creazione di visioni e politiche di sviluppo condivise. Il successo di questi processi di sviluppo e di innovazione non dipende dalla semplice disponibilità di conoscenza, ma dalla capacità di saperla sfruttare e utilizzare attraverso fattori istituzionali, strutturali e quindi di relazioni che caratterizzano e sono presenti in uno specifico contesto territoriale (Iammarino 2005; 499).⁴¹

2.2.3 Il capitale sociale

L'importanza del fattore capitale sociale e la sua rilevanza iniziano a manifestarsi a partire dagli anni '70 col declino dell'impresa fordista e la sostituzione della ricerca di stabilità che caratterizzava quel modello con la nascente ricerca di flessibilità. In questo nuovo contesto sono le doti imprenditoriali e gli assetti istituzionali locali ad essere considerati rilevanti diventando delle determinanti fondamentali delle specifiche economie esterne presenti in quel determinato territorio. Tali economie, frutto di beni collettivi locali, sono in grado di accrescere la competitività delle imprese di un territorio perché gli consentono di produrre a costi più bassi e di accrescere le capacità di innovazione.⁴² L'interazione sociale e la collaborazione tra i diversi soggetti (imprenditori, lavoratori, istituzioni) giocano un ruolo fondamentale.

Il capitale sociale, dunque, rappresenta uno dei fattori in grado di incidere significativamente sulla competitività locale e sul percorso di sviluppo endogeno perché:

- facilita la circolazione delle informazioni;
- consente di utilizzare il capitale umano e i "saperi locali" come fonte di vantaggio competitivo legato alla specializzazione produttiva (Trigilia, 2001);
- può avere un impatto positivo in termini di dotazione di infrastrutture e di servizi attraverso un sistema di relazioni tra attori privati e istituzioni, rafforzando elementi di cultura locale e di spirito creativo in genere irriproducibili e non esportabili.

⁴¹ Martini, E. (2014). *Regioni che apprendono: luoghi per l'apprendimento permanente e lo scambio di conoscenza*, 171-189

⁴² Trigilia, C., (2006): *Sviluppo Locale. Un progetto per l'Italia*, Bari, Editori Laterza.

Diverse sono le definizioni di capitale sociale che si trovano in letteratura, per via di essere un concetto complesso, multidimensionale e caratterizzato da una forte componente immateriale.

Di seguito sono riportate alcune delle definizioni, degli approcci e differenti angolazioni di studio degli autori principali.

Nel 1980 Boudieu definisce il capitale sociale come *“the aggregate of the actual or potential resources which are linked to possessions of a durable network of more or less institutionalized relationships of mutual acquaintance and recognition - or in other words to membership of a group - which provides each of its members with the backing of the collectivity-owned capital, a “credential” which entitles them to credit, in the various senses of the word.”* (Bourdieu 1986: 248). Al centro del suo approccio vi è l'individuo che possiede un volume di capitale sociale dato dalle relazioni sociali che intrattiene con altri soggetti al fine di raggiungere i suoi obiettivi e migliorare la propria posizione sociale.

Nel 1990 Coleman non dà una vera e propria definizione ma stabilisce le sue condizioni essenziali per indentificarlo. *“Il capitale sociale è definito dalla sua funzione. Non è un'entità singola, ma una varietà di diverse entità che hanno due caratteristiche in comune:*

- *consistono tutte di alcuni aspetti della struttura sociale;*
- *agevolano determinate azioni degli individui che si trovano dentro la struttura”.*

(Coleman 1990, 302)

L'approccio dell'autore si concentra sui gruppi sociali, le organizzazioni e le società.

Nel 1993 Putnam definisce il capitale sociale come *“features of social organization, such as trust, norms, and networks, that can improve the efficiency of society by facilitating coordinated actions”.* (Putnam 1993). L'autore introduce i concetti di partecipazione civica e fiducia che possono migliorare l'efficienza della società; il capitale sociale risulta determinante nei temi politici e di sviluppo.

Infine, nel 1995, Fukuyama lo definisce come *“the existence of a certain set of informal values or norms shared among members of a group that permit cooperation among them”.*

L'autore si concentra sulla cultura come norma condivisa che favorisce l'azione collettiva e sui meccanismi di regolazione delle relazioni sociali come norme, valori, cultura e ideologie condivise.⁴³

Dalle varie definizioni e punti di vista affrontati dagli autori, si comprende come il concetto sia appunto complesso e multidimensionale (Figura 2.1). Viene affrontata la dimensione strutturale relativa all'organizzazione sociale e le sue strutture che consentono l'interazione fra gli attori (ruoli, regole, procedure e tipi di network), quella normativa relativa ai meccanismi che regolano le relazioni fra gli individui (fiducia, reciprocità e solidarietà), e quella cognitiva che consente ai membri di una società di pervenire ad una rappresentazione condivisa della propria comunità (valori e credenze). All'interno di quest'ultima dimensione, Putnam sviluppa il concetto di *civicness* inteso come lo sviluppo di valori etico-sociali condivisi in grado di conformare il proprio e singolo interesse a quello della società ⁴⁴, dove gli individui sono predisposti a conformarsi a valori prosociali e a fare proprie virtù civiche come la capacità di attenersi agli accordi, l'onesta, riporre fiducia negli altri e agire secondo senso e giustizia.⁴⁵ Il primo effetto, dato dalla combinazione delle dimensioni, è la cooperazione dove la dimensione strutturale, consentendo l'interazione fra individui, facilita l'azione comune, mentre quelle normativa e cognitiva predispongono gli individui alla cooperazione.

⁴³ Lopolito A, Sisto R., (2007). "Il Capitale Sociale come fattore di sviluppo locale. Aspetti teorici ed applicativi," Quaderni DSEMS 07-2007, Dipartimento di Scienze Economiche, Matematiche e Statistiche, Università di Foggia

⁴⁴ Sabatino, M. (2013). *Il ruolo dell'identità nello sviluppo turistico dei territori minori in Europa*. Koreuropa. 3. 188.

⁴⁵ Lopolito A, Sisto R., (2007). "Il Capitale Sociale come fattore di sviluppo locale. Aspetti teorici ed applicativi," Quaderni DSEMS 07-2007, Dipartimento di Scienze Economiche, Matematiche e Statistiche, Università di Foggia

Dimensione del capitale sociale	<i>Bourdieu</i>	Elementi delle definizioni di:		
		<i>Coleman</i>	<i>Fukuyama</i>	<i>Putnam</i>
<i>Strutturale</i>	Insieme delle relazioni sociali di cui dispone un agente o un gruppo Occupazione di una posizione ... nella struttura sociale	Aspetti della struttura sociale	Relazioni sociali effettive	Reti Consuetudini
<i>Normativa</i>	Obblighi sociali a comportarsi in un certo modo	Elementi che agevolano determinate azioni degli individui	Norme	Fiducia Solidarietà Tolleranza
<i>Cognitiva</i>	Percezione dell'obbligo a comportarsi in un certo modo	Flussi informativi	valori condivisi	Norme di reciprocità Valori di Impegno civico

Figura 2.1 Le tre dimensioni del capitale sociale⁴⁶

Riassumendo quanto esposto, si può definire il capitale sociale come:

- una particolare combinazione di elementi strutturali e normativi della struttura sociale che favoriscono l'azione collettiva o la cooperazione fra individui all'interno di un gruppo o di una collettività;⁴⁷
- una risorsa collettiva che dipende dalle relazioni che si instaurano all'interno dell'organizzazione sociale e dalla loro stabilità nel tempo e dipendenza reciproca. Tali relazioni sociali innescano risorse cognitive o normative che generano reti formali e fiduciarie in grado di stimolare la cooperazione producendo valori simbolici (Mutti, 1998);⁴⁸
- l'insieme delle relazioni sociali di cui un soggetto individuale o un soggetto collettivo dispone in un determinato momento. Attraverso il capitale di relazioni si rendono disponibili risorse cognitive, come le informazioni, o normative, come la fiducia, che permettono agli attori di realizzare obiettivi che non sarebbero altrimenti raggiungibili, o lo sarebbero a costi molto più alti.⁴⁹

⁴⁶ Lopolito A, Sisto R., (2007). "Il Capitale Sociale come fattore di sviluppo locale. Aspetti teorici ed applicativi," Quaderni DSEMS 07-2007, Dipartimento di Scienze Economiche, Matematiche e Statistiche, Università di Foggia

⁴⁷ ibidem

⁴⁸ Sabatino, M. (2013). *Il ruolo dell'identità nello sviluppo turistico dei territori minori in Europa*. Koreuropa. 3. 188.

⁴⁹ Trigilia, C. (1999). *Capitale Sociale e Sviluppo Locale*. Stato E Mercato 57. 419-40. Web.

Nella letteratura, il concetto di capitale sociale viene esteso da Gastaldi (2003) introducendo il concetto di Capitale Sociale Territoriale (CST). Il CST è il risultato del legame tra capitale sociale e le caratteristiche economiche, culturali, sociali e le specificità proprie di un territorio; è il “luogo delle interrelazioni tra risorse territoriali (fisico-naturali) e risorse socio-culturali ed economiche, funzionale alla loro reciproca valorizzazione, alla crescita dell’identità e allo sviluppo locale”. Il capitale sociale territoriale è quindi una caratteristica specifica di ogni territorio che può essere più o meno “attivo” o “attivabile” in base al senso dell’imprenditorialità, alla capacità di sviluppare una visione creativa del futuro, alla capacità di anticipare e prevedere scenari, di programmare azioni, di tutelare risorse scarse, alla capacità di saper cogliere e reinterpretare segnali esterni ed innovazioni (Gastaldi e Milanesi 2003; Gastaldi, 2011).⁵⁰ Il capitale sociale dovrà dunque essere un patrimonio comune e condiviso e non esclusivo di taluni segmenti.⁵¹

Il principale output del capitale sociale è l’aumento di comportamenti cooperativi reciprocamente vantaggiosi all’interno di una società (Uphoff, 1999). La condivisione di valori favorisce anche la condivisione di strategie. Inoltre, il capitale sociale favorendo la circolazione di informazioni e rafforzando i rapporti di fiducia fra i diversi attori, facilita lo sviluppo di conoscenze tacite come risorsa competitiva. La rete di relazioni che si vengono a costituire tra i diversi attori (come imprese, organizzazioni e istituzioni pubbliche locali) può favorire la dotazione di infrastrutture e di servizi, economici e sociali, e l’afflusso di investimenti da parte di imprese locali ed esterne.

La combinazione di condizioni sociali e strutturali di un territorio, le reti relazionali che si vengono a creare tra i diversi attori istituzionali e privati, possono favorire o impedire la generazione di innovazione. Sono le cosiddette “*learning regions*” di cui Florida nel 1995 ne dà una definizione: “*regions are becoming focal points for knowledge creation and learning in the new age of global, knowledge-intensive capitalism, as they in effect become learning regions. These learning regions function as collectors and repositories of knowledge and ideas, and provide the underlying environment or infrastructure which facilitates the flow of knowledge, ideas and learning. In fact, despite continued predictions*

⁵⁰ Sabatino, M. (2013). *Il ruolo dell’identità nello sviluppo turistico dei territori minori in Europa*. Koreuropa. 3. 188.

⁵¹ Gastaldi, F. (2003). *Capitale sociale territoriale e promozione dello sviluppo locale*, 1000-1015.

of the end of geography, regions are becoming more important modes of economic and technological organization on a global scale".⁵²

Nelle *learning regions* la condizione fondamentale per la creazione di politiche e visioni partecipate condivise è proprio la condivisione della conoscenza sviluppata attraverso l'apprendimento di ogni singolo attore (individuo, impresa, istituzione o rete) in continua interazione con gli altri attori.⁵³ È una sorta di fusione tra conoscenza e sistemi locali di produzione, un mix tra conoscenze e tecnologie disponibili in grado anche di risolvere problemi nell'immediato e di migliorare la propria capacità di *problem solving*. Il capitale sociale di questi territori rappresenta, per sua specificità e non riproducibilità, un *asset* fondamentale per lo sviluppo locale perché fonte e rappresentativo di un vantaggio competitivo.

Una rete di relazioni fitta può portare benessere non solo a imprese ma può contribuire anche a quello delle famiglie perché permette di accedere ad informazioni portatrici di benefici, favorisce gli scambi culturali e una rete fitta di amicizia rende più godibile il tempo libero.

I benefici dei quali un individuo si appropria, essendo il capitale sociale una risorsa sociale, non escludono gli altri. La caratteristica propria di un bene pubblico è appunto la non escludibilità e la non rivalità.

Il capitale sociale non rappresenta però una condizione sufficiente dello sviluppo locale perché ad esso concorrono allo sviluppo anche altri fattori come il capitale umano, il capitale fisico, le dotazioni infrastrutturali e il capitale finanziario. Il capitale sociale può influire significativamente attraverso forme di cooperazione efficaci, alla valorizzazione degli altri fattori.

Infine, è fondamentale sottolineare come gli esiti derivanti dal capitale sociale possano essere anche negativi. Le reti di relazioni possono diventare uno strumento che aggira ed elude la concorrenza e riduce l'efficienza del mercato attraverso forme di collusione più o meno legali; oppure la rete può essere così densa da esercitare un tale controllo

⁵² Florida, R. (1995) *Toward the Learning Region* in *Futures: The Journal of Policy, Planning and Futures Studies* 27.5 (1995): 527-36. Web

⁵³ Martini, E. (2014). *Regioni che apprendono: luoghi per l'apprendimento permanente e lo scambio di conoscenza*, 171-189

sull'individuo da scoraggiarne il senso di imprenditorialità e di innovazione.⁵⁴ Pertanto non si può definire a priori che un determinato territorio è più ricco di capitale sociale rispetto ad altri perché dotato di reti di relazioni diffuse. Le condizioni e gli elementi che rendono le reti sociali una risorsa per la collettività non riguardano la forma dei network (dimensione strutturale) ma come questi funzionano (dimensioni normativa e cognitiva).

Quali sono dunque le variabili che influenzano l'esito positivo del capitale sociale? Nel saggio "Le sette protestanti e lo spirito del capitalismo" di Max Weber, oltre a ritrovare l'idea di capitale sociale, il sociologo dà importanza ai contenuti dell'identità culturale del gruppo sociale oggetto di studio. Nel suo manoscritto viene descritto un episodio al quale aveva assistito, che riguardava una cerimonia di una setta protestante. Lo studio di questo gruppo e della sua rete di relazioni oltre a confermare la funzione di aiuto alla circolazione di informazioni e di fiducia, sottolinea come sia l'identità propria della setta protestante e dei valori condivisi in termini di impegno nel lavoro e onestà negli affari, che porta ad un esito positivo di benessere nelle collettività coinvolta.

Oltre all'identità, Weber, nella sua opera "Economia e Società" (1922), ritiene che le politiche attraverso la certezza e la prevedibilità del diritto, strutture burocratiche funzionanti e uno stato efficiente siano essenziali affinché le reti non si appropriino di risorse politiche e non siano causa di effetti di mercato collusivi e illegali.

I due elementi vanno studiati assieme perché soffermarsi solo sull'identità culturale trascurando le politiche, può portare alla conclusione che gli effetti del capitale sociale siano *path dependent* frutto di retaggi del passato.

Come affermato da Trigilia "per cercare una risposta bisogna dunque chiedersi non solo se esistono reti di relazioni sociali legati a strutture familiari, parentali, comunitarie, etniche, religiose, ereditate dalla storia precedente, ma in che modo la politica ne favorisca la trasformazione o meno in risorse positive per lo sviluppo locale. La risposta sembra infatti risiedere proprio nella capacità della politica di modernizzarsi, di funzionare secondo una logica più universalistica che bilancia e orienta il particolarismo insito nelle reti". Una politica modernizzata e più autonoma (con il ruolo cruciale di

⁵⁴ Trigilia, C. (1999). *Capitale Sociale e Sviluppo Locale*. Stato E Mercato 57. 419-40. Web.

mediare il rapporto tra reti e mercato) è in grado di fornire alla collettività alcuni beni essenziali per lo sviluppo economico (sicurezza, servizi, infrastrutture, certezza del diritto, ecc.); “solo così le reti sociali possono essere una risorsa per lo sviluppo locale, perché utilizzabili nella sfera economica, contribuiscono all’allargamento del mercato e ne favoriscono il funzionamento (sanzionando comportamenti poco efficienti da parte di membri della rete e ridefinendo continuamente il capitale sociale nelle diverse fasi di sviluppo) fornendo informazioni e fiducia.”⁵⁵

Le istituzioni pubbliche di livello extra-locale dovrebbero aiutare i soggetti locali per produrre e impiegare al meglio il capitale sociale come strumento per accrescere le conoscenze specializzate, le infrastrutture, i servizi, le forme di integrazione tra le imprese, e quindi la competitività. Per far ciò è necessario il coinvolgimento dei soggetti locali sociali e un’azione politica autonoma e intelligente.⁵⁶

2.2.4 Infrastrutture, capitale economico e finanziario

Se si osserva un territorio, oltre che dalle tipologie di capitale e di patrimonio fin qui evidenziate, è caratterizzato anche da infrastrutture e un tessuto economico specifici. Infrastrutture fisiche per lo spostamento di merci e persone, e digitali per il trasferimento di dati (e quindi informazioni), insieme alle opere pubbliche alla base di uno sviluppo economico e sociale di un’area (come appunto strade, sottoservizi, ecc...) costituiscono il complesso di impianti e installazioni necessari all’espletamento di servizi, per lo svolgimento di un’attività economica o per nuovi insediamenti urbani. Il tessuto economico di un territorio, dato dalla presenza delle attività e produzioni agricole, artigianali, commerciali, industriali, di servizi e culturali presenti e dalla dimensione e natura di queste, rappresenta una trama di attori che con le loro connessioni, relazioni e mutui scambi e condivisioni di conoscenza, di valori, contribuisce all’accrescimento, densità e, come già discusso, alla possibilità di sviluppo locale.

Anche l’insediamento di nuove attività economiche e produttive, l’afflusso di nuove idee imprenditoriali, di nuovi capitali, l’intuizione da parte di imprenditori, e ancora, la possibilità di finanziamenti pubblici, di accedere a particolari agevolazioni finanziarie e

⁵⁵ Trigilia, C. (1999). *Capitale Sociale e Sviluppo Locale*. Stato E Mercato 57. 419-40. Web.

⁵⁶ Trigilia, C. (1999). *Capitale Sociale e Sviluppo Locale*. Stato E Mercato 57. 419-40. Web.

creditizie, e a programmi, strumenti e finanziamenti, rappresentano fattori attivanti il processo di sviluppo locale.⁵⁷

Infine, ogni attore locale possiede un proprio capitale economico costituito dalle risorse finanziarie e materiali che possiede, che possono poi essere trasferite e convertite tramite le relazioni e gli scambi con gli altri soggetti.

Per migliorare le condizioni di un territorio e sviluppare processi di sviluppo locale sono determinanti maggiormente il capitale umano e quello sociale rispetto a quello fisico e finanziario. Questa differenza si può osservare rispetto a cosa avvenne in Europa alla fine della Seconda Guerra Mondiale. Nonostante molti paesi fossero devastati e la guerra avesse distrutto gran parte del capitale fisico e finanziario, fu proprio l'integrità del capitale umano e sociale che in pochi decenni riuscì a riportare questi paesi in una nuova prosperità economica a livello mondiale.⁵⁸

Nonostante la sua primaria importanza, per i processi di sviluppo locale il capitale sociale è fondamentale ma non sufficiente se non accompagnato dal capitale umano, quello fisico e quello finanziario. Ma da sottolineare è la caratteristica peculiare del capitale sociale che può costituire un volano per le altre forme di capitale, ma viceversa, la valorizzazione degli altri tipi di capitale non necessariamente fa emergere potenzialità latenti del capitale sociale.⁵⁹

2.2.5 L'identità

Il concetto di identità locale non può essere slegato da quello del territorio, ma si vuole sottolinearlo e rimarcarlo perché rappresenta la componente fondamentale delle politiche di sviluppo locale.

L'identità locale è l'insieme delle componenti materiali e immateriali, morfologiche e simboliche, connotati, linguaggi e immagini distintivi che caratterizzano un luogo e la popolazione che lo abita.

⁵⁷ Gastaldi, F. (2003). *Capitale sociale territoriale e promozione dello sviluppo locale*, 1000-1015.

⁵⁸ <https://www.mimesis-scenari.it/2015/10/20/pubblica-istruzione-tra-capitale-umano-e-capitale-sociale-2/>

⁵⁹ Gastaldi, F. (2003). *Capitale sociale territoriale e promozione dello sviluppo locale*, 1000-1015.

Come abbiamo già discusso, un territorio è definito dalle sue componenti paesaggistiche, naturali, geografiche, antropiche e storiche, ma per essere definito come tale ha bisogno di una sua coerenza: l'identità locale.

È una proprietà complessa appartenente agli individui in ragione della loro collocazione spaziale che deriva dall'(auto)riconoscimento di essere membri di una determinata comunità.⁶⁰

L'identità permette di creare reti di relazioni, modelli di sviluppo locale, anche turistici, i quali necessitano di coesione sociale fra i vari attori coinvolti, di autenticità, e nello stesso tempo promuovono sviluppo e competitività.

La valorizzazione delle identità locali, unita all'attenzione per l'ambiente e il patrimonio culturale e umano, sono elementi costitutivi di nuove politiche di sviluppo sostenibile, come ad esempio a favore del turismo di alcuni territori definiti "lenti" (marginali rispetto ad altri caratterizzati dai flussi turistici ed economici tradizionali) in quanto questi sono in grado di individuare nel territorio, nella sua specificità e caratteristiche storiche, culturali e antropologiche, un fattore competitivo e un valore aggiunto in grado di rafforzare gli interessi e l'identità stessa.⁶¹

In questi territori sono gli elementi intangibili come l'identità locale che costituiscono l'architettura culturale dei processi di sviluppo locale e territoriale.

2.3 Pratiche di sviluppo locale sostenibile

I processi di sviluppo locale sostenibile per poter essere intrapresi e avviati hanno bisogno di fattori che devono essere presenti in una determinata area: il territorio così come qui inteso, l'identità, l'ambiente, il capitale sociale, quello umano e quello economico finanziario.

Questi fattori fanno nascere progetti e forme di sviluppo diversi. Conoscerli, indentificarli, valorizzarli e governarli è fondamentale.

Esempi di progetti di sviluppo locale sostenibile, e i temi ad esso connessi possono essere rilevati anche dalla semplice lettura di un programma di offerta formativa dedicata a manager specializzati. Ad esempio, il Master in Manager dello Sviluppo

⁶⁰ Certomà, C. (2013). *Identità locale*. In Lessico interculturale. FrancoAngeli

⁶¹ Sabatino, M. (2013). *Il ruolo dell'identità nello sviluppo turistico dei territori minori in Europa*. Koreuropa. 3. 188.

Sostenibile del Dipartimento Territorio e Sistemi Agro-Forestali dell'Università di Padova, tratta e approfondisce i seguenti contenuti: *governance* dello sviluppo locale sostenibile e responsabilità sociale di territorio, turismo sostenibile, economia circolare, rigenerazione urbana e territoriale, e molti altri.

2.3.1 Turismo sostenibile

2.3.1.1 Turismo e territorio

Una delle pratiche di sviluppo sostenibile locale è il turismo sostenibile.

Il turismo rappresenta uno dei settori economici maggiori al mondo, e solo per l'UE è il terzo settore con un contributo di circa il 10% del PIL dell'Unione⁶².

Il turismo però, ha una particolare relazione con il territorio perché da un lato la qualità dell'ambiente e delle risorse territoriali sono essenziali perché spingono la domanda a visitare quel luogo, dall'altro il turismo impatta considerevolmente sull'ambiente causando il deterioramento degli ecosistemi, rappresentando una pressione sulle risorse naturali essendo causa di inquinamento.

Consumo di energia, consumo idrico, produzione di rifiuti, impatti fisici sugli ecosistemi e inquinamento atmosferico costituiscono le conseguenze negative del settore.⁶³

Solo per riportare alcuni esempi: secondo le stime dell'Agenzia Europea dell'Ambiente un turista consuma quotidianamente il triplo o quadruplo di acqua rispetto ad un residente⁶⁴; la produzione di rifiuti solidi di un turista supera quella di un residente e secondo l'ISPRA il trend della quota di rifiuti urbani attribuibili al settore turistico è in costante aumento⁶⁵; infine i trasporti legati al turismo (soprattutto aerei e mezzi privati quali automobili – Figura 2.2) rappresentano una fonte di inquinamento atmosferico notevole e di emissione di sostanze nocive, oltre ad incidere per il 3,7% delle emissioni di gas ad effetto serra.

⁶²

[https://www.europarl.europa.eu/RegData/etudes/BRIE/2017/599327/EPRS_BRI\(2017\)599327_IT.pdf](https://www.europarl.europa.eu/RegData/etudes/BRIE/2017/599327/EPRS_BRI(2017)599327_IT.pdf)

⁶³

[https://www.europarl.europa.eu/RegData/etudes/BRIE/2017/599327/EPRS_BRI\(2017\)599327_IT.pdf](https://www.europarl.europa.eu/RegData/etudes/BRIE/2017/599327/EPRS_BRI(2017)599327_IT.pdf)

⁶⁴

[https://www.europarl.europa.eu/RegData/etudes/BRIE/2017/599327/EPRS_BRI\(2017\)599327_IT.pdf](https://www.europarl.europa.eu/RegData/etudes/BRIE/2017/599327/EPRS_BRI(2017)599327_IT.pdf)

⁶⁵ https://annuario.isprambiente.it/sys_ind/report/html/720

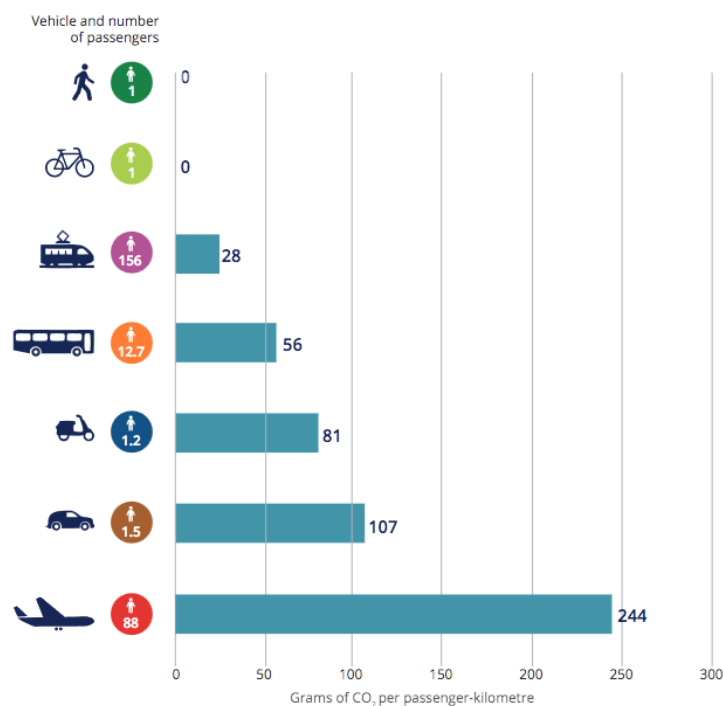


Figura 2.2 Emissioni di CO₂ specifiche per varie modalità di trasporto con tasso di occupazione medio, 2014⁶⁶

Si nota dunque, come i cambiamenti climatici e il turismo siano fortemente interconnessi e ci sia la necessità di limitare gli impatti attraverso forme e pratiche di turismo sostenibile.

Nel 2021, infatti, il parlamento Europeo all'interno della "Risoluzione sulla definizione di una strategia dell'UE per il turismo sostenibile" ha posto l'obiettivo di rafforzare la transizione verso un turismo sostenibile, responsabile ed intelligente. Nello specifico, al punto 24 afferma: "il turismo sostenibile dovrebbe tenere conto degli effetti economici, sociali e ambientali attuali e futuri, rispondendo alle esigenze dei visitatori, del settore, dell'ambiente e delle comunità locali; rammenta che il settore del turismo e dei viaggi genera un'impronta ecologica a livello mondiale; pone in evidenza la necessità di trovare soluzioni sostenibili e flessibili per i trasporti multimodali e di elaborare politiche a tutela del patrimonio naturale e della biodiversità, rispettando l'autenticità

⁶⁶ <https://www.eea.europa.eu/publications/term-report-2016> EEA, Transitions towards a more sustainable mobility system, 2016, pag. 52.

socioculturale delle comunità di accoglienza, garantendo la sostenibilità e apportando vantaggi socioeconomici a tutte le parti interessate".⁶⁷

Come affermato anche da Poin, "Il turismo costituisce certamente uno dei principali settori in grado di determinare lo sviluppo economico dei differenti territori, a condizione che esso venga attuato in modalità sostenibili, capaci di contemperare le esigenze di fruizione degli attrattori, con quelle irrinunciabili della salvaguardia e della tutela del patrimonio quale preziosa entità da preservare, trasmettere e tramandare alle future generazioni". Gli attrattori culturali e naturali costituiscono, quindi, un patrimonio collettivo che pur non producendo profitti diretti, rappresenta il cardine dello sviluppo sostenibile dei territori, capace di generare condizioni di crescita culturale sociale e di costituire, allo stesso tempo, una leva strategica per lo sviluppo economico per le comunità locali, attraverso la nascita ed il rafforzamento delle filiere imprenditoriali ad esso collegate.

Il turismo, inoltre, può contribuire alla tutela e alla valorizzazione delle culture proprio per la sua capacità di promuovere lo sviluppo sociale attraverso la creazione di opportunità occupazionali, la redistribuzione del reddito e la mitigazione della povertà.⁶⁸

2.3.1.2 Il turismo sostenibile

In letteratura si trovano diverse definizioni di turismo sostenibile: da Beech e Chadwick, all'International Council on Monuments and Sites, a Cicerchia. Quest'ultima recita "Il turismo per essere sostenibile dovrebbe: fare un uso ottimale delle risorse ambientali che costituiscono un elemento chiave del proprio sviluppo, mantenendo i processi ecologici essenziali e contribuendo alla conservazione del patrimonio naturale e della diversità biologica; rispettare l'autenticità sociale e culturale delle comunità ospitanti, conservare il loro patrimonio culturale costruito e vivente e i valori tradizionali, e contribuire alla comprensione e alla tolleranza interculturali; assicurare una funzionalità economica fattibile e di lunga durata, garantendo benefici economici

⁶⁷ https://www.europarl.europa.eu/doceo/document/TA-9-2021-0109_IT.html

⁶⁸ Barresi, A. (2013) *Turismo sostenibile come fattore di sviluppo locale*. A: International Conference Virtual City and Territory. "9° Congresso Città e Territorio Virtuale, Roma, 2, 3 e 4 ottobre 2013". Roma: Università degli Studi Roma Tre, 2014, p. 1545-1553

equamente distribuiti fra tutti gli stakeholder come l'occupazione stabile e le opportunità di reddito e servizi sociali per le comunità ospitanti, contribuendo alla lotta contro la povertà".⁶⁹

Da decenni, anche le istituzioni affrontano e trattano il tema del turismo in ottica di sostenibilità.

Una prima definizione di turismo sostenibile risale al 1988 e viene data dall'Organizzazione Mondiale del Turismo: "Le attività turistiche sono sostenibili quando si sviluppano in modo tale da mantenersi vitali in un'area turistica per un tempo illimitato, non alterano l'ambiente (naturale, sociale ed artistico) e non ostacolano o inibiscono lo sviluppo di altre attività sociali ed economiche".

Il WWF, invece, definisce il turismo sostenibile come: "un turismo capace di durare nel tempo mantenendo i suoi valori quali-quantitativi. Cioè suscettibile di far coincidere, nel breve e nel lungo periodo, le aspettative dei residenti con quelle dei turisti senza diminuire il livello qualitativo dell'esperienza turistica e senza danneggiare i valori ambientali del territorio interessato dal fenomeno".

Ancora, nel 1995 in occasione della Conferenza Mondiale sul Turismo Sostenibile, viene approvata la Carta di Lanzarote che definisce priorità, obiettivi e strumenti per la promozione del turismo sostenibile, e che come primo principio dichiara che "lo sviluppo del turismo deve essere basato sul criterio della sostenibilità, ciò significa che deve essere ecologicamente sostenibile nel lungo periodo, economicamente conveniente, eticamente e socialmente equo nei riguardi delle comunità locali".

Infine, nel 2001, l'UNWTO, definisce il turismo sostenibile in maniera definitiva: "lo sviluppo turistico sostenibile soddisfa le esigenze attuali dei turisti e delle regioni di accoglienza, tutelando nel contempo e migliorando le prospettive per il futuro. Esso deve integrare la gestione di tutte le risorse in modo tale che le esigenze economiche, sociali ed estetiche possano essere soddisfatte, mantenendo allo stesso tempo l'integrità culturale, i processi ecologici essenziali, la diversità biologica e i sistemi viventi. I

⁶⁹ Barresi, A. (2013) *Turismo sostenibile come fattore di sviluppo locale*. A: International Conference Virtual City and Territory. "9° Congresso Città e Territorio Virtuale, Roma, 2, 3 e 4 ottobre 2013". Roma: Università degli Studi Roma Tre, 2014, p. 1545-1553

prodotti turistici sono quelli che agiscono in armonia con l'ambiente, la comunità e le culture locali".⁷⁰

A seguito dell'approvazione dell'Agenda 21, avvenuta nel 1992 a Rio de Janeiro, anche il settore turistico ha elaborato il documento "Agenda 21 for Travel and Tourism Industry" che sancisce i principi generali per un turismo sostenibile ed elabora i requisiti che questo deve soddisfare:

- 1) moderare l'uso delle risorse naturali in modo da preservarle;
- 2) ridurre i consumi dei turisti e i rifiuti prodotti dalla pratica turistica;
- 3) mantenere la diversità biologica attraverso la conservazione degli ecosistemi coinvolti dai processi turistici;
- 4) pianificare attentamente il turismo tenendo conto dei tre requisiti precedenti;
- 5) appoggiare l'economia locale in modo che le comunità possano trarre motivi di soddisfazione dall'esistenza di flussi turistici nella loro area;
- 6) coinvolgere la comunità locale nelle decisioni dell'industria turistica;
- 7) formare il personale turistico secondo i principi del turismo sostenibile, in modo che il personale stesso sia il primo agente di formazione turistica;
- 8) sviluppare un marketing responsabile, diretto a promuovere la località turistica mostrando realmente le risorse e i limiti di fruizione delle stesse;
- 9) stimolare la ricerca, in modo da sviluppare nuove idee funzionali alla sostenibilità della pratica turistica.⁷¹

Come per lo sviluppo sostenibile, anche il turismo sostenibile tocca le tre dimensioni della sostenibilità: quella ambientale attraverso l'uso sostenibile e responsabile delle risorse ambientali naturali, il rispetto della biodiversità e la riduzione degli impatti climatici; quella economica permettendo un accesso uguale alle risorse e delle opportunità, una distribuzione del reddito equa per la comunità locale; e infine quella sociale attraverso un rapporto costruttivo tra residenti e turisti, la partecipazione e il coinvolgimento di tutti gli attori coinvolti dal turista, alla comunità locale, dalle

⁷⁰ Giannasi, M. (A.A. 2021/2022) *Sviluppo e turismo sostenibile. Analisi del progetto pilota "Towards a Nordic-Baltic pilot region for World Heritage and Sustainable Tourism" e applicazione al bene Patrimonio dell'Umanità le Dolomiti*. Tesi di Laurea in Sviluppo Interculturale dei Sistemi Turistici, Università Ca' Foscari Venezia. [Tesi di Laurea magistrale]

⁷¹ Mesa, D. (2008), *Costruire conoscenze nei progetti di sviluppo territoriale - Il progetto Equal "Il tempo libero si fa impresa"*. Milano: Franco Angeli

istituzioni fino agli operatori del settore, e la riduzione di tutto ciò che concerne la mercificazione e standardizzazione delle culture e abitudini locali.⁷² Figura 2.3

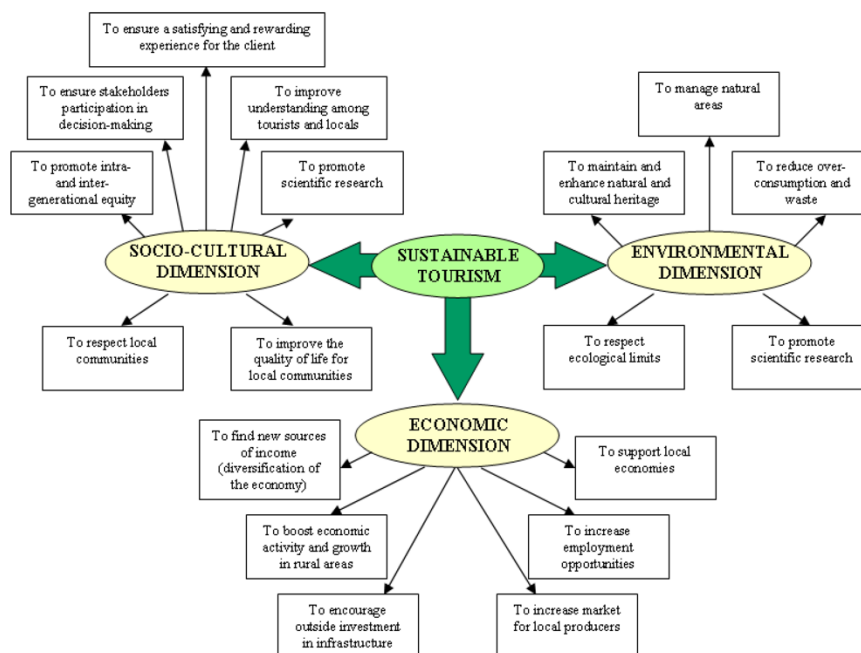


Figura 2.3 Principles of sustainable tourism ⁷³

2.3.1.3 Alcune politiche europee: il sistema ETIS e i marchi Ecolabel UE e EMAS

Negli ultimi decenni l'Unione Europea è impegnata ad affrontare le sfide riguardanti le questioni ambientali, i cambiamenti climatici, l'inquinamento, la tutela e conservazione della biodiversità e l'utilizzo delle risorse. Per questo sono state intraprese politiche importanti dall'introduzione da parte della Commissione Europea del "Sistema europeo di indicatori per il turismo" (ETIS), al marchio Ecolabel europeo e dal sistema EMAS. L'ETIS è un insieme di indicatori, 43 principali e altri supplementari, per controllare e monitorare le prestazioni in tema di sostenibilità delle destinazioni turistiche al fine di supportarle nella valutazione e nel miglioramento delle loro prestazioni.

I 43 indicatori principali sono suddivisi in 4 categorie: *destination management*, valore economico, impatto sociale e culturale e impatto ambientale; mentre gli indicatori

⁷² Baldan, F. (A.A. 2020/2021) *Il Covid-19 come opportunità per ripensare alla sostenibilità in ambito turistico. Spunti e riflessioni dalla pandemia al turismo di domani*. Tesi di Laurea in Sviluppo Interculturale dei Sistemi Turistici, Università Ca' Foscari Venezia. [Tesi di Laurea Magistrale]

⁷³ White, V.; McCrum, G.; Blackstock, K.L.; Scott, A. *Indicators and Sustainable Tourism: Literature Review*. 2006.

supplementari trattano il turismo marittimo, l'accessibilità turistica e i percorsi culturali transnazionali.⁷⁴

L'Ecolabel UE, istituito nel 1992, è un marchio di qualità ecologica che contraddistingue prodotti e servizi caratterizzati da un ridotto impatto ambientale durante l'intero ciclo di vita, pur mantenendo e garantendo elevati standard prestazionali. Si tratta di un'etichetta volontaria che un ente indipendente rilascia dopo aver valutato il prodotto/servizio lungo l'intero ciclo di vita.

Per un consumatore, scegliere un prodotto o servizio con marchio Ecolabel UE garantisce numerosi vantaggi tra cui: elevati standard prestazionali ed un'elevata qualità ecologica associati al prodotto/servizio scelto, una certificazione riconosciuta a livello europeo e internazionale e rilasciata da un ente indipendente. Inoltre, la scelta del consumatore verso un "consumo sostenibile" unita alla spinta ai produttori e i distributori verso tali prodotti e servizi può contribuire a ridurre i propri impatti ambientali.

Anche dal lato degli operatori, il marchio Ecolabel UE offre diversi vantaggi come ad esempio la possibilità di fregiarsi di un marchio riconosciuto e con le proprietà descritte sopra e sfruttarlo come vantaggio competitivo sul mercato "green".⁷⁵

Dal 1998 ad oggi, in Italia, il numero di licenze e le etichette a prodotti e servizi ha visto un generale trend positivo di crescita; e al secondo posto fra i gruppi di prodotto con il maggior numero di licenze Ecolabel UE troviamo "Strutture Ricettive". (Figure 2.4 e 2.5)

⁷⁴ European Commission (2016), *The European Tourism Indicator System (ETIS)*, Luxembourg

⁷⁵ Petrini, G. (2023), *Scegliere come misurare la sostenibilità. Linee guida ad una scelta consapevole dei metodi per misurare la sostenibilità aziendale*, Consorzio Universitario in Ingegneria per la Qualità e l'Innovazione. Pisa

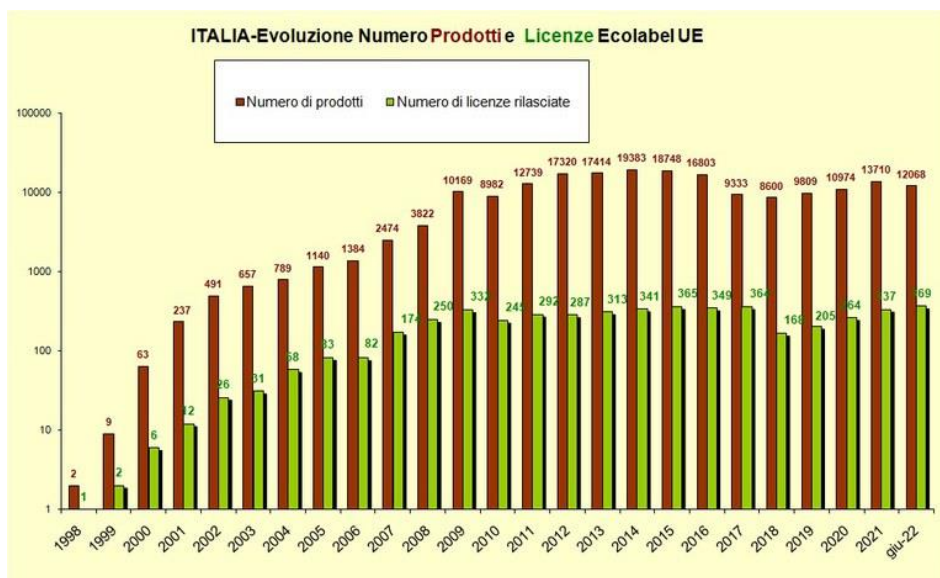


Figura 2.4 Evoluzione del marchio Ecolabel UE dagli anni 90 a giugno 2022⁷⁶

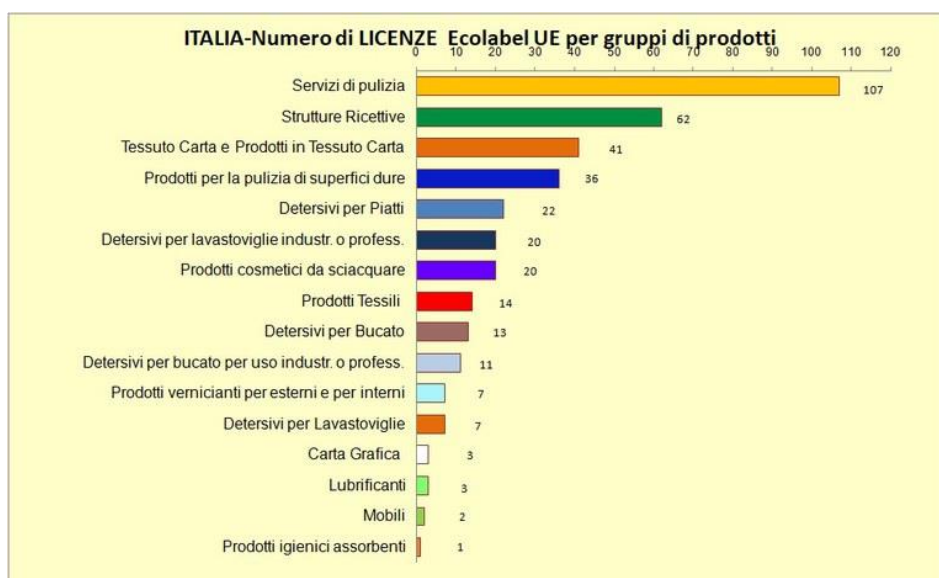


Figura 2.5 Licenze Ecolabel UE in Italia - giugno 2022⁷⁷

Il Sistema comunitario di ecogestione e audit EMAS (*Eco-Management and Audit Scheme*) è un sistema al quale aderiscono imprese ed organizzazioni, sia pubbliche che private, su base volontaria, con l'obiettivo di valutare e migliorare la propria efficienza ambientale attraverso l'applicazione ai propri processi e organizzazioni di un sistema di autocontrollo di tutte le loro attività che possono avere un impatto ambientale. EMAS si rivolge alle organizzazioni che intendono assumersi la propria responsabilità

⁷⁶ <https://www.isprambiente.gov.it/it/attivita/certificazioni/ecolabel-ue/grafici-e-dati/anno-2022/24-giugno-2022-aggiornamento-numero-prodotti-e-licenze-ecolabel-ue>

⁷⁷ ibidem

ambientale, migliorare le proprie prestazioni ambientali e comunicare i propri risultati ambientali a tutti gli *stakeholders* e al pubblico. A differenza di Ecolabel UE, non è un marchio che si può trovare su un prodotto, ma si tratta di una certificazione di processo che viene utilizzata all'interno della filiera di produzione e nei confronti dei cittadini e dei turisti, come garanzia di conformità normativa, trasparenza, credibilità, efficienza e più in generale di sostenibilità ambientale e di gestione a sostegno dello sviluppo sostenibile.⁷⁸

2.3.1.4 Esempi di progetti di turismo sostenibile

Esempi di progetti di come il turismo sostenibile possa essere un fattore di sviluppo, si trovano frequentemente. Un esempio tangibile si può riscontrare in lavori come il “Programma di Sviluppo Rurale 2007-2013 Asse IV – Leader. Rapporto finale di esecuzione sulla realizzazione del Programma di Sviluppo Locale (PSL)” del GAL Patavino S.c.arl. Il programma tratta il tema “Tra colli, pianura e città murate: valorizzazione del patrimonio rurale per uno sviluppo sostenibile”. La strategia proposta, intitolata “Cultura, turismo, ambiente e patrimonio rurale nel GAL Patavino: incontro, valorizzazione e messa a sistema delle risorse del territorio per uno sviluppo economico e sociale integrato ed armonico” ha come tema centrale la “sistematizzazione ed integrazione dell’offerta turistica e promozione di un’imprenditorialità multisettoriale per una rinnovata struttura economica rurale nel GAL Patavino”. Come si può leggere dal documento scaricabile dal sito della Regione Veneto⁷⁹, il turismo costituisce uno strumento catalizzatore della multisettorialità espressa dall’area analizzata e fattore trasversale in quanto canale attraverso cui si esprimono e trovano mercato molte attività economiche del territorio. Nel turismo le ricchezze ambientali, culturali, infrastrutturali, enogastronomiche e artigianali trovano un elemento di forte aggregazione e integrazione oltre che ad essere un elemento propulsore per lo sviluppo dell’economia locale.

Come riportato da una delle linee strategiche proposte, l’obiettivo di intervento è la creazione di itinerari di natura differenziata (pedonali, ciclabili, fluviali, ippovie) ed

⁷⁸ Petrini, G. (2023), *Scegliere come misurare la sostenibilità. Linee guida ad una scelta consapevole dei metodi per misurare la sostenibilità aziendale*, Consorzio Universitario in Ingegneria per la Qualità e l’Innovazione. Pisa

⁷⁹ <https://www.regione.veneto.it/web/agricoltura-e-foreste/sviluppo-locale>

integrati con quanto già sviluppato, in grado di offrire al potenziale fruitore maggiori opportunità di conoscenza e fruizione del territorio con i suoi innumerevoli stimoli e valori quali: cultura, storia, natura, bellezze architettoniche, tradizione enogastronomica e benessere. Attraverso questa linea strategica si intende migliorare la qualità dell'offerta turistica e la visibilità d'insieme del territorio, creando nello stesso tempo le condizioni per la nascita di nuove opportunità di lavoro e sviluppo economico sostenibile.

I fattori quali, il patrimonio rurale, naturale, culturale e sociale, assieme ad una *governance* integrata e di sistema, fanno da sfondo alle linee strategiche e alla strategia proposta in questo documento, a dimostrazione che sono questi i fattori fondamentali per poter promuovere strategie di sviluppo sostenibile locali.

Un altro esempio che trova nel turismo sostenibile, una pratica e processo per lo sviluppo locale, lo possiamo trovare nel report finale dell'Università IUAV di Venezia del 2012 intitolato "La Valorizzazione del patrimonio rurale nei territori del GAL Patavino e Gal Bassa Padovana. Analisi e progettazione di politiche per uno sviluppo locale sostenibile e partecipato".⁸⁰

Già dal titolo si riconferma il concetto che lo sviluppo locale, in questo caso delle zone rurali, deve essere sostenibile e partecipato. Come più volte ribadito, sostenibile perché deve tener conto delle tre dimensioni della sostenibilità, e partecipato in quanto ad essere coinvolti sono, oltre ai vari portatori di interessi, anche gli abitanti locali.

In questo specifico documento si esprime il concetto di turismo rurale inteso come ponte tra i beni architettonico-culturali e il contesto in cui questi si collocano, vale a dire il territorio e le comunità che lo abitano. Il turismo rurale, motore di sviluppo delle aree rurali, si pone l'obiettivo di favorire forme di fruizione dei luoghi sostenibili e responsabili, cioè attenti alla conservazione dei processi ecologici e della biodiversità, dei prodotti tipici, delle tradizioni socioculturali e del patrimonio costruttivo locale.

Il programma di azioni che questo progetto intende intraprendere, riguardano:

- la valorizzazione del patrimonio rurale definito dalle sue risorse ambientali, storiche, culturali, architettoniche, paesaggistiche, dai suoi saperi e competenze locali;

⁸⁰ Gelli, F. (2012) *La valorizzazione del patrimonio rurale nei territori del Gal Patavino e Gal Bassa Padovana. Analisi e progettazione di politiche per uno sviluppo locale sostenibile e partecipato*. Venezia: Università IUAV.

- la promozione di sinergie tra le reti, i vari attori coinvolti, la comunità territoriale e imprenditoriale locale;
- la promozione al cambiamento e adozione dei principi di sostenibilità;
- la promozione di un approccio partecipativo alla costruzione dei piani e progetti con la collaborazione dei diversi portatori di interessi e la partecipazione attiva degli abitanti.

Ancora una volta, i fattori territoriali quali il capitale naturale e culturale, l'identità, il capitale sociale e la *governance* partecipativa fanno da sfondo e sono il fulcro per processi di sviluppo locale sostenibile.

Un ultimo esempio. Quando si parla di territori minori ("lenti") e si vogliono proporre progetti di sviluppo, una delle proposte è il turismo sostenibile in quanto questi territori sono solitamente caratterizzati da un contesto rurale fatto di antiche tradizioni, un patrimonio storico, artistico e ambientale di qualità e una presenza diffusa di un sistema di piccole imprese nel settore artigianale tipico.

Questi territori possono promuovere un percorso di sviluppo turistico locale diffuso e sostenibile segnalando e puntando su quei fattori come: l'identità culturale (intesa come percezione e rappresentazione di sé da parte degli attori del territorio, e come un luogo viene percepito dall'esterno), il capitale sociale e le relazioni di reciprocità, i sistemi di *governance* e il territorio nella sua forma più ampia di definizione.

Le aree "lente" così definite, sono uno degli elementi chiave per lo sviluppo turistico "lento". Il turismo lento (come il turismo responsabile e l'eco-turismo) è una forma specifica di turismo sostenibile. Per "*slow tourism*" si intende "un nuovo modo di viaggiare sempre più diffuso che nasce in risposta alla frenesia che caratterizza le nostre vite quotidiane e che non ci permette di rilassarci e prenderci un po' di tempo per ammirare le bellezze che ci circondano. Si tratta di una nuova filosofia che pone l'attenzione sui dettagli e accompagna il turista attraverso un viaggio alla scoperta di luoghi nascosti, culture diverse e prodotti locali, nel pieno rispetto dell'ambiente, il tutto procedendo con calma e lentamente in modo da cogliere ogni straordinario particolare."⁸¹

⁸¹ <https://www.legambienteturismo.it/slow-tourism-cose-il-turismo-lento-lo-approfondiremo-anche-alla-fiera-virtuale-geco/>

Nel 2011 gli studiosi Lumsdon e McGrath definiscono il turismo lento come *“sociocultural phenomenon, focusing on holidaymaking but also on day leisure visits, where use of personal time is appreciated differently. Slowness is valued, and the journey is integral to the whole experience. The mode of transport and the activities undertaken at a destination enhance the richness of the experience through slowness. Whilst the journey is the thing and can be the destination in its own right, the experience of locality counts for much, as does reduced duration or distance of travel”*.

Per gli autori il turismo lento è caratterizzato da quattro elementi chiave: oltre alle già citate aree “lente”, la sostenibilità, la decrescita e la qualità. (Figura 2.6)

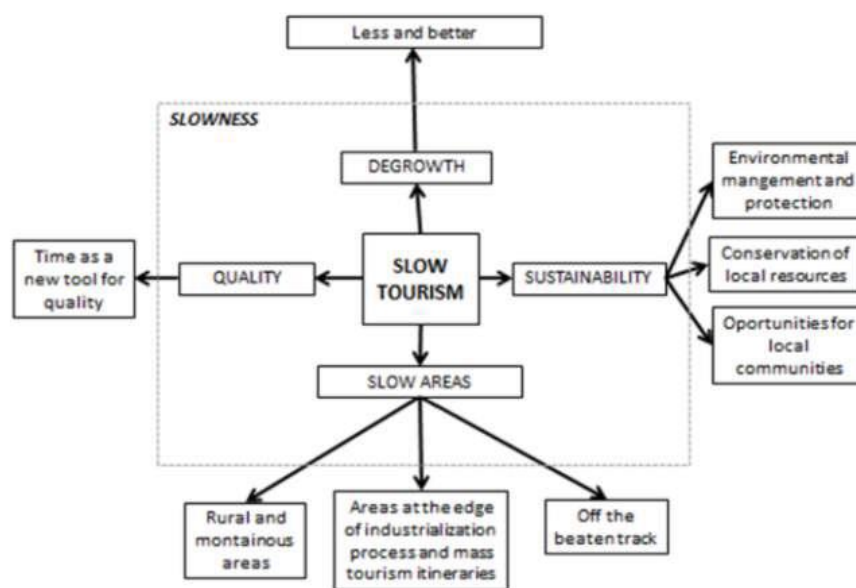


Figura 2.6 Determining elements for a slow tourism development approach.⁸²

Alcuni esempi di turismo lento sono la mobilità a piedi, il trekking, il cicloturismo, le ippovie, il turismo acquatico e fluviale.

Nel caso di proposte turistiche di mobilità lenta, dove la scoperta del territorio avviene attraverso la percorrenza delle ciclovie, gli effetti positivi si ripercuotono sulla salute, sulla riconnessione al senso profondo dei luoghi e sulla dimensione socioeconomica del territorio. Progetti di cicloturismo sono quindi generativi perché permettono la creazione di relazioni tra utilizzatore, territorio e abitanti. Le ciclovie sono abilitanti e rappresentano un ponte tra passante e abitante: il primo ha la possibilità di scoprire il territorio, il secondo di accoglierlo facendogli conoscere i propri luoghi.

⁸² Les M. Lumsdon & Peter McGrath (2011) *Developing a conceptual framework for slow travel: a grounded theory approach*, Journal of Sustainable Tourism, 19:3, 265-279, DOI: [10.1080/09669582.2010.519438](https://doi.org/10.1080/09669582.2010.519438)

Queste infrastrutture pubbliche permettono quindi di mitigare l'isolamento dei territori più interni, e se ben curate e progettate sono calamita per investimenti privati che contribuiranno ulteriormente allo sviluppo del territorio stesso.⁸³

Infine, all'interno del PUMS della città di Trieste del 2019, possiamo trovare alcune "pillole" di risultati riguardanti l'indotto e il movimento economico dati dal cicloturismo:

- Ogni chilometro di ciclabile turistica genera un indotto annuo tra i 110 e i 350.000 euro/km. In Germania ogni anno genera 16 miliardi di euro e occupa a tempo indeterminato circa 300.000 addetti. 4 miliardi sono solo per il cicloturismo. (Eurovelo);
- "Il settore del cicloturismo muove ogni anno, in Europa, oltre 44 miliardi di euro, 12 dei quali solamente in Germania" (in base a dati su ciclabile Vienna Passau);
- "2000 posti di lavoro possono essere creati avviando il progetto VenTo, la ciclabile in ideazione che collega Torino a Venezia" (VenTo);
- In Francia, Olanda e Danimarca, il valore aggiunto diretto annuo è stimato rispettivamente a 5,6 miliardi di €, 750 milioni di €, 400 milioni di €. (ECF, 2012).⁸⁴

2.3.2 Economia circolare

Per promuovere processi di sviluppo sostenibile, un'altra pratica perseguita è definita dall'economia circolare.

Per economia circolare si intende "un sistema economico basato sul riciclo, la rigenerazione e la rilavorazione degli scarti o dei prodotti usati e la loro trasformazione in fattori produttivi impiegabili per la produzione di nuovi prodotti. I presupposti di queste pratiche sono la rimozione del concetto di rifiuto o scarto e l'affermarsi dell'idea che ogni cosa incorpora un valore che può essere sfruttato" (Giuliani, 2018).

L'economia circolare è un'economia pensata per potersi rigenerare da sola, e caratterizzata da:

- la riduzione dell'utilizzo di materie prime vergini e un conseguente risparmio di energia ed emissioni;
- una rilevanza dell'attività di riciclo;

⁸³ Tricarico, L., Vecchio, G. (2018) *Mobilità è sviluppo*. Milano: Fondazione Giangiacomo Feltrinelli

⁸⁴ Comune di Trieste (2019). *Piano Urbano della Mobilità Sostenibile (PUMS) del Comune di Trieste – Fase II – attività di raccolta dati, analisi e valutazioni della situazione attuale*. Trieste.

- un incoraggiamento dei comportamenti responsabili dei cittadini nelle scelte di consumo.⁸⁵

La definizione che dà il Parlamento Europeo, è “l’economia circolare è un modello di produzione e consumo che implica condivisione, prestito, riutilizzo, riparazione, ricondizionamento e riciclo dei materiali e prodotti esistenti il più a lungo possibile”. Grazie alla prevenzione dei rifiuti, eco-design e riutilizzo dei materiali, i vantaggi derivati dall’economia circolare sono numerosi, tra i quali:

- riduzione della pressione sull’ambiente;
- più sicurezza circa la disponibilità di materie prime;
- aumento della competitività;
- impulso all’innovazione e alla crescita economica (un aumento del PIL dello 0,5%);
- incremento dell’occupazione – si stima che nell’UE grazie all’economia circolare potrebbero esserci 700.000 nuovi posti di lavoro entro il 2030;
- prodotti più durevoli e innovativi.⁸⁶



Figura 2.7. Schema dell’economia circolare. - Fonte: Parlamento Europeo, *Economia circolare*, cit.

Il modello di economia circolare, contrapposto e sostituito di quello di economia lineare, è uno degli obiettivi promossi, perseguiti ed enfatizzati da vari organi istituzionali.

⁸⁵ Mio C. (2021). *L’azienda sostenibile*. Laterza & Figli Spa

⁸⁶ <https://www.europarl.europa.eu/news/it/headlines/economy/20151201STO05603/economia-circolare-definizione-importanza-e-vantaggi>

L'economia circolare è parte integrante degli obiettivi promossi dall'Agenda 2030, in particolare il n. 12 titolato "Consumo e produzione responsabili".

Si trovano rimandi a questo modello anche tra gli obiettivi dell'Osservatorio dello Sviluppo Sostenibile del Comitato Economico e Sociale Europeo, il quale promuove modelli di sviluppo economico con un'enfasi particolare all'economia circolare.

E ancora, nel 2017, un'iniziativa congiunta, tra la Commissione Europea e il Comitato Economico e Sociale Europeo, lancia la "piattaforma europea delle parti interessate per l'economia circolare" come spazio destinato allo scambio di idee e informazioni a beneficio di tutti per realizzare più rapidamente l'economia circolare.

Per le due istituzioni il modello di economia circolare rappresenta un contributo per creare un'economia sostenibile sotto i profili economico, sociale ed ambientale, in grado di coinvolgere tutte le parti interessate (enti pubblici, imprese, consumatori e società civile nel suo complesso) e di contribuire all'attuazione degli obiettivi di sviluppo sostenibile delle Nazioni Unite.

La piattaforma, così ideata è una "rete di reti" che promuove il concetto di economia circolare negli Stati membri, rafforza la cooperazione tra le reti di portatori di interesse e contribuisce ad individuare gli ostacoli sociali, economici e culturali alla transizione verso un'economia circolare.⁸⁷

Diversi sono i modelli di business attraverso i quali perseguire gli obiettivi di sviluppo sostenibile e integrare il paradigma dell'economia circolare:

- filiera circolare "fin dall'inizio";
- recupero e riciclo;
- estensione della vita del prodotto;
- piattaforma di condivisione;
- prodotto come servizio.⁸⁸

Come suggerisce il nome stesso, nel modello di economia circolare, i rifiuti prodotti vengono riutilizzati come materia prima per altre industrie e ne diventano quindi una risorsa. Nel contempo, questo modello genera occupazione locale che non può essere

⁸⁷ European Economic and Social Committee (2019), *Piattaforma europea delle parti interessate per l'economia circolare: un'iniziativa congiunta della Commissione europea e del Comitato economico e sociale europeo*, European Economic and Social Committee, 2019, <https://data.europa.eu/doi/10.2864/3006>

⁸⁸ <https://www.iusinitinere.it/economia-circolare-i-cinque-modelli-di-business-35045>

delocalizzato e contribuisce alla sicurezza di approvvigionamento e alla reindustrializzazione del territorio nazionale.

Gli attori coinvolti e a cui l'economia circolare si rivolge sono: gli attori pubblici, responsabili dello sviluppo sostenibile e dell'uso del territorio; gli attori privati, interessati ad ottenere risultati economici, sociali ed ambientali; e la società civile che oltre ad interrogarsi sui suoi reali bisogni deve perseguire scelte di uso e consumo più sostenibile in tutte le sue azioni quotidiane.

Sono diverse le imprese private che possono fungere da esempio di modelli di economia circolare applicata: ad esempio, nel settore dell'edilizia vengono utilizzati pannelli acustici prodotti utilizzando una miscela di scarti agricoli, funghi e trucioli di legno; nel settore dell'agri-food, invece, i sottoprodotti derivanti dalla lavorazione del grano o del mais sono destinati alla produzione della cellulosa per la lavorazione della carta.⁸⁹

Il modello di economia circolare rappresenta un'opportunità per produrre valore e aumentare i profitti, ridurre gli sprechi, migliorare le prestazioni, l'efficienza, la produttività e fidelizzare i consumatori, il tutto rispettando e proteggendo l'ambiente e l'ecosistema, promuovendo una crescita economica locale sostenibile (incoraggiando modelli di produzione basati sul riutilizzo di rifiuti utili come materia prima e comportando una minore dipendenza dalle materie prime importate), creando nuovi posti di lavoro (perché stimola lo sviluppo di un nuovo modello industriale più innovativo e competitivo, nonché una maggiore crescita economica ed occupazionale) e migliorando la qualità della vita.

2.3.3 Mobilità sostenibile

A partire dalla definizione di sviluppo sostenibile, si può derivare il concetto di mobilità sostenibile; essa dovrebbe "contribuire al benessere economico e sociale senza consumare le risorse naturali, distruggere l'ambiente o minacciare la salute umana".⁹⁰

Quando si parla di mobilità ci si riferisce ad un sistema complesso che comprende le infrastrutture, i servizi di trasporto, le varie modalità di trasporto nonché il sistema organizzativo, economico e sociale di una determinata comunità e area dove al centro c'è

⁸⁹ <https://circularity.com/economia-circolare-significato-esempi-definizione/>

⁹⁰ Cantaldi, M. (2001), Pignatelli, R., *Mobilità sostenibile. Una proposta metodologica*. Roma: Agenzia Nazionale per la Protezione dell'Ambiente 2001

il cittadino sul quale impattano le esternalità positive e negative prodotte dalla mobilità stessa.

Per mobilità sostenibile si intende: “un principio che è alla base di un sistema di trasporto ideale, di persone e di merci, che pur soddisfacendo le esigenze di spostamento o movimentazione, non generi esternalità ambientali e sanitarie negative e concorra a garantire una buona qualità della vita. La definizione di tale principio consiste nella capacità di soddisfare i bisogni della società di muoversi liberamente, di accedere, di comunicare, di commerciare e stabilire relazioni senza sacrificare altri valori umani ed ecologici essenziali oggi e in futuro”.⁹¹

Ancora, per il Ministero dell’Ambiente e della Sicurezza Energetica, nella definizione riportata nella strategia europea in materia di sviluppo sostenibile approvata nel 2006 dal Consiglio Europeo, “la mobilità sostenibile, ha l’obiettivo di garantire che i sistemi di trasporto corrispondano ai bisogni economici, sociali e ambientali della società, minimizzandone contemporaneamente le ripercussioni negative sull’economia, la società e l’ambiente”.⁹²

La mobilità influenza il territorio, il commercio, come sono dislocate le attività economiche, ne determina l’accessibilità; ha quindi un ruolo incisivo sul sistema sociale e rappresenta un volano fondamentale per lo sviluppo socioeconomico, globale e locale. Anche il successo delle politiche sociali e ambientali è determinato dalla mobilità perché da essa dipendono la riduzione delle emissioni nocive, la qualità dell’aria, il tasso di incidentalità, la sicurezza e infine le politiche di sviluppo urbano e di coesione sociale.

Se ci si sofferma ad analizzare i contesti urbani, “il passaggio a modalità di trasporto meno inquinanti è facilitato dalla minore varietà di veicoli necessari e dall’elevata densità della popolazione. Vi è una più ampia disponibilità di alternative di trasporto pubblico come pure la possibilità di spostarsi a piedi o in bicicletta” (Commissione europea, 2011 p. 8).

Per raggiungere però questo obiettivo e promuovere questo passaggio è necessario un approccio che consideri come prioritari i concetti di accessibilità, connettività e multi-

⁹¹ Di Rosa, D., Menotti, R., Morazzo (2017), M. *La mobilità sostenibile in Italia: scenari di sviluppo e fattori abilitanti*. Roma: Tavola rotonda. Aspen Institute Italia

⁹² <https://www.mite.gov.it/pagina/mobilita-sostenibile>

modalità, di sicurezza ed efficienza energetica piuttosto che di velocità; approccio rivolto alla riduzione della dipendenza dai mezzi inquinanti come l'automobile che promuova la diffusione del diritto alla mobilità.

Questo modello di sviluppo urbano sostenibile si concretizza attraverso, ad esempio, la promozione di trasformazioni urbanistiche che favoriscano forme di mobilità dolce (pedonale e ciclabile) per i tessuti urbani minori, e forme di mobilità di trasporto pubblico più ad ampio raggio, limitando la realizzazione di nuove infrastrutture e favorendo il recupero, il ripristino e il miglioramento delle infrastrutture esistenti. Dal punto di vista della progettazione delle infrastrutture si deve tener conto dell'evoluzione della domanda di mobilità da parte di una popolazione sempre più connessa e in costante invecchiamento, dell'evoluzione tecnologica, delle forme di mobilità e delle nuove concezioni di spostamento (ad esempio dalla proprietà alla *shared mobility*).

Ripensare alla mobilità in un'ottica di sostenibilità significa coinvolgere tutti gli *stakeholders* sia dal lato dell'offerta sia da lato della domanda di mobilità, in una visione integrata, coordinata e sistemica perché le strategie che si dovranno intraprendere e mettere in campo richiedono un'attenta analisi dei legami fra evoluzione del territorio (così come qui inteso) e sistema di trasporto, e dipendono da un mix di fattori legati a elementi di offerta da parte dei settori industriali delle diverse modalità di trasporto, istituzioni a vari livelli fino ai comportamenti di acquisto e di utilizzo dei consumatori. A livello di sistema paese, strumenti condivisi da parte di tutti gli *stakeholders* permetteranno una pianificazione ampia e porranno le basi per un modello di crescita in una visione di medio e lungo periodo; a livello locale, invece, sarà necessaria una visione integrata di territorio sostenibile raggiungibile attraverso un sistema di regole di governo dello spazio e dell'accessibilità coerenti e coordinate, la promozione di comportamenti virtuosi, una dotazione di infrastrutture e servizi adeguati.

Dal 2017 il Ministero delle Infrastrutture e Trasporti ha stabilito che le città metropolitane, enti di area vasta, comuni singoli e aggregati superiori a 100.000 abitanti devono dotarsi di Piano Urbano per la Mobilità Sostenibile (PUMS). Si tratta di uno strumento strategico che ha come obiettivo generale quello di migliorare la fruibilità dello spazio pubblico e l'accessibilità delle aree urbane attraverso l'adozione di sistemi

di mobilità e trasporti sostenibili. Come definito dall'Osservatorio PUMS, "è un piano strategico che si basa sugli strumenti di pianificazione esistenti e tiene in debita considerazione i principi di integrazione, partecipazione e valutazione per soddisfare, oggi e domani, le necessità di mobilità delle persone e delle merci con l'obiettivo di migliorare la qualità della vita nelle città e nei loro dintorni".⁹³

Ancora, "il PUMS è uno strumento di pianificazione strategica che, in un orizzonte temporale di medio-lungo periodo (10 anni), sviluppa una visione di sistema della mobilità urbana proponendo il raggiungimento di obiettivi (Figura 2.8) di sostenibilità ambientale, sociale ed economica attraverso la definizione di azioni orientate a migliorare l'efficacia e l'efficienza del sistema della mobilità e la sua integrazione con l'assetto e gli sviluppi urbanistici e territoriali."⁹⁴

Area di interesse	Macro-obiettivi minimi obbligatori
A) Efficacia ed efficienza del sistema di mobilità	a.1. Miglioramento del TPL
	a.2. Riequilibrio modale della mobilità
	a.3. Riduzione della congestione
	a.4. Miglioramento della accessibilità di persone e merci
	a.5. Miglioramento dell'integrazione tra lo sviluppo del sistema della mobilità e l'assetto e lo sviluppo del territorio (insediamenti residenziali e previsioni urbanistiche di poli attrattori commerciali, culturali, turistici)
	a.6. Miglioramento della qualità dello spazio stradale e urbano
B) Sostenibilità energetica e ambientale	b.1. Riduzione del consumo di carburanti tradizionali diversi dai combustibili alternativi
	b.2. Miglioramento della qualità dell'aria
	b.3. Riduzione dell'inquinamento acustico
C) Sicurezza della mobilità stradale	c.1. Riduzione dell'incidentalità stradale
	c.2. Diminuzione sensibile del numero generale degli incidenti con morti e feriti
	c.3. Diminuzione sensibile dei costi sociali derivanti dagli incidenti
	c.4. Diminuzione sensibile del numero degli incidenti con morti e feriti tra gli utenti deboli (pedoni, ciclisti, bambini e over 65)
D) Sostenibilità socio economica	d.1. Miglioramento della inclusione sociale
	d.2. Aumento della soddisfazione della cittadinanza
	d.3. Aumento del tasso di occupazione
	d.4. Riduzione dei costi della mobilità (connessi alla necessità di usare il veicolo privato)

Figura 2.8 Macro-obiettivi minimi obbligatori⁹⁵

⁹³ <https://www.osservatoriopums.it/il-pums/>

⁹⁴ https://www.mit.gov.it/nfsmitgov/files/media/documentazione/2022-11/VademecumPUMS_ver.31122.pdf

⁹⁵ https://www.mit.gov.it/nfsmitgov/files/media/documentazione/2022-11/VademecumPUMS_ver.31122.pdf

Uno degli elementi caratterizzanti il PUMS riguarda la partecipazione, ossia il coinvolgimento degli *stakeholders* e di tutti i portatori di interesse⁹⁶, compresi i cittadini. Proprio su questo punto il CERVAP, il Centro di Ricerca sul Valore Pubblico, dell'Università degli Studi di Ferrara, ha riscontrato che dalle prime esperienze realizzate dei PUMS sono emerse delle criticità, tra cui le inadeguate modalità di coinvolgimento dei cittadini nella fase esecutiva⁹⁷ del piano. Per poter affrontare progetti di mobilità sostenibile è invece fondamentale il coinvolgimento di tutti gli attori della filiera.

In questa sede sarà trattato e discusso il tema della mobilità sostenibile soffermandoci sul trasporto delle persone (tralasciando quindi il trasporto di merci), presentando brevemente, grazie ad un'analisi della letteratura condotta da ISPRA Istituto Superiore per la Protezione e la Ricerca Ambientale, alcuni progetti di mobilità sostenibile come la mobilità dolce, e le azioni di *traffic calming* (zone 30) e citandone altri per sottolinearne i benefici connessi.

2.3.3.1 Esempi di progetti di mobilità sostenibile

Una mobilità più sostenibile consente di ridurre le emissioni nocive, ha impatti positivi sulla salute umana riducendo la sedentarietà, riduce l'inquinamento acustico e l'incidentalità, migliorando anche l'aspetto della sicurezza oltre che essere un'opportunità di sviluppo economico e di inclusione sociale.

Una delle forme di mobilità sostenibile che troviamo all'interno dell'analisi svolta da ISPRA, è il Pedibus. Il Pedibus è definito come un "gruppo di studenti che vanno e tornano da scuola a piedi, accompagnati da volontari (genitori, insegnanti, ecc.) lungo percorsi prestabiliti e il più possibile sicuri".⁹⁸ I suoi principali vantaggi riguardano gli aspetti sanitari, ambientali, sociali ed economici. Oltre a ridurre le emissioni nocive, diminuire l'inquinamento acustico, rinsalda i rapporti sociali tra i bambini oltre a

⁹⁶ <https://www.fitconsulting.it/piani-urbani-per-la-mobilita-sostenibile-trieste-punta-sulla-logistica-urbana-per-lefficientamento-del-sistema-portuale/>

⁹⁷ <https://valorepubblico.com/progetto/progetto-sna-la-public-value-governance-della-mobilita-sostenibile/>

⁹⁸ <https://www.garzantilinguistica.it/ricerca/?q=pedibus>

renderli più autonomi, li educa alla mobilità sostenibile, e promuove uno stile di vita sano.

Il Pedibus, inoltre, può innescare un circolo virtuoso in quanto se più bambini vanno a piedi, si riduce il traffico e l'inquinamento acustico. Infine, si può ipotizzare un cambiamento nelle abitudini di spostamento anche per altre attività e aiutare lo sviluppo di economie locali riducendo al contempo l'uso di trasporto motorizzato nelle aree urbane.

Un ulteriore esempio di azione verso una mobilità più sostenibile sono le cosiddette zone 30. Si tratta di aree urbane, o tratti di strada in cui la velocità massima consentita sono 30 km/h. Questa azione, assieme anche al coordinamento e temporizzazione dei semafori e la presenza di rotatorie nelle intersezioni, sono sistemi progettati per creare delle "onde verdi" lungo le arterie stradali con lo scopo di aumentare la sicurezza stradale, diminuire l'inquinamento acustico e rendere il flusso di traffico più fluido, rendendo migliore la convivenza tra auto, biciclette e pedoni.⁹⁹

La riduzione del numero di accelerazioni e decelerazioni, fermate e ripartenze migliora l'efficienza del motore riducendo i consumi di carburante e le emissioni. Inoltre, una guida aggressiva è responsabile di un forte aumento nel consumo di carburante e di emissioni, rispetto ad una guida più regolare e rilassata.¹⁰⁰

Negli studi analizzati da ISPRA si è riscontrato che l'adozione delle zone 30 comporta una diminuzione delle emissioni di rumore e del numero e gravità di incidenti (Figura 2.9), ma non è chiaro l'effetto positivo sulle emissioni di inquinanti atmosferici in quanto dipendono dal modello di analisi utilizzato, tipologia di carburanti, e tipo di inquinante oggetto di analisi.

⁹⁹ De Maio E., et al. (2023), *La stima dei benefici ambientali associati a interventi di mobilità sostenibile: metodologie e risultati*, ISPRA - Istituto Superiore per la Protezione e la Ricerca Ambientale - Quaderni e Società 26/2023, Roma

¹⁰⁰ ISE (2021). *Guida sul risparmio di carburante e sulle emissioni di CO2 delle autovetture*. Edizione, 2021.



Figura 2.9 Comparazione del campo visivo a diverse velocità¹⁰¹

Ancora, forme di mobilità dolce come la bicicletta, rappresentano un'alternativa economica che può essere un'opzione anche per le fasce di popolazione meno abbienti, facile da utilizzare, meno costosa rispetto ad altre modalità di trasporto, con costi di investimento per le infrastrutture bassi; inoltre, non utilizza combustibili, non inquina, è silenziosa, favorisce l'attiva fisica¹⁰², consente maggiore autonomia ai giovani ed anziani e riduce lo stress.

La ciclabilità oltre ad essere una leva per la promozione della mobilità sostenibile (e salutare) rappresenta uno strumento particolarmente significativo per lo sviluppo dello *Slow Tourism*, della cosiddetta *Experience Economy*, ed è parte integrante delle strategie per lo sviluppo e rivitalizzazione delle aree interne.

Anche per la United Nations Economic Commission for Europe (Unece), una delle raccomandazioni pratiche per indirizzare le politiche sulla mobilità sostenibile e rendere le città più vivibili è la promozione della mobilità attiva non solo nei centri urbani ma anche in scala più ampia attraverso l'intermodalità dei trasporti.¹⁰³

All'interno del PUMS della città di Trieste del 2019, troviamo altre "pillole" di risultati derivanti dalla mobilità in bicicletta:

- "L'utilizzo della bicicletta in Europa stimabile nel 7,2% di percentuale di utilizzo rispetto agli altri mezzi genera ogni anno un giro d'affari 200 miliardi di euro, una cifra pari al PIL della Danimarca" (EU, ECF);

¹⁰¹ Comune di Trieste (2019). *Piano Urbano della Mobilità Sostenibile (PUMS) del Comune di Trieste – Fase II – attività di raccolta dati, analisi e valutazioni della situazione attuale*. Trieste.

¹⁰² Privitera, D. (2014), *Sostenibilità e mobilità a pedali*, in [Archivio di studi urbani e regionali: 111, 3, 2014] [Milano: Franco Angeli, 2014.] <https://doi.org/10.3280/ASUR2014-111005>

¹⁰³ <https://greenreport.it/news/mobilita/mobilita-urbana-sostenibile-e-gestione-del-territorio-un-manuale-onu/>

- "In Olanda ogni anno vengono investiti in ciclabilità 25 € pro-capite, in Gran Bretagna 2,35 €, in Ungheria 3 €. A livello aggregato, in tutta l'Unione Europea vengono investiti una media di 56 € pro capite per generare un beneficio economico di 400 € pro-capite. Il rapporto tra costi e benefici è quindi di circa 1:70" (ECF);
- "I negozi che si affacciano su arterie ciclabili riportano un aumento delle vendite al dettaglio del 49%" (Measuring Streets, NYC, 2012);
- "Passare dall'auto alla bicicletta per recarsi al lavoro significa risparmiare dal 16-20% del proprio stipendio" (Istat);
- "Ad ogni punto percentuale di aumento degli spostamenti in bicicletta in ambito urbano corrisponde una diminuzione del 2 - 5% degli incidenti fra tutti gli utenti della strada" (Safety in numbers, Jacobsen 2003-2009);
- "Il Libro Bianco dei Trasporti realizzato da Confcommercio nel 2012 valuta che la congestione stradale nella sola Italia sia responsabile della perdita di oltre 50 miliardi di euro all'anno, pari al 3% dell'intero PIL nazionale" (Libro Bianco trasporti Confcommercio).¹⁰⁴

Infine, se si fa anche solo una breve ricerca, quando i vari organi e le varie istituzioni a diversi livelli, trattano la materia della mobilità, il concetto e le strategie che si intendono perseguire sono sempre basate sul concetto di sostenibilità. Dalla "Strategia regionale per lo sviluppo sostenibile" della Regione Lombardia, al "Piano Strategico Puglia 20>30. Costruiamo insieme il nostro futuro. La mobilità come volano per lo sviluppo territoriale", fino al "PNR 2021-2027 Programma nazionale per la ricerca. Grande ambito di ricerca e innovazione: clima, energia, mobilità sostenibile" del Ministero dell'Università e della Ricerca.

Ad esempio, il rapporto redatto dal Ministero delle Infrastrutture e della mobilità sostenibili "Verso un nuovo modello di mobilità locale sostenibile", fissa gli obiettivi di un sistema di mobilità pubblica locale sostenibile:

- sostenibilità economica: deve essere efficiente e rappresentare un fattore propulsivo per la crescita dei territori, migliorando sia la quantità che la qualità del servizio di mobilità offerto;

¹⁰⁴ Comune di Trieste (2019). *Piano Urbano della Mobilità Sostenibile (PUMS) del Comune di Trieste – Fase II – attività di raccolta dati, analisi e valutazioni della situazione attuale*. Trieste.

- sostenibilità sociale: deve essere accessibile, sia in termini monetari che fisici, di qualità (con riferimento ad esempio alla frequenza, puntualità, grado di intermodalità, ecc.), ed efficiente. Deve rispondere ai bisogni di interazione, partecipazione e inclusione sociale degli individui;
- sostenibilità ambientale: deve ridurre al minimo gli effetti negativi sull'ambiente (minore congestione, diminuzione dell'inquinamento acustico e dell'aria, minore incidentalità) aumentando la quota degli spostamenti attraverso l'uso dei mezzi pubblici e collettivi e della mobilità attiva (a piedi e in bicicletta).¹⁰⁵

Ancora, a livello europeo, il progetto della rete di percorsi ciclistici a lunga percorrenza "Eurovelo", nato nel 1995 dalla European Cyclists' Federation (ECF) e alcune associazioni di ciclisti britanniche e tedesche, promuove l'uso della bicicletta come mezzo di trasporto e ricreativo, utile a rispondere in maniera sostenibile alle esigenze di trasporto e mobilità, turistiche, ambientali, e salutistiche.¹⁰⁶

In Italia, invece, troviamo la Federazione Italiana Ambiente e Bicicletta FIAB (membro della ECF), un'organizzazione ambientalista che ha come finalità principale la diffusione della mobilità sostenibile in ambito urbano ed extraurbano attraverso l'uso della bicicletta quale mezzo di trasporto ecologico. Svolge un ruolo di *advocacy* nei confronti delle istituzioni e dei decisori per ottenere interventi per migliorare la vivibilità urbana; organizza eventi e manifestazioni per promuovere la cultura dell'uso della bicicletta e il cambiamento verso questo tipo di mezzo di trasporto,¹⁰⁷ e ha elaborato la proposta "BICITALIA", un network nazionale di percorsi (sovraregionali o di collegamento con altri paesi confinanti) con diversi obiettivi e ragioni di esistenza:

- trasportistica: essere una rete di mobilità lenta, libera dal traffico, che risponda in maniera sostenibile ai problemi degli spostamenti, arrivando fino al centro delle città;
- turistica: essere una rete che sia da volano allo sviluppo e all'aumento di forme di turismo sostenibile;
- conservazione del territorio: essere una rete ciclabile e pedonale che poggia prevalentemente sul recupero della viabilità minore esistente o potenziale;

¹⁰⁵ Ministero delle infrastrutture e delle mobilità sostenibili (2021) *Verso un nuovo modello di mobilità locale sostenibile*

¹⁰⁶ Coscia, C., Occelli, C. L. M. (2018), *Valorizzazione del territorio e mobilità sostenibile nel contesto Horizon 2020: nuove opportunità per scenari di sviluppo locali* [tesi di laurea magistrale]. Torino: Politecnico di Torino <http://webthesis.biblio.polito.it/id/eprint/8071>

¹⁰⁷ <https://fiabitalia.it/fiab/chi-siamo/>

- economie locali: essere una rete di ciclovie che contribuisce allo sviluppo di economie su piccola scala dei territori attraversati;
- intermodalità: contribuire alla valorizzazione dell'intermodalità di trasporto.¹⁰⁸

Per promuovere e attuare politiche di mobilità sostenibile (come le altre pratiche viste in precedenza), le tre dimensioni della sostenibilità, il territorio con le sue specificità, il coinvolgimento di tutti gli *stakeholders*, la promozione di una cultura verso il concetto e i principi della sostenibilità, e una maggiore etica di responsabilità da parte di tutti, sono imprescindibili e fondamentali.

¹⁰⁸ <https://www.bicitalia.org/it/bicitalia/il-progetto>

Capitolo 3. Il consumo di tempo libero

La nostra società contemporanea è caratterizzata dalla sensazione continua di non avere tempo, da una costante pressione temporale sul quotidiano e dalla convinzione che oggi tutto scorra molto più in fretta dove i ritmi sono diventati insostenibili. Le giornate sono costellate da innumerevoli micro-esperienze quotidiane che portano ad accumulare stress e ad una continua sensazione di affanno.¹⁰⁹

È da questa sensazione che nasce e si rafforza sempre di più il desiderio di rallentare, di un tempo libero, di “risparmiare” tempo e di avere del tempo per sé.

3.1 Origini del tempo libero

Il concetto di tempo libero come tempo sociale¹¹⁰ è abbastanza recente e vede la sua comparsa a partire dalla rivoluzione industriale. Il tempo del contadino, operaio, artigiano, prima era relativamente lento, malleabile, flessibile, ora, invece, il tempo “ragiona” in ottica di produttività ed efficienza e deve essere dunque calcolato, previsto e ordinato. Diventa dunque lineare e misurato ed un qualcosa che può essere perso, sprecato, recuperato, guadagnato.¹¹¹ Il tempo è vissuto come un “qualcosa” che deve essere afferrato, che appartiene e dunque non può essere perso, anzi, è rivendicato e desiderato.

Nell’antichità vi era una nozione di tempo “altro” rispetto alle incombenze quotidiane: nella Grecia classica, la *σχολή* rappresenta il tempo dedicato alle occupazioni liberali e alla quieta riflessione (Aristotele), così come, nella Roma imperiale, l'*otium* costituisce la nobile occupazione, il diritto-dovere degli uomini destinati a ricoprire le più alte cariche (Cicerone).

Il tempo libero, nell'antichità, è dunque una prerogativa delle classi superiori.¹¹²

¹⁰⁹ Donatiello D. (2020) *Judy Wajcman, La tirannia del tempo. L'accelerazione della vita nel capitalismo digitale*, in «Cambio. Rivista sulle trasformazioni sociali», Vol. 10, n. 20: 185-188. doi: 10.13128/cambio-10774

¹¹⁰ Belloni M. C. (1998) *Tempo Libero* - Enciclopedia delle scienze sociali

¹¹¹ Corbin, A. *L'invenzione Del Tempo Libero, 1850-1960*. Roma Bari: Laterza, 1996. Print.

¹¹² Belloni M. C. (1998) *Tempo Libero* - Enciclopedia delle scienze sociali

Il tempo libero, e come questo veniva vissuto, assumeva connotazioni positive o negative a seconda del punto di vista con il quale lo si esaminava. Per la cultura cristiana dipendeva dal collegamento tra tempo libero e piaceri dello spirito o dei sensi; per la classe borghese dedita alla crescita economica e alla produttività del tempo, l'ozio era condannato e in netta contrapposizione con i suoi valori; per i circoli libertini della Francia del XVII e XVIII secolo, invece, l'ozio inteso come espressione ed esaltazione di raffinatezza superiori unito ad uno stile di vita fondato sul piacere e sul godimento, e sull'essere "padroni del proprio tempo", diventava il simbolo di una protesta elitaria nei confronti della morale puritana e borghese.

Per gli ambienti rurali, invece, sono le feste sia di impostazione laica (giostre e tornei, carnevale, giochi circensi romani, ecc.) che di impostazione religiosa (processioni, giubilei) ad avvicinarsi di più al nostro concetto moderno di tempo libero perché rappresentano un'interruzione dalle attività quotidiane, un momento di pausa dal lavoro e un'occasione di socialità.

Ma è con la rivoluzione industriale che il significato attuale di tempo libero viene acquisito. Il lavoro in fabbrica comporta la netta separazione tra luogo di lavoro e luoghi destinati ad altre funzioni, e tra tempo di lavoro e tempo destinato al recupero delle forze sia biologiche che psichiche. Sui piani spaziale e temporale vi è ora una netta separazione, e la fluidità e liquidità che prima caratterizzavano le vite degli individui, vengono meno.

I ritmi lavorativi ora sono scanditi dalle macchine e dall'orologio (prima quello del campanile, poi quello da tasca o da polso, si instaura lentamente la disciplina dell'orario) e non più dalle stagioni o dal giorno e la notte; non sono più connessi alla natura (la luce solare è sostituita dall'illuminazione artificiale): il tempo libero da ora viene considerato solo in relazione e in opposizione al tempo del lavoro. La settimana si divide, sempre più consapevolmente, fra il tempo per sé e il tempo per il padrone.¹¹³

Nella prima fase dell'industrializzazione, il tempo libero così riconosciuto e accumulato inizia ad essere gestito da organizzazioni religiose, organizzazioni di lavoratori, istituti

¹¹³ Corbin, A. *L'invenzione Del Tempo Libero, 1850-1960*. Roma Bari: Laterza, 1996. Print..

o gruppi che in qualche modo aiutano gli individui al nuovo ordine e organizzazione quotidiana, e dall'altra li orienta verso pratiche che non turbino l'ordine borghese.¹¹⁴ La regolamentazione delle feste, ad esempio, rappresenta una forma che da un lato è uno dei pochi spazi di tempo libero per i lavori, e dall'altro aiuta nella moralizzazione dei costumi (nascono ad esempio movimenti antialcolismo). In Italia, troviamo da una parte organizzazioni laiche nate dalla libera associazione dei lavoratori con scopo di mutuo sostentamento, attente alla formazione, educazione, socialità e ricreazione dei lavoratori, dall'altra organizzazioni religiose impegnate nell'educazione dei giovani e attente all'aspetto educativo (l'opera di San Giovanni Bosco fonda oratori per i giovani). Nello stesso tempo, si vedono nuove forme di gestione del tempo libero come fenomeno sociale. In Inghilterra, e negli Stati Uniti, nascono una cultura popolare e un'industria del divertimento cittadino.

Nel 1841 Thomas Cook organizza il suo primo viaggio, nel 1850 viene progettato il Central Park, nel 1851 si inaugura la prima esposizione universale a Londra e nello stesso tempo negli Stati Uniti nasce lo sport-spettacolo. Nel rapporto Chadwick nel 1842 si legge: "Molta depravazione, credo, potrebbe essere evitata grazie al cricket o al football"¹¹⁵; ciò dà bene l'idea di quale fosse il pensiero dell'epoca in merito ad uno svago collettivo che fino a quel momento era sconosciuto e andava gestito.

Con il passare degli anni, lo studio dei rendimenti e della stanchezza del lavoro, impone un po' alla volta, l'aumento dei momenti di riposo. Le esigenze legate alla produttività vanno di pari passo con quelle legate alla dignità del lavoratore che si ritrova ad accumulare più tempo slegato dal lavoro.

Un momento di rottura avviene alla fine della Seconda guerra mondiale, un periodo che vede la diffusione delle ferie pagate, delle vacanze, del tempo libero inteso come merce e disponibile per il consumo. È un periodo connotato da una forte tensione fra l'uso del tempo razionale e il desiderio di distrazione che si manifesta con lo sviluppo del divertimento di massa.¹¹⁶

Il miglioramento delle condizioni di vita e l'aumento delle disponibilità economiche favoriscono un modello che vede l'organizzazione della vita quotidiana nella quale il

¹¹⁴ Belloni M. C. (1998) *Tempo Libero* - Enciclopedia delle scienze sociali

¹¹⁵ Corbin, A. *L'invenzione Del Tempo Libero, 1850-1960*. Roma Bari: Laterza, 1996. Print.

¹¹⁶ ibidem

tempo libero è uno spazio rilevante e di diritto. Gli individui e le loro famiglie assumono nuovi modelli di comportamento come l'andare al cinema, praticare attività sportive, consumare il tempo libero per attività di puro piacere ed edonistiche come le spese per spettacoli, per l'abbigliamento o per spostamenti di piacere.¹¹⁷ Si assiste ad un'esplosione dei consumi e ad un aumento della domanda che porta alla nascita di imprese attinenti alla ricreazione, come l'industria turistico-alberghiera, cinematografica, discografica, di produzione di beni per lo sport, ecc.¹¹⁸ Per molti individui il tempo libero rappresenta il tempo per sé, governato dal piacere, dal godimento della realizzazione ed espressione di se stessi;¹¹⁹ un tempo progettato dall'individuo per stesso, un "modo di espressione più completa di sé attraverso il corpo, i sensi, i sentimenti, l'immaginazione, la mente".¹²⁰ Si tratta di un tempo per la ricreazione non più della forza lavoro, ma di sé; un tempo personale che vede la riconquista di certe abilità autonome come la pesca con la lenza, il giardinaggio, il fai da te, e di forme per la costruzione di una propria identità che passa anche attraverso un nuovo rapporto con la natura e gli oggetti. È per molti aspetti una rivoluzione del tempo che smette di considerare negative tutte le forme di inattività anche legate al riposo, all'ozio coltivato, al silenzio, alla distrazione, all'avventura e all'evasione, forme di autonomia e di invenzione di sé.¹²¹

3.2 La sociologia del tempo libero

3.2.1 Accezioni e significati del tempo libero

Diversi autori e studiosi hanno trattato il tema del tempo libero, e ancora oggi non vi è una definizione univoca. Il punto di vista di partenza con il quale viene indagato e studiato il tema, il cosa viene studiato, la dimensione, il come e la cornice di delimitazione (se esiste) che viene considerata, rendono la questione complessa.

Di seguito si citeranno alcuni dei più importanti autori, nonché le accezioni e i tentativi di classificazione che si sono via via sviluppati.

Lo Verde, in una sua rapida ricognizione della letteratura, individua tre accezioni:

¹¹⁷ Belloni M. C. (1998) *Tempo Libero* - Enciclopedia delle scienze sociali

¹¹⁸ ibidem

¹¹⁹ Corbin, A. *L'invenzione Del Tempo Libero, 1850-1960*. Roma Bari: Laterza, 1996. Print.

¹²⁰ Dumazedier J., Ripert A. (1966) *Le loisir et la ville*, Editions du Seuil, Paris

¹²¹ Corbin, A. *L'invenzione Del Tempo Libero, 1850-1960*. Roma Bari: Laterza, 1996. Print.

1. “Il *leisure* coincide con il tempo libero e con l’*otium* contrapposto al *negotium*.”¹²² Nel pensiero occidentale e in base alla diversa prospettiva culturale e religiosa, i due termini assumono una connotazione ora positiva, ora negativa.
Uno degli autori che utilizza questa accezione è Thorstein Veblen. Nel 1899 nella sua opera “*The theory of the leisure class*”, definisce il tempo libero improduttivo e colmo di consumi esibizionistici per il rafforzamento del prestigio di ricchi parassiti. Per l’autore l’*otium* assume un’accezione negativa ed è una pratica possibile solo per coloro che vivono nell’agiatezza: pochi individui che intendono, attraverso lo svolgimento di queste attività, rimanere una minoranza della società;
2. “Il *leisure* può essere definito non solo in relazione al “tempo del lavoro”, ma soprattutto come “tempo liberato” dal lavoro.”¹²³ Tale accezione nasce alla fine del XIX secolo a seguito della decisione da parte dei *captain of industries* di concedere ai lavoratori un periodo non lavorativo definito “per legge” per rispondere sia alle necessità degli operai di ritempersi, sia per rispondere alle loro prime rivendicazioni sulle condizioni di lavoro. Lo stesso Thomas Cook definisce questa “vacanza” una pratica per la “coltivazione della temperanza”. Questo tempo assume un significato di rigenerazione del corpo e dello spirito.
All’interno di questa accezione troviamo anche il *leisure* come pratiche di “tempo liberato” dalle dinamiche del sistema di produzione e del sistema di consumo di massa.
3. “Il *leisure* è inteso come tempo o condizione finalizzata alla “realizzazione di sé”, cioè un tempo “dotato di senso individuale”, prima che collettivo, il cui valore è fondamentalmente attribuito dall’individuo”.¹²⁴ Il *leisure time* diventa un tempo “altro” rispetto a quello lavorativo e può essere impiegato per svolgere attività di svago, altre attività lavorative, prendersi cura di sé o semplicemente far nulla.

Altre teorie si sono sviluppate nel corso dei decenni e in diversi paesi nei quali iniziano ad affacciarsi gli studi sul tempo libero.

Ad esempio, per la teoria marxista, il tempo libero ha una doppia natura: da una parte come valore d’uso e necessario per la ricostituzione della forza lavoro, dall’altro come

¹²² Verde, F. M. L. (2009). *Sociologia del leisure un’introduzione*. Studi Di Sociologia, 47(1), 33–69.
<http://www.jstor.org/stable/23005108>

¹²³ ibidem

¹²⁴ ibidem

valore di scambio, come pluslavoro che la classe capitalista si accaparra sotto forma di consumi improduttivi.¹²⁵

Negli anni '20, invece, negli Stati Uniti iniziano i primi studi sul tempo libero esaminando il nuovo ceto medio che viene assunto come archetipo della nuova società americana.¹²⁶

All'interno di questi studi troviamo tre temi principali: il tempo libero come:

“espressione di consumi imposti e che costituisce quella fonte di appagamento non più rappresentata dal lavoro” (Riesman, 1950); “realizzazione delle relazioni familiari e di hobbies personali” (Mead, 1957); “piacere come pratica quasi obbligatoria di vita quotidiana” (Mead e Löwenstein, 1955).¹²⁷

Per la tradizione francese, infine, il tempo libero deve essere considerato in relazione con gli altri tempi (tempi di lavoro, di riproduzione, ecc.) in quanto contribuisce insieme a questi, alla costruzione del tempo sociale attraverso cui si realizzano le esperienze individuali.¹²⁸

Al sociologo francese Dumazedier spetta il merito di aver dato la definizione più rigorosa di tempo libero. Nel 1978 si esprime in questo modo: *“Crediamo sia il più valido e più pratico riservare la parola loisir al solo contenuto del tempo impiegato per la realizzazione della persona come fine ultimo. Questo tempo è concesso all'individuo dalla società quando quest'ultimo ha assolto, in base alle norme sociali vigenti, i propri impegni professionali, familiari, socio-spirituali e socio-politici. È un tempo che viene reso disponibile in seguito alla riduzione della durata del lavoro e degli obblighi familiari, al regredire degli obblighi socio-spirituali ed alla liberazione dagli impegni socio-politici. L'individuo si libera quindi a modo proprio della fatica rilassandosi, della noia divertendosi, dalla specializzazione professionale, sviluppando in maniera seria le capacità del corpo e dello spirito. Questo tempo disponibile non è la conseguenza di una decisione del singolo individuo, ma in primo luogo il risultato di una evoluzione socio-economica”*.¹²⁹

¹²⁵ Belloni M. C. (1998) *Tempo Libero* - Enciclopedia delle scienze sociali

¹²⁶ ibidem

¹²⁷ Belloni M. C. (1998) *Tempo Libero* - Enciclopedia delle scienze sociali

¹²⁸ ibidem

¹²⁹ Dumazedier J., (tr.it.), *Sociologia del Tempo Libero*, Franco Angeli, Milano, 1978

Per il sociologo, il tempo libero è dunque un insieme di attività scelte liberamente e che possono essere funzionali al divertimento, alla crescita personale, culturale, al riposo, alla partecipazione sociale;¹³⁰ ed è caratterizzato da diverse tipologie di caratteri:

1. liberatorio: perché è il risultato di una libera scelta ed è liberatorio rispetto ad una serie di obblighi istituzionali come il lavoro, la famiglia, ecc.;
2. disinteressato: perché non è legato a nessuno scopo di lucro (a differenza del lavoro);
3. edonistico: perché legato ad un'attività che crea uno stato di soddisfazione fine a se stessa che quando viene a mancare, tipicamente è causa della cessazione di tale attività;
4. personale: perché legato all'individualità della persona che esprime la propria creatività e riesce a sfuggire alla routine quotidiana e a ritemparsi.¹³¹

Per Dumazedier il *leisure time* "è l'espressione di un nuovo bisogno sociale dell'individuo di disporre di se stesso per se stesso".¹³²

Certamente vi potranno essere delle differenze tra individui e gruppi sociali, perchè l'utilizzo del tempo libero dipende anche dalle condizioni socioeconomiche dei singoli. Gasparini, invece, aggiunge un ulteriore tassello, in quanto il tempo libero "comprende una serie di attività liberamente scelte dall'attore, come il volontariato, le attività di servizio o di utilità sociale, l'autoproduzione, la microimprenditorialità, un secondo lavoro, le attività di formazione successive alla fase scolastica iniziale".¹³³

Il tempo libero permette dunque agli individui di ritrovare la propria identità perduta nella dimensione lavorativa,¹³⁴ attraverso forme di creatività e attività che permettono l'autorealizzazione e lo sviluppo di nuove relazioni.¹³⁵

3.2.2 Tipi di classificazioni del tempo libero

Oltre alle diverse accezioni e ai diversi significati che via via si sono evoluti e che gli autori hanno tentato di dare, il tempo libero risulta complesso anche da classificare.

¹³⁰ Mesa, D. (2008), *Costruire conoscenze nei progetti di sviluppo territoriale - Il progetto Equal "Il tempo libero si fa impresa"*. Milano: Franco Angeli.

¹³¹ ibidem

¹³² Dumazedier J., (tr.it.), *Sociologia del Tempo Libero*, Franco Angeli, Milano, 1978

¹³³ Gasparini, G. (1996), *La dimensione sociale del tempo*, FrancoAngeli, Milano, 1996: p. 84

¹³⁴ Mesa, D. (2008), *Costruire conoscenze nei progetti di sviluppo territoriale - Il progetto Equal "Il tempo libero si fa impresa"*. Milano: Franco Angeli.

¹³⁵ Minardi E. (2000) *Economia e sociologia della notte*, Homeless Book, Faenza.

Nella ricognizione della letteratura, Lo Verde, cerca di ricostruire i tipi di classificazioni di intendere e di definire il *leisure*.

Kraus¹³⁶, nel 2001, individua sei modi di intendere il *leisure*:

1. Significato "classico": "uno stato dell'essere nel quale l'attività svolta come "fine a se stessa"" (significato dato da Aristotele)¹³⁷;
2. *Leisure* come simbolo di appartenenza di classe;
3. *Leisure* come tempo "non obbligato" o "discrezionale";
4. *Leisure* come insieme di attività svolte nel tempo libero. Qui l'autore riporta la definizione dell'*International Study Group on Leisure and Sociale Science*: "consiste in un numero di occupazioni nelle quali l'individuo può indulgere del proprio libero volere – riposarsi, divertirsi, arricchire la propria conoscenza, migliorare le proprie competenze disinteressatamente, accrescere la partecipazione volontaria nella vita di comunità dopo aver portato a termine i propri compiti professionali, familiari e sociali";
5. *Leisure* come uno stato dell'essere segnato dalla libertà;
6. *Leisure* come in relazione ai valori religiosi o come "espressione della spiritualità".

Karlis¹³⁸, invece, individua tre punti di vista:

1. condizione residuale: tempo libero da impegni lavorativi, familiari, sociali, ecc.;
2. attività svolte volontariamente e riconosciute socialmente come *leisure activities*;
3. attività auto-soddisfacenti della persona.

I tentativi di classificazione che si sono succeduti e che diversi autori hanno tentato di fare, riguardano anche le modalità e le pratiche attraverso cui si declina il *leisure*.

Per Dumazedier¹³⁹, una prima classificazione riguarda le aree di interesse:

- interessi fisici o svaghi fisici;
- interessi manuali o svaghi pratici;
- interessi estetici o svaghi artistici;
- interessi intellettuali o svaghi intellettuali;

¹³⁶ Kraus, R. (2001) *Recreation and Leisure in Modern Society*, Jones and Bartlett Publishers, Boston - Toronto - London - Singapore

¹³⁷ Verde, F. M. L. (2009). *Sociologia del leisure un'introduzione*. Studi Di Sociologia, 47(1), 33-69.
<http://www.jstor.org/stable/23005108>

¹³⁸ Karlis, G. (2004) *Leisure and Recreation in Canadian Society*, Thompson Educational Publishing Inc., Toronto

¹³⁹ Dumazedier J. (1993) *Sociologia del tempo libero*, FrancoAngeli, Milano

- interessi sociali o svaghi sociali.

Ibrahim, invece, tenta di classificare le “forme” che assumono i comportamenti di *leisure*. Secondo l'autore, le scelte degli individui sono il frutto della combinazione di due set di indicatori: il primo riguardante la dimensione sociale, il secondo, invece, riguarda l'ambiente fisico, naturale e vegetativo. In questo modo, si tende ad avere un approccio che integra le pratiche di *leisure* con le condizioni ambientali, culturali, sociali ed economiche.

Infine, altri autori, classificano le pratiche in relazione al lavoro, la struttura della personalità, valori e stile di vita; ancora, in relazione ai bisogni individuali, alle intenzioni e dedizione, al grado di socialità¹⁴⁰ o sociabilità¹⁴¹, oppure sulla base delle dimensioni spazio e tempo.

La difficoltà nel definire il tempo libero, misurarne le variabili, classificarlo comporta una difficoltà nello studiarlo. Il tempo libero non è un mero contenitore di attività, ma riguarda il come vive una società. Più che essere definito dal tempo, il *leisure* definisce il tempo stesso.¹⁴²

Studi degli anni '70 utilizzano un approccio che parte dai problemi del *leisure* e attraverso lo studio sociale intendono dare una spiegazione alla causa di questi problemi (come ad esempio il tempo libero “forzato” dei pensionati e disoccupati, il tempo libero “scarso” dei professionisti o in termini di risorse economiche per alcune fasce di popolazione, ecc.).

Come definito da Lo Verde, gli studi spesso si concentrano sulle singole attività praticate a detrimento proprio dei significati che i singoli individui attribuiscono al tempo libero e alle sue pratiche. Per l'autore, i *leisure studies* dovrebbero “perseguire un obiettivo di ricerca interdisciplinare con lo scopo di rispondere a diverse questioni riguardanti il *leisure* come “dimensione umana””.¹⁴³

¹⁴⁰ “Capacità umana di tenere i gruppi e le reti insieme, di assicurare loro la coerenza e la coesione che li costituiscono in società: queste forme di solidarietà sociale, vale a dire la tribù, la città, la nazione, ecc., si possono chiamare morfologie” (Baechler 1996: 64)

¹⁴¹ ibidem

¹⁴² Dioguardi, V., & Lo Verde, F. M. (2009). *Non solo quel che resta del giorno... Un'analisi comparativa del consumo di tempo libero in Europa*, 345-381

¹⁴³ Verde, F. M. L. (2009). *Sociologia del leisure un'introduzione. Studi Di Sociologia*, 47(1), 33-69.
<http://www.jstor.org/stable/23005108>

3.3 Il consumo di tempo libero in Italia

In Italia, è l'Istat che si occupa di effettuare indagini sull'Uso del Tempo dei cittadini. Per l'Istituto il tempo libero, e in particolare la quantità a disposizione di ogni individuo, essendo un tempo residuale, dipende dalle variazioni degli altri tempi della vita quotidiana (come il tempo dedicato al lavoro, allo studio, alla famiglia, alla cura della persona, ecc.).

L'ente utilizza quanto scritto da Belloni per definire il tempo libero: *“il tempo libero, cioè quella quota di tempo che gli individui possono dedicare ad attività scelte liberamente, non soggette ad altri vincoli imposti dall'esterno (fatta salva la propria capacità di spesa), non finalizzate a lucro e considerate fonte di piacere e/o di riposo, rappresenta una delle dimensioni che più incidono sulla qualità della vita delle persone (Belloni, 1998).”*¹⁴⁴

Di seguito si riportano solamente i dati principali dell'indagine svolta da Istat per avere un quadro generale della quantità di tempo libero a disposizione, e come questa viene impiegata.

Secondo le ultime indagini di Istat ed Eurostat, il paese europeo con più tempo libero a disposizione in un giorno medio è la Finlandia con ben 5h 50', seguita da Norvegia con 5h 40'. L'Italia si colloca al quint'ultimo posto della classifica dei paesi analizzati per quantità di tempo libero a disposizione in un giorno medio. Come si può vedere dalla figura 3.1, un italiano ha a disposizione 4h 54', un'ora in meno rispetto ad un finlandese. Tali differenze si riscontrano a causa delle diverse condizioni del mercato del lavoro e delle condizioni femminili nei vari paesi. (In questa sede non si affronteranno tali tematiche, ma il lettore può approfondirle leggendo l'indagine Istat qui citata).

¹⁴⁴ Istat (2019), *I tempi della vita quotidiana. Lavoro, conciliazione, parità di genere e benessere soggettivo*. Roma

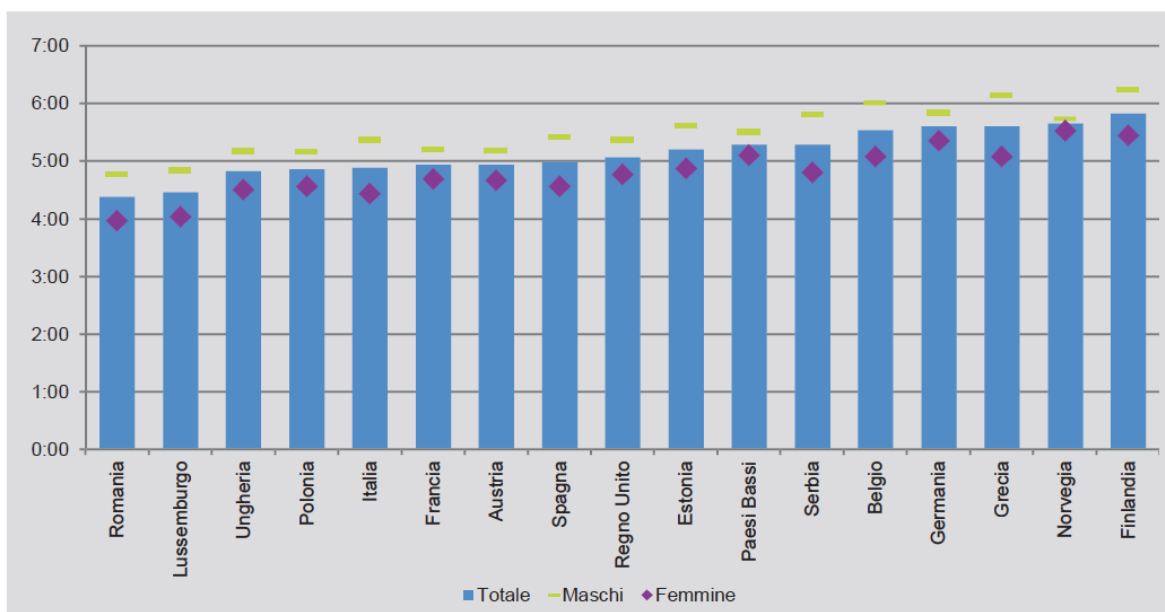


Figura 3.1 Tempo libero in un giorno medio settimanale della popolazione di 15 anni e più in alcuni paesi europei (a) per sesso - vari anni (b) (durata media generica in ore e minuti)¹⁴⁵ Fonte: Eurostat, Indagine armonizzata europea Uso del tempo - Edizione 2018

Analizzando la composizione della giornata (Figura 3.2), si nota, ad esempio, come la Finlandia riesca a raggiungere il primo posto per quantità di tempo libero contraendo sia il tempo di lavoro totale che quello relativo alla cura della persona.

Un ulteriore aspetto interessante da analizzare riguarda la Germania, che ha saputo contrarre tutti gli altri tempi della giornata (rispetto alla media dei paesi europei), riuscendo così ad avere un maggiore equilibrio tra i tempi dedicati alle varie attività quotidiane.

¹⁴⁵ (a) L'indagine Uso del tempo è condotta su base volontaria, è pertanto disponibile soltanto per alcuni paesi della Ue.

(b) Austria 2008-2009; Estonia, Spagna, Francia, Ungheria, Finlandia 2009-2010; Romania, Norvegia e Serbia 2010-2011; Paesi Bassi, Grecia 2011-2012; Belgio, Germania, Polonia 2012-2013; Regno Unito, Lussemburgo 2014-2015. Per l'Italia nel database Eurostat sono presenti i dati dell'edizione 2008-2009, qui aggiornati con i dati dell'ultima edizione 2013-2014.

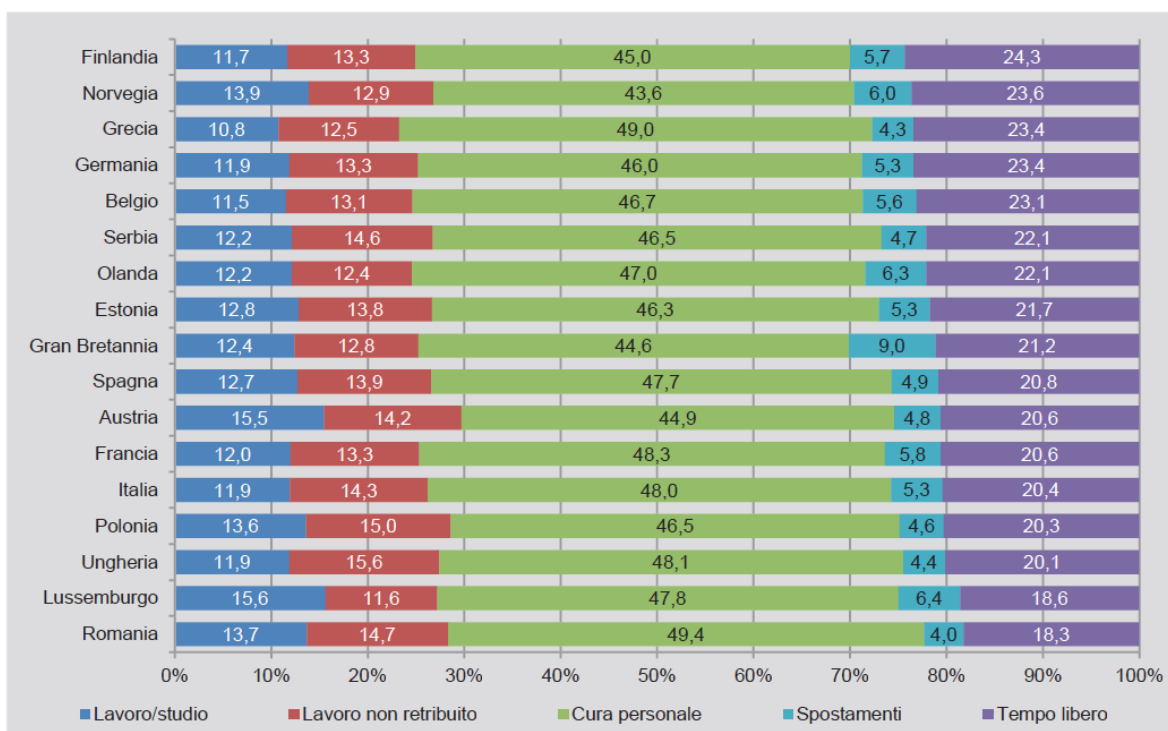


Figura 3.2 Il bilancio del tempo di un giorno medio settimanale per la popolazione di 15 anni e più in alcuni paesi europei - vari anni (a) (composizione percentuale sulle 24 ore)¹⁴⁶ Fonte: Eurostat, Indagine armonizzata europea Uso del tempo - Edizione 2018

Come abbiamo già indicato, l'Italia dispone mediamente di 4h 53' di tempo libero¹⁴⁷ al giorno, ma la sua distribuzione non è omogena perché molto dipende dalle caratteristiche individuali (genere, età, condizione lavorativa, ecc.).

Come si può vedere dalla figura 3.3, le donne hanno uno svantaggio di tempo libero rispetto agli uomini di 55'. Inoltre, la quantità di tempo libero a disposizione varia anche col variare dell'età e quindi alle varie fasi del ciclo di vita, ognuna dei quali caratterizzate da diversi carichi di lavoro. I giovani tra i 15 e i 24 anni, e le persone con più di 65 anni sono coloro che hanno più tempo libero.

¹⁴⁶ a) Austria 2008-2009; Estonia, Spagna, Francia, Ungheria, Finlandia 2009-2010; Romania, Norvegia e Serbia 2010-2011; Paesi Bassi, Grecia 2011-2012; Belgio, Germania, Polonia 2012-2013; Regno Unito, Lussemburgo 2014-2015. Per l'Italia nel database Eurostat sono presenti i dati dell'edizione 2008-2009, qui aggiornati con i dati dell'ultima edizione 2013-2014.

¹⁴⁷ La piccola differenza rispetto al dato del confronto europeo è dovuta all'assenza nelle stime degli indicatori Unece del tempo dedicato alle attività produttive di caccia, pesca e raccolta di prodotti della natura, che rientrano nelle attività legate alla autoproduzione familiare, mentre per Eurostat sono incluse nel tempo libero.

Se si dà uno sguardo alla condizione lavorativa, gli occupati hanno la minore disponibilità di tempo libero, contro le casalinghe (occupate in lavori non retribuiti come la cura della propria casa e delle persone che ci vivono), gli studenti e i ritirati.

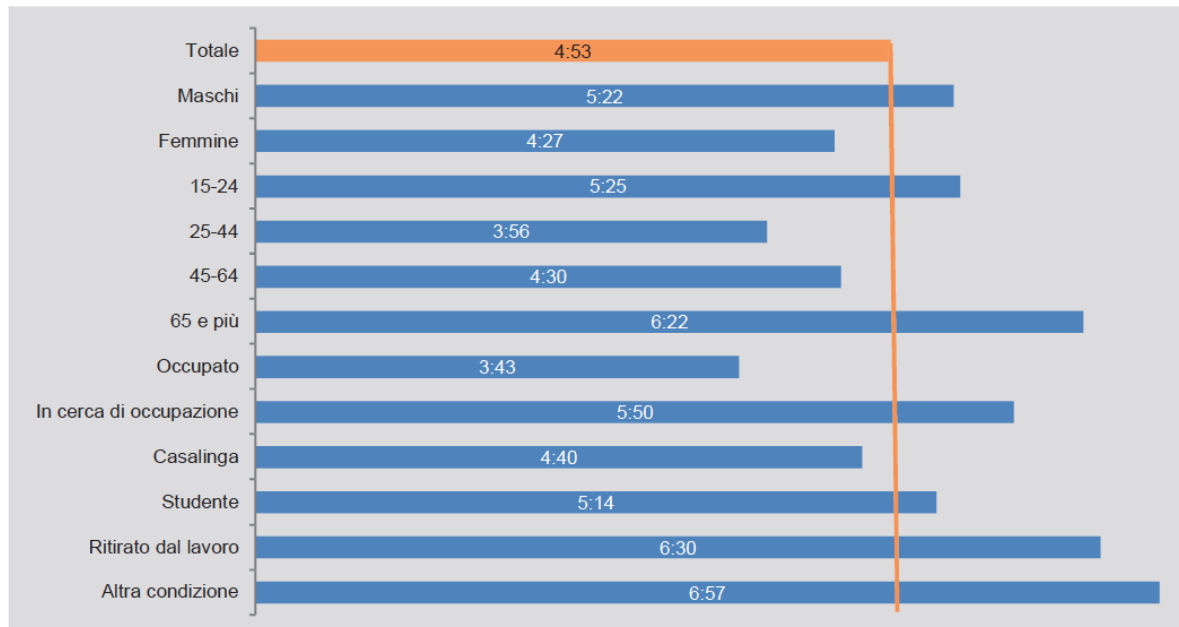


Figura 3.3 Tempo libero a disposizione della popolazione di 15 anni e più per alcune caratteristiche individuali – Anni 2013-2014 (durata media generica in ore e minuti). Fonte: Istat, Indagine uso del tempo.

Nel corso dell'ultimo decennio, la quantità di tempo libero a disposizione in un giorno medio è cresciuta in media di 15' (14' per gli uomini e 17' minuti per le donne), lasciando pressoché inalterato il divario di circa un'ora tra i due generi. Il segmento di popolazione che ha registrato il maggior aumento sono i giovani tra i 15 e 24 anni. (Figura 3.4).

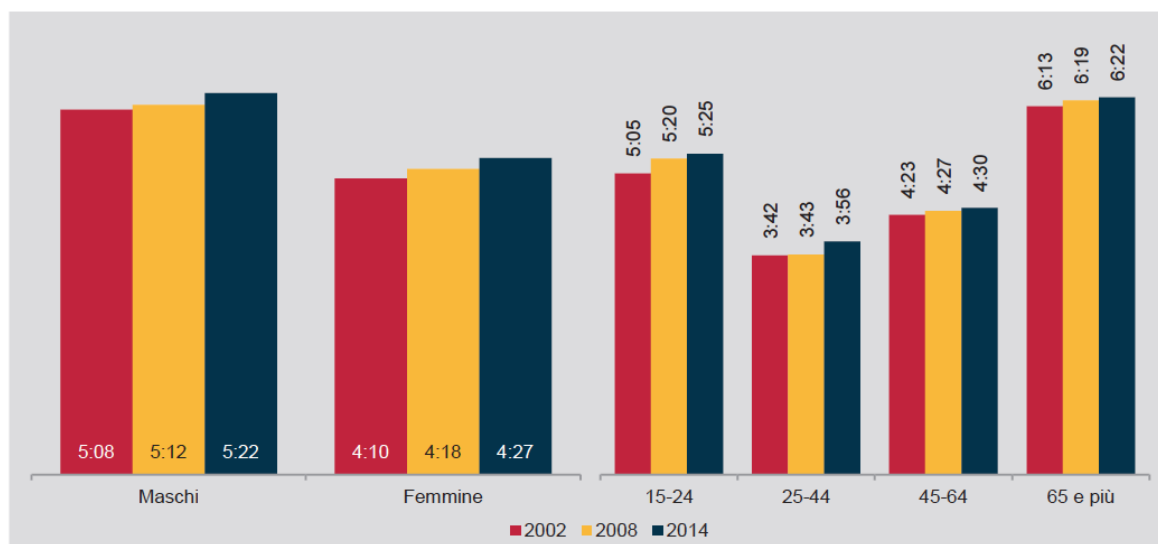


Figura 3.4 Tempo libero a disposizione della popolazione 15 anni e più per sesso e classe di età - Anni 2002-2003, 2008-2009, 2013-2014 (durata media generica in ore e minuti). Fonte: Istat, Indagine uso del tempo.

Il tempo libero che ogni individuo si trova ad avere a disposizione è ripartito tra diverse attività scelte liberamente dallo stesso sulla base delle proprie preferenze. Come già riportato sopra, e affermato dal sociologo Dumazedier, il tempo libero (essendo un insieme di attività scelte liberamente dall'individuo) è caratterizzato da una serie di caratteri: liberatorio, edonistico, personale e disinteressato.

La Figura 3.5 mostra come gli individui dei diversi paesi europei ripartiscano il tempo libero a disposizione. Nonostante ci siano caratteristiche culturali e climatiche diverse nei diversi Paesi, per tutti l'attività principale è guardare la televisione, seguita dalla vita sociale al secondo posto. È dalla terza posizione che si iniziano a vedere le differenze tra i Paesi: in Spagna, Romania, Lussemburgo ed Estonia si dà spazio alla socialità, in Austria allo sport e alle attività all'aperto, in Finlandia e Germania alle letture, in Italia, Serbia e Francia al riposo, nel resto dei paesi al terzo posto emerge l'uso delle nuove tecnologie. Ovviamente quest'ultima attività dipende sia dalla diffusione della rete Internet, che dalla fascia di popolazione esaminata; infatti per i giovani tra i 15 e 24 anni tale attività spesso risulta al primo posto.

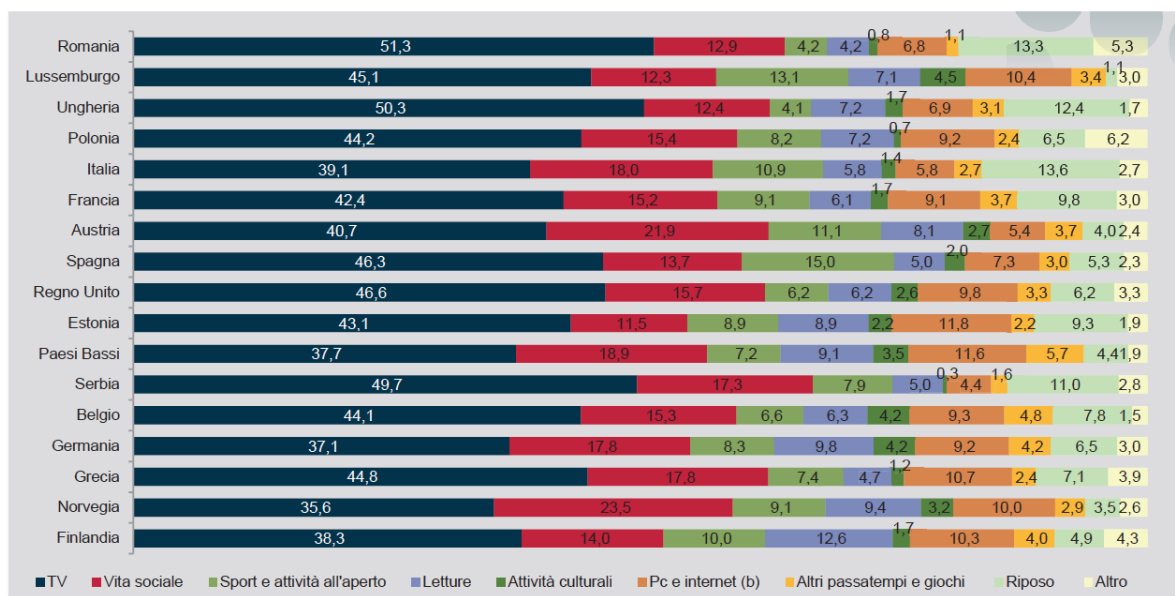


Figura 3.5 Composizione del tempo libero per tipo di attività svolte dalla popolazione di 15 anni e più in alcuni paesi europei - vari anni (a) (valori percentuali).¹⁴⁸ Fonte: Eurostat, Indagine armonizzata europea Uso del tempo - Edizione 2018

Come già affermato, anche in Italia guardare la televisione rappresenta l'attività principale svolta nel tempo libero (39,2% del tempo libero). Se si guarda però alla condizione occupazionale, vediamo come siano le casalinghe le maggiori fruitrici di programmi televisivi, mentre gli studenti toccano i livelli minimi.

Dando uno sguardo alla categoria sport e attività all'aperto, vediamo come questa situazione si ribalti completamente: sono gli studenti a dedicar maggior tempo, contro le casalinghe che destinano al movimento la minore quota di tempo libero. (Figura 3.6)

¹⁴⁸ (a) Austria 2008-2009; Estonia, Spagna, Francia, Ungheria, Finlandia 2009-2010; Romania, Norvegia e Serbia 2010-2011; Paesi Bassi, Grecia 2011-2012; Belgio, Germania, Polonia 2012-2013; Regno Unito, Lussemburgo 2014-2015. Per l'Italia nel database Eurostat sono presenti i dati dell'edizione 2008-2009, qui aggiornati con i dati dell'ultima edizione 2013-2014.

(b) Pc e internet comprende anche i giochi svolti con tali dispositivi, che sono pertanto esclusi dalla categoria Altri passatempi e giochi.

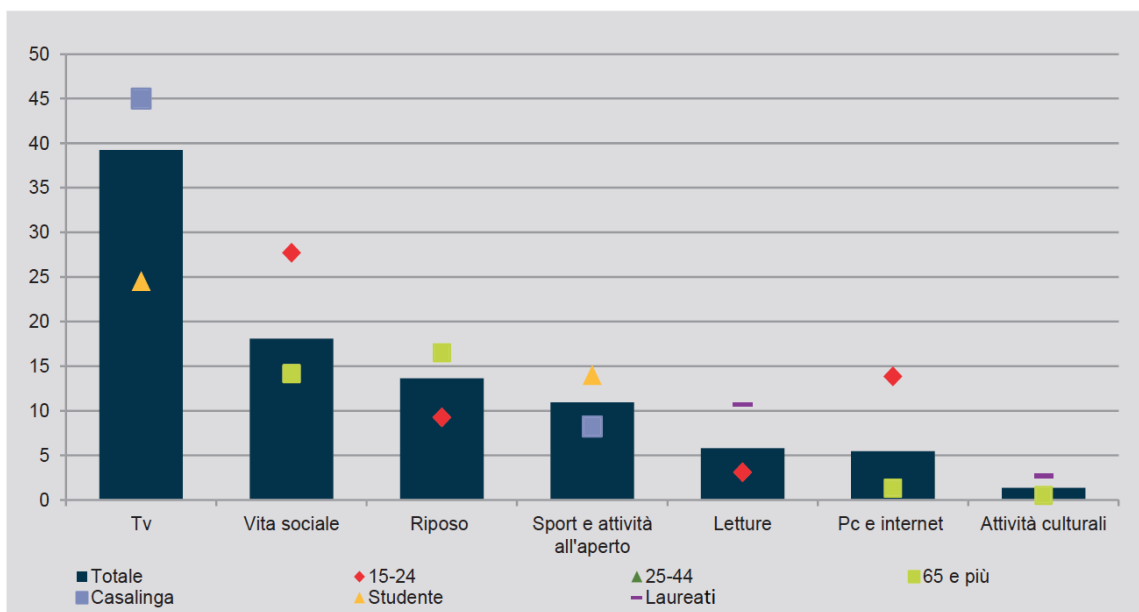


Figura 3.6 Principali attività di tempo libero svolte dalle persone di 15 anni e più - Anni 2013-2014 (composizione percentuale del tempo libero, valore minimo e massimo per alcune caratteristiche individuali). Fonte: Istat, Indagine uso del tempo.

3.4 L'uso della bicicletta nel tempo libero

Negli ultimi decenni, è cresciuta l'attenzione verso la tutela e la preservazione dell'ambiente, oltre che verso la sostenibilità nelle sue tre dimensioni (economica, ambientale e sociale). Gli individui stessi modificano i propri valori e assumono comportamenti sempre più *green* e sostenibili.

Secondo il rapporto Coop 2021¹⁴⁹ nella nuova mappa valoriale degli italiani al primo posto ci sono il benessere e la cura di sé, seguiti a stretto contatto dal contesto che li circonda: l'ambiente. Ben il 79% degli intervistati è preoccupato del riscaldamento globale e l'82% è convinto che ognuno di noi singoli cittadini, tramite azioni quotidiane eco-friendly, possa fare la differenza. Tra le azioni che gli intervistati hanno dichiarato di voler intraprendere o che già fanno parte della loro quotidianità vi sono: l'acquisto di prodotti sostenibili o con packaging green, il ricorrere ad energia verde e rinnovabile, migliorare l'efficienza energetica dell'abitazione e ridurre il ricorso a mezzi di trasporto diesel o benzina preferendo una modalità lenta.

¹⁴⁹ Russo, A. (2021). *Rapporto Coop 2021. Consumi e stili di vita degli italiani di oggi e di domani*. Roma

Su quest'ultimo punto l'89% degli intervistati ritiene che crescerà il numero delle persone che preferiranno una mobilità dolce.

A tal proposito, diversi sono gli studi e indagini che confermano l'aumento dell'utilizzo della bicicletta nelle attività di tempo libero come quelle legate al turismo e alla pratica fisico-sportiva.

3.4.1 L'uso della bicicletta per le attività turistiche

In Italia, la domanda legata ai prodotti enogastronomici, al patrimonio artistico e culturale, alla scoperta degli usi e costumi delle comunità locali dei centri minori è in costante aumento.¹⁵⁰

Cresce dunque la domanda di un turismo fortemente esperienziale e di autenticità, dove il turista è coinvolto e avvolto da emozioni e sensazioni delle specificità e caratteristiche proprie della comunità visitata con l'intento sostanzialmente di essere vissuta. I territori minori, distanti dal turismo di massa, hanno così l'opportunità di farsi conoscere e di mantenere vive le proprie tradizioni.

In aumento è anche la domanda turistica e del tempo libero che privilegia la scoperta dei territori con mezzi ecologici. La bicicletta risulta essere quindi un'ottima risposta alle richieste di autenticità, spostamento lento e scoperta del territorio, ma anche di svago e attività fisica.¹⁵¹

Il terzo Rapporto nazionale sul cicloturismo "Viaggiare con la bici 2023" curato dall'Istituto Nazionale Ricerche Turistiche in collaborazione con Legambiente sottolinea come l'uso della bicicletta e i valori ad essa associati siano cambiati nel tempo: da mezzo considerato povero, oggi ha acquisito un nuovo fascino, a tratti anche glamour, unito alla sempre più diffusa coscienza ambientalista e alla maggiore sensibilità verso forme di mobilità sostenibile da parte degli utilizzatori.

¹⁵⁰ Sabatino, M. (2013). *Il ruolo dell'identità nello sviluppo turistico dei territori minori in Europa*. Koreuropa. 3. 188.

¹⁵¹ Coscia, C., Ocelli, C. L. M. (2018), *Valorizzazione del territorio e mobilità sostenibile nel contesto Horizon 2020: nuove opportunità per scenari di sviluppo locali* [tesi di laurea magistrale]. Torino: Politecnico di Torino <http://webthesis.biblio.polito.it/id/eprint/8071>

Il Rapporto certifica che in Italia il numero di cicloturisti “puri” italiani e stranieri (si tratta di turisti la cui motivazione della vacanza, solitamente itinerante a tappe, è pedalare) è passato da circa 4 milioni del 2019 a più di 9 milioni nel 2022. Sempre nello stesso anno sono stati stimati in circa 24 milioni le presenze di turisti che trascorrono parte della vacanza utilizzando la bicicletta.

Nel 2022 le spese totali dei cicloturisti sono state stimate in 4 miliardi di euro. I cicloturisti “puri” hanno generato un impatto economico stimato in 1 miliardo di euro, mentre i turisti ciclisti in 3 miliardi euro, a conferma che il cicloturismo non è più un fenomeno di nicchia ma riveste un ruolo importante nel comparto turistico.

Sempre nello stesso anno le presenze attribuibili al cicloturismo sono state 33 milioni, pari al 4,3% di quelle totali.

Un’ulteriore conferma del fatto che il cicloturismo stia diventando una pratica sempre più diffusa in Italia, trova risposta nei numeri: il 38% delle agenzie di viaggio offre pacchetti dedicati alla domanda cicloturistica; e ben oltre 4500 alberghi hanno iniziato ad offrire qualche forma di servizio dedicato a questa tipologia di utenti.

Nei pacchetti vacanza i giorni in media dedicati al cicloturismo sono pari a 3,2, con una spesa media giornaliera per un pacchetto cicloturistico attorno ai 115 euro.

Nel rapporto (figura 3.7) si evidenziano anche le motivazioni che inducono il cicloturista a scegliere la bicicletta: alla prima posizione per i cicloturisti “puri” troviamo l’interesse per la natura come forma di turismo all’aria aperta che ben si sposa con l’utilizzo della bicicletta.

Per i turisti in bicicletta, forte è invece la motivazione per lo shopping.

A seguire, per entrambi spiccano gli interessi per gli aspetti culturali ed enogastronomici del territorio.

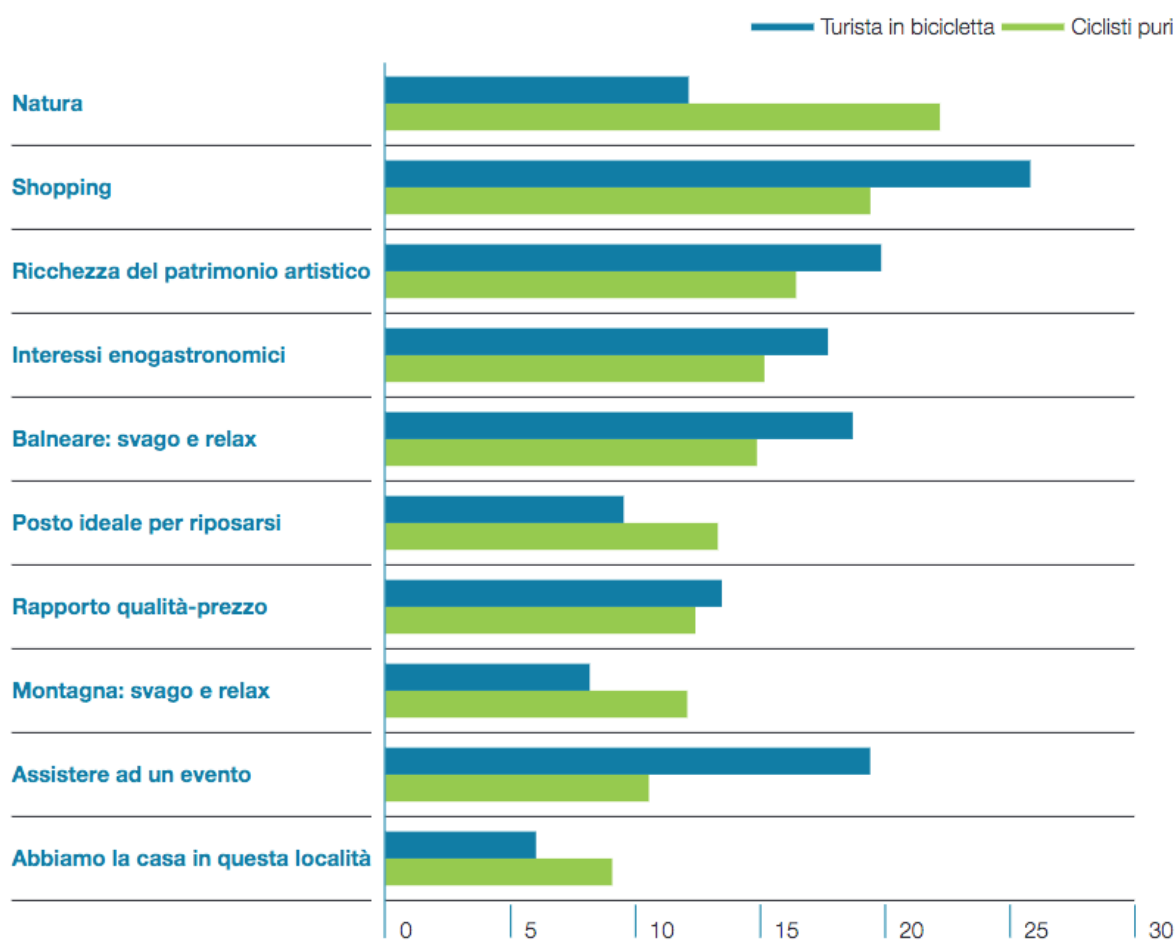


Figura 3.7 Oltre il pedalare: le motivazioni di vacanza complementari dei cicloturisti (% sul totale dei turisti, possibili più risposte). Fonte 3° Rapporto Italiano sul cicloturismo – ISNART

L'Italia è un paese ricco di percorsi, circa 4900 con circa 90.000 km disponibili per il cicloturismo, e sono ben 8 milioni gli italiani interessati al cicloturismo, pari al 16% della popolazione maggiorenne.¹⁵²

La spesa media giornaliera di un cicloturista “puro” italiano si attesta sui 69,7 euro, mentre quella di un turista in bicicletta è poco superiore e pari a 73,9 euro.

Entrambi i profili di utenti, una volta a destinazione si dedicano ad escursioni, gite, degusta prodotti enogastronomici locali e partecipa ad eventi tradizionali e folkloristici. Inoltre, le due tipologie di cicloamatori hanno una permanenza media maggiore rispetto al turista generico: i primi sostano per 1-2 settimane, contro il dato medio del turista generico che si attesta a 9 notti.¹⁵³

¹⁵² Banca Ifis (2022), *Ecosistema della Bicicletta*.

¹⁵³ ISNART – Istituto Nazionale Ricerche Turistiche, Legambiente (2023), *Viaggiare con la bici 2023: 3° Rapporto sul cicloturismo*. Roma

L'uso della bicicletta come forma di turismo sostenibile può essere un driver per lo sviluppo dei territori minori (come già discusso nel capitolo 2, si tratta di territori solitamente caratterizzati da un contesto rurale fatto di antiche tradizioni, un patrimonio storico, artistico e ambientale di qualità e una presenza diffusa di un sistema di piccole imprese nel settore artigianale tipico; marginali rispetto ad altri caratterizzati dai flussi turistici ed economici tradizionali e in grado di individuare nel territorio, nella sua specificità e caratteristiche storiche, culturali e antropologiche, un fattore competitivo e un valore aggiunto in grado di rafforzare gli interessi e l'identità stessa) se accompagnato da servizi che sono sempre più richiesti da questa tipologia di utenti. Come spiega bene l'esempio del Trentino-Alto Adige, che si conferma anche per il 2022 la regione *best in class* nell'accoglienza dei cicloturisti. Nella regione sono presenti 1340 alberghi con servizi dedicati, sia in assoluto sia in relazione ai percorsi ciclabili.¹⁵⁴ Sono proprio le *best practice* che vengono messe in pratica che permettono al Trentino-Alto Adige di ottenere 338.000 € di ricavi per km di percorso.

La regione accoglie il cicloturista a 360° tramite:

- un'ampia offerta di percorsi sicuri per ogni età e tipologia di ciclista;
- una rete di trasporti con servizi per il trasporto bici;
- una presenza di punti ristoro;
- servizi dedicati alla bicicletta come bike hotel, tour guidati, bike park e servizi di noleggio.¹⁵⁵

Il fenomeno del cicloturismo porta con sé i concetti di sostenibilità, salute e inclusione, sicurezza, ed è in grado di attivare circoli virtuosi valorizzando i territori e producendo benessere sia sulla salute, sia sul territorio e sia sull'economia.¹⁵⁶

3.4.2 L'uso della bicicletta per le attività fisico-sportive

Negli ultimi vent'anni gli italiani hanno dedicato sempre più tempo allo sport e alla pratica sportiva. Secondo le indagini di Istat¹⁵⁷, le persone da 3 anni e più che praticano attività fisico-sportiva sono passate dal 59,1%, del 2000 al 66,2 nel 2021. Nello stesso

¹⁵⁴ Banca Ifis (2022), *Ecosistema della Bicicletta*

¹⁵⁵ Banca Ifis (2021), *Ecosistema della Bicicletta*

¹⁵⁶ Banca Ifis (2022), *Ecosistema della Bicicletta*

¹⁵⁷ Istat (2022), *Sport, attività fisica, sedentarietà*. Roma

arco di tempo la quota di persone che non pratica alcuna attività si è ridotta dal 37,5% al 33,7%, e anche il gap di genere si è ridotto di quasi il 30% anche se continuano ad essere gli uomini a praticare più attività fisico-sportiva rispetto alle donne (rispettivamente 39,8% e 29,6% nel 2021). Figura 3.8

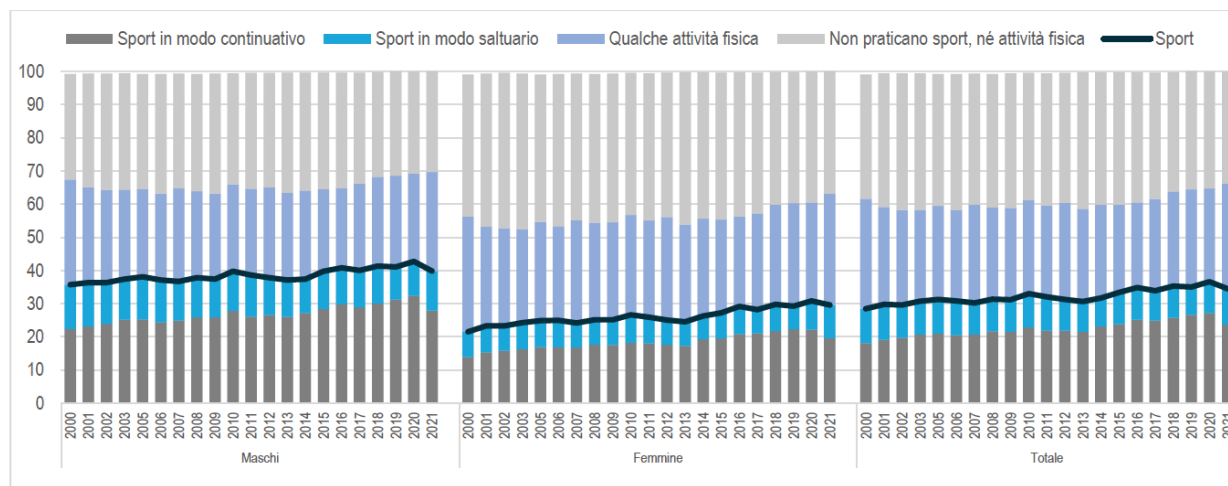


Figura 3.8 Persone di 3 anni e più che praticano sport con continuità o saltuariamente, svolgono qualche attività fisica, o non praticano sport né attività fisica. Anni 2000-2021, per 100 persone di 3 anni e più.
Fonte: Istat, Indagine Aspetti della vita quotidiana

In Italia, lo sport dimostra di avere un grande seguito. Oltre alle persone che praticano una qualche attività sportiva, sono circa 35 milioni le persone che si interessano di sport (circa il 61% della popolazione maggiorenne).¹⁵⁸

Secondo l'Osservatorio Sport System di Banca Ifis, sono il 27%, quasi 15,5 milioni di persone, gli italiani maggiorenni che praticano almeno uno sport, in prevalenza uomini (63%).

Come si può vedere dalla figura 3.9, il ciclismo è al quinto posto per interesse sportivo, ma sale al terzo posto tra gli sport più praticati con il 26%. Sono infatti circa 4 milioni gli italiani che praticano ciclismo e sul tesseramento la Federazione ciclistica ha registrato un aumento del 13% nel 2021, arrivando a più di 70 mila tesserati di cui un 10% rappresentato da una quota femminile in costante aumento.¹⁵⁹

Sempre secondo lo studio di Banca Ifis, i praticanti ciclismo sono:

- circa 8 milioni pari a circa l'8% degli italiani maggiorenni;
- in prevalenza uomini (70%);

¹⁵⁸ Banca Ifis (2021), *Ecosistema della Bicicletta*

¹⁵⁹ <https://bikechannel.it/2022/10/10/quanto-vale-il-ciclismo-in-italia-tra-sport-produzione-e-impatto-sostenibile/>

- che si impegna a riciclare (87%);
- che vive nel nord d'Italia (57%);
- d'accordo sul guidare meno per ridurre l'impatto ambientale (71%);
- favorevoli a regolamentazioni per le aziende con alto impatto ambientale (42%);
- preferiscono praticare attività fisica in vacanza (72%);
- scelgono destinazioni turistiche per le bellezze naturalistiche (60%).

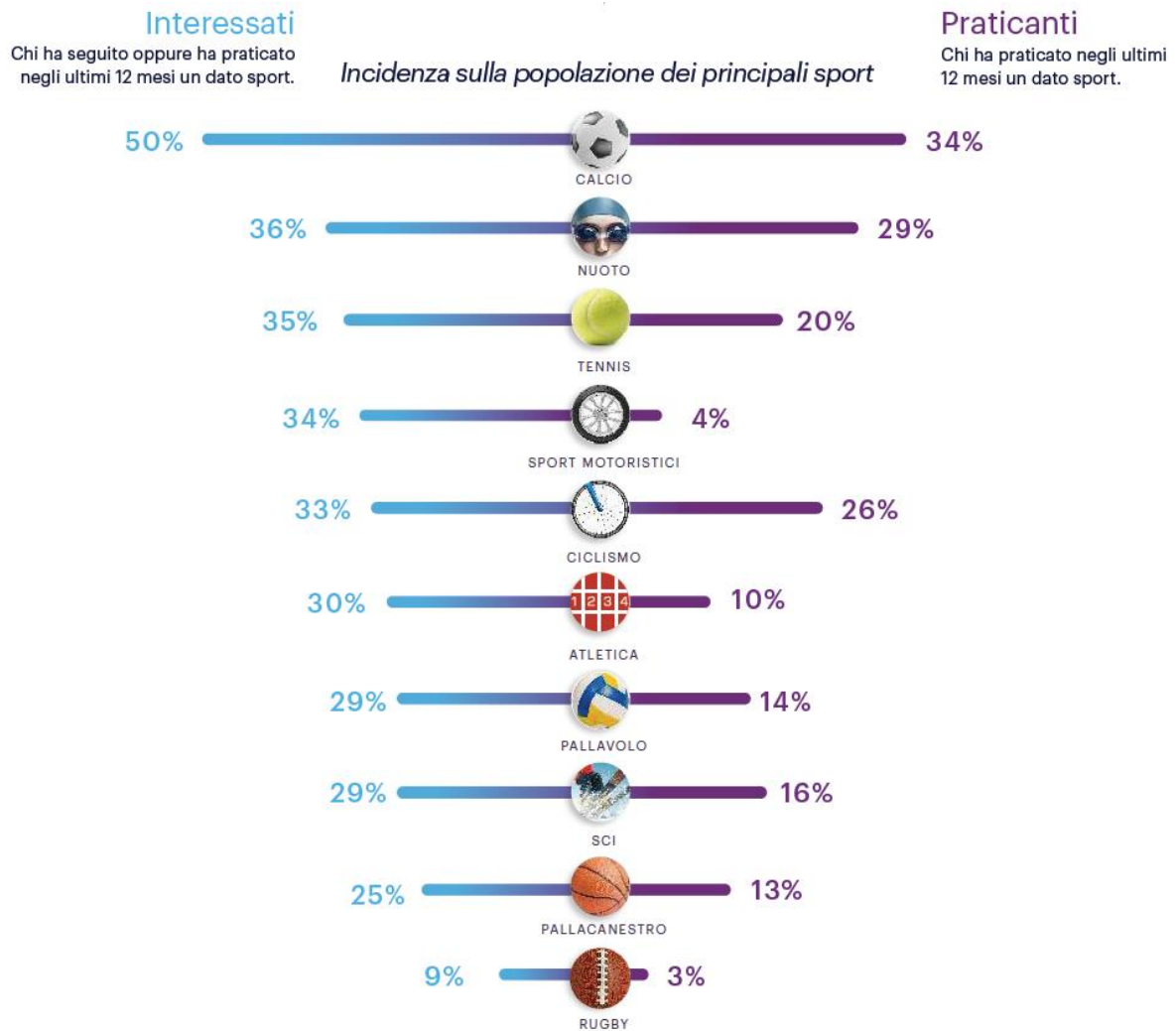


Figura 3.9 Incidenza sulla popolazione dei principali sport. Fonte: Banca Ifis

3.5 Il mercato della bicicletta

Negli ultimi anni, il mercato della bicicletta ha visto un'accelerazione sia in termini di valore che di volume. Secondo un'analisi di Fortune Business Insight, il mercato globale

della bicicletta nel 2019 valeva 65,4 miliardi di dollari, ed è aumentato di quasi il 50% (grazie anche alla pandemia di Covid-19) a 97,2 miliardi di dollari nel 2020.

Anche se con ritmi meno sostenuti il mercato continua ad espandersi, e secondo le proiezioni dell'analisi raggiungerà i 147,2 miliardi di dollari nel 2027.¹⁶⁰

Nel 2021, in Europa, sono state prodotte 13,5 milioni di biciclette, con un aumento del 11% rispetto all'anno precedente.

In Italia, la produzione nel 2021 è stata di quasi 3 milioni di pezzi, con una crescita costante negli anni, e pari al 16% dal 2018 al 2021 (figura 3.10).

Insieme alla vendita nel 2021 di quasi 2 milioni di biciclette, l'Italia è risultato il mercato europeo più florido.

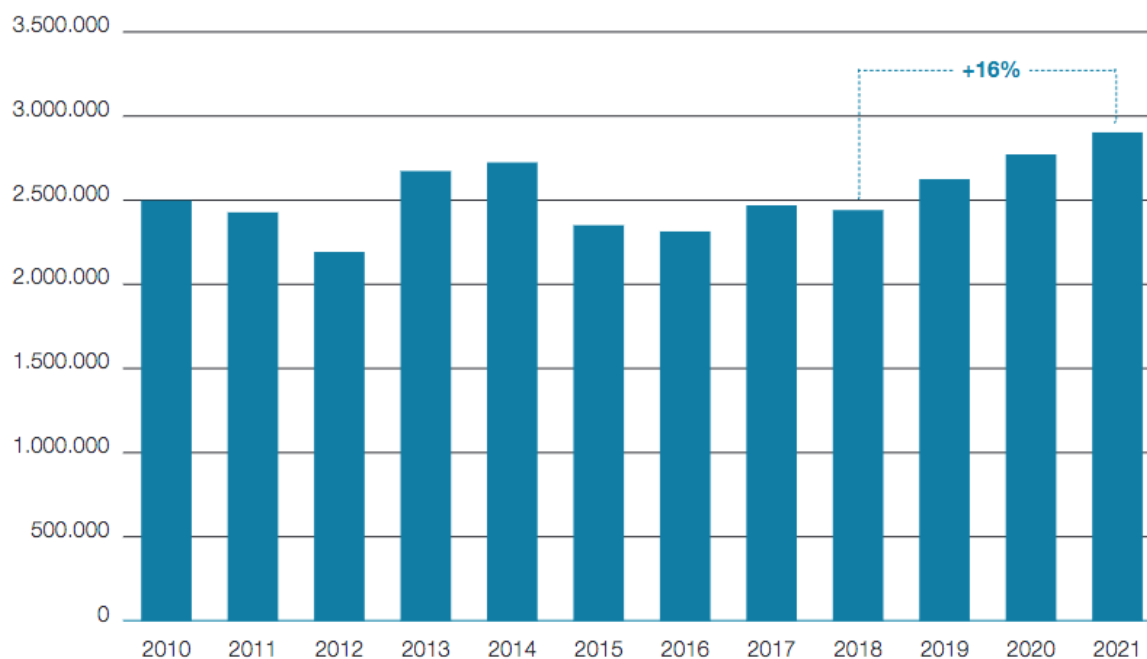


Figura 3.10 Serie storica: produzione di biciclette in Italia. Fonte 3° Rapporto Italiano sul cicloturismo – ISNART- Dati ANCMA, 2021.

Inoltre, si è registrata una vera e propria esplosione nel mercato delle e-bike, che ha visto negli ultimi anni un trend sempre in aumento sia nella produzione (+25 nel 2021 rispetto al 2020) che nelle vendite. Figura 3.11.

¹⁶⁰ ISNART – Istituto Nazionale Ricerche Turistiche, Legambiente (2023), Viaggiare con la bici 2023: 3° Rapporto sul cicloturismo. Roma

L'e-bike è stato il mezzo più richiesto dal mercato italiano nel biennio 2019-2020 e i distributori, commercianti al dettaglio e noleggiatori hanno prospettato un aumento delle vendite anche per il biennio 2021-2022¹⁶¹ (per il 2021 i dati visibili nella figura 3.11 già confermano tale previsione). Figura 3.12.

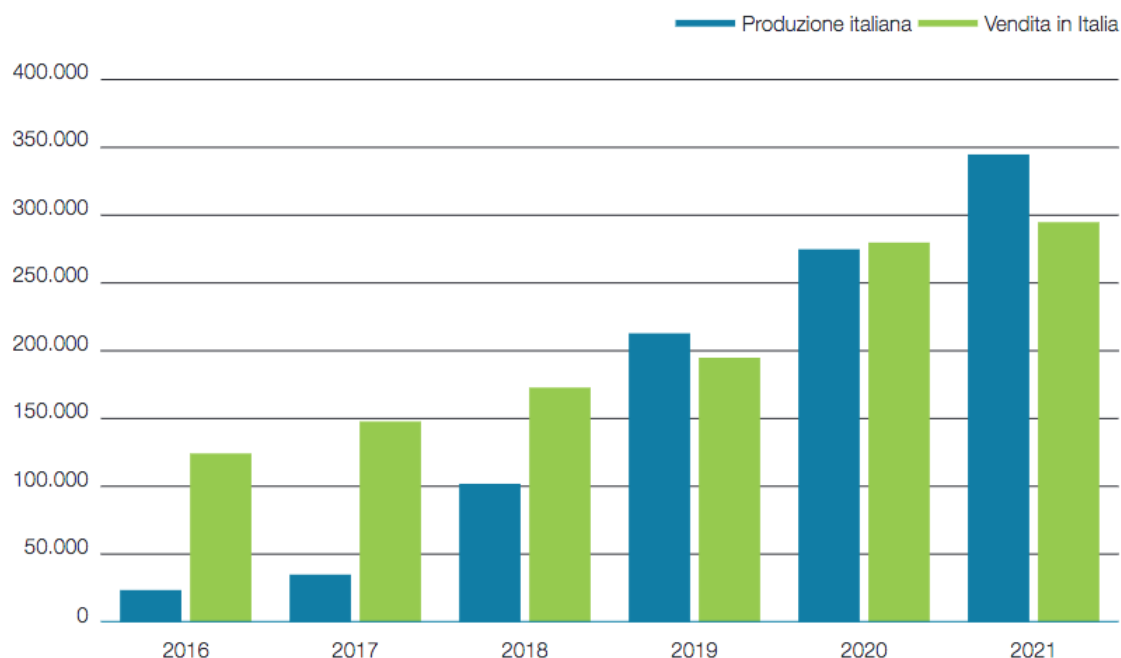


Figura 3.11 Produzione e vendita di e-bike in Italia. Fonte 3° Rapporto Italiano sul cicloturismo – ISNART-Dati ANCMA, 2021.

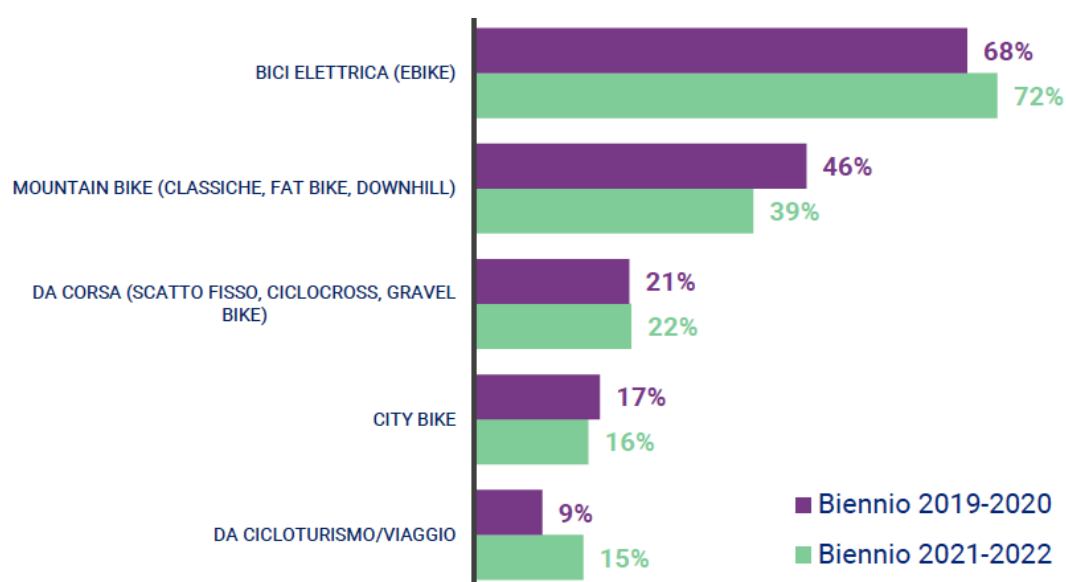


Figura 3.12 I modelli più richiesti dal mercato nel 2019-2020 e nel prossimo biennio (% - risposta multipla). Fonte Banca Ifis.

¹⁶¹ Banca Ifis (2021), *Ecosistema della Bicicletta*

Nello studio di Banca Ifis sul “Sistema della Bicicletta” del 2021, gli elementi di contesto che hanno accelerato il fenomeno dell’e-bike sono stati diversi:

- una crescente attenzione alla mobilità sostenibile;
- la necessità di spostamenti urbani rapidi e lontani dal traffico;
- la necessità di distanziamento sociale e di evitare l’uso dei mezzi pubblici;
- gli incentivi pubblici all’acquisto;
- l’innovazione tecnologica che ha reso le e-bike mezzi sempre più leggeri, performanti, confortevoli e con fasce di prezzo accessibili;
- l’estensione e la creazione di nuove piste ciclabili oltre agli investimenti in sicurezza stradale e infrastrutture.

Oltre a quanto sopra, l’e-bike è un mezzo inclusivo perché permette a un numero sempre più ampio di visitatori di accedere a territori e a vivere esperienze altrimenti preclusi.¹⁶²

Infine, un’ultima conferma del crescente trend dell’uso e “consumo” della bicicletta, viene dall’Istat e dall’indagine svolta sulle spese per consumo delle famiglie.

Come si può vedere dalla figura 3.13, la spesa media mensile familiare per la voce “bicicletta” è in costante aumento dal 2016 al 2021.

Voce di spesa (ECoicop)

Frequenza: Annuale, Indicatore: Spesa media mensile familiare (in euro correnti), Territorio: Italia

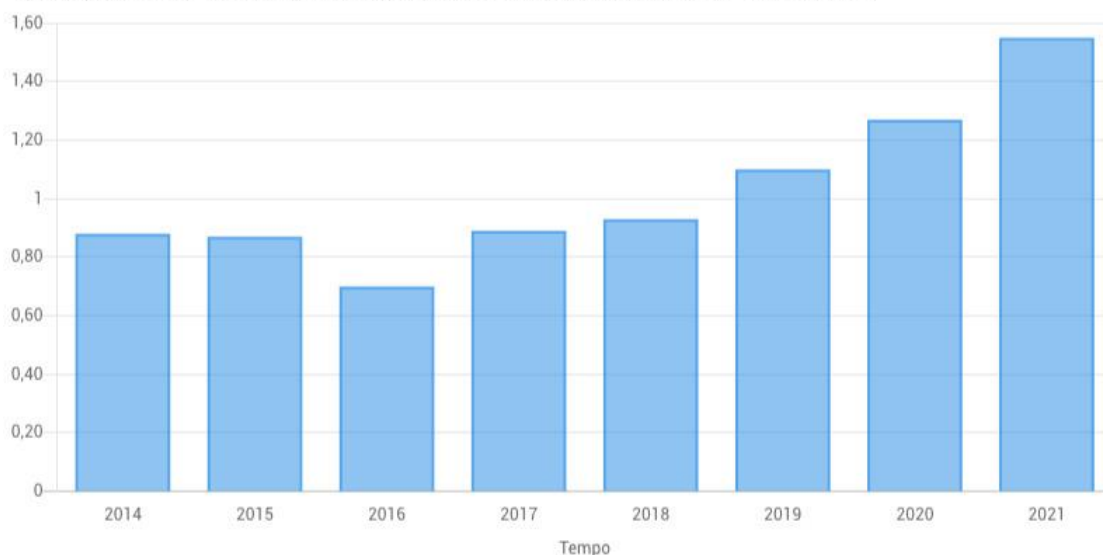


Figura 3.13 Spesa media mensile familiare in Italia. Fonte Istat ¹⁶³

¹⁶² Banca Ifis (2022), *Ecosistema della Bicicletta*

¹⁶³ <https://esploradati.istat.it/databrowser/#/it/dw/dashboards>

Capitolo 4. Nota metodologica e perimetro di indagine “Ciclabilità all’interno del Parco Regionale dei Colli Euganei”

L’aumento della sensibilità all’ambiente, al consumo sostenibile e ad una modalità di vivere luoghi e territori in maniera sempre più attenta e rispettosa del contesto, porta in primo piano l’uso di mezzi quali la bicicletta. Questo trend pone al centro il tema della ciclabilità intesa come l’insieme delle piste ciclabili e delle altre facilitazioni per il movimento delle biciclette¹⁶⁴ nonché la capacità di creare connessione e coinvolgere l’utente dal punto di vista emotivo e narrativo del territorio.

Il quadro generale è stato definito attraverso l’analisi e l’approfondimento dei temi quali: la sostenibilità, lo sviluppo locale e il consumo di tempo libero, con una successiva focalizzazione sul tema della ciclabilità all’interno del Parco Regionale dei Colli Euganei attraverso la somministrazione di un questionario strutturato al fine di far emergere bisogni, criticità e motivazione d’uso della bicicletta da parte degli utenti.

Come approfondito nel secondo capitolo, analizzando le pratiche di turismo e di mobilità sostenibile, l’utilizzo della bicicletta rappresenta e può rappresentare un driver di sviluppo locale sostenibile.

Per essere tale, però, la ciclabilità così intesa deve essere adeguata al fine di incentivare gli utenti ad utilizzare maggiormente questo mezzo ecologico e contestualmente rendere migliore la fruibilità per coloro che già la utilizzano.

Per valutare la ciclabilità si sono presi come esempio gli standard qualitativi citati all’interno del “Manuale della ciclabilità - Progetti e strumenti per promuovere l’uso urbano e turistico della bicicletta” pubblicazione realizzata grazie al progetto Interbike, finanziato dal Programma per la Cooperazione Transfrontaliera Italia-Slovenia 2007-2013.

I percorsi ciclabili svolgono diverse funzioni sia per la mobilità quotidiana che per il tempo libero o per entrambi, e sono di qualità quando rispettano standard normativi

¹⁶⁴ <https://www.garzantilinguistica.it/ricerca/?q=ciclabilit%C3%A0>

(come larghezza minima, pendenza, raggio di curvatura, ecc.) e standard di qualità: sicurezza, continuità ed attrattività.¹⁶⁵

Focalizzandosi sugli standard di qualità, il manuale indica 10 indicatori complessivi: n. 4 per la sicurezza (livello di traffico, omogeneità del percorso, punti pericolosi e senso di sicurezza), n. 2 per la continuità (deviazione e dislivelli, e capillarità) e n. 4 per l'attrattività (grado di scorrimento, qualità ambientale, pavimentazione e servizi).

Prendendo spunto dal manuale, per valutare la ciclabilità, si sono considerati 15 aspetti elencati di seguito. Alcuni aspetti possono essere ricondotti a più standard qualitativi.

SICUREZZA

- Manutenzione e sicurezza (presenza di buche, erbacce, staccionate, barriere, segnaletica, ecc.);
- Percorsi non promiscui con la sede stradale;

CONTINUITÀ

- Percorsi non promiscui con la sede stradale;
- Accessibilità per persone disabili e bambini;

ATTRATTIVITÀ

- Presenza di panchine, cestini per rifiuti, fontanelle;
- Presenza di segnaletica turistica;
- Presenza di piste ciclabili;
- Pulizia dei percorsi;
- Presenza di punti di assistenza/piccole riparazioni;
- Presenza di strutture ricettive "bike friendly";
- Facilità nel reperire informazioni di percorsi e itinerari;
- Presenza di punti per noleggio bicicletta;
- Offerta di tour organizzati;
- Offerta di gare/competizioni amatoriali;
- Presenza di aree dedicate (con punti ristoro, servizi igienici, ecc. Es.: bici grill, hub cicloturistici);
- Accessibilità per persone disabili e bambini;
- Servizio pubblico per trasporto biciclette.

¹⁶⁵ https://www.vegal.net/catalogo/web/allegati/5f608d8b72ba9_Manuale-della-Ciclabilita-Adriabike.pdf

Per analizzare la ciclabilità declinata negli aspetti elencati precedentemente, e capire se ve ne siano di migliorabili, è stato chiesto agli intervistati prima di indicare quanto per loro fossero importanti (grado di importanza: espresso con una valutazione da 1 “per nulla importante” a 6 “estremamente importante”), e successivamente chiedendo quanto fossero d’accordo (grado di accordo: espresso con una valutazione da 1 “per nulla d’accordo” a 6 “completamente d’accordo”) su un’affermazione qualitativa relativa ad ogni singolo aspetto.

La volontà è quella di confrontare i risultati per trovare evidenze relativamente ad aspetti considerati importanti, ma poco efficienti e/o sviluppati e quindi migliorabili. Si analizzeranno i singoli aspetti in funzione delle attività che gli utenti svolgono in bicicletta: quotidiane, come gli spostamenti verso il luogo di lavoro e/o di studio e per effettuare commissioni, fisico-sportive e turistiche.

4.1 Nota metodologica

Il questionario strutturato è stato creato e gestito attraverso lo strumento gratuito *Google Moduli*. La scelta di questo mezzo è stata dettata da diversi vantaggi oltre alla gratuità: facilità di utilizzo, semplicità e velocità nella compilazione, e facilità di condivisione tramite la creazione del link dedicato.

È stato eseguito un piccolo test pilota nei giorni 13-14-15 maggio 2023 che ha permesso di evidenziare le principali criticità e la riformulazione di alcune domande, per poi essere definitivamente lanciato il giorno 17 maggio 2023.

L’obiettivo numerico di risposte “positive”, intese come rispondenti che avessero utilizzato la bicicletta all’interno del Parco Regionale dei Colli Euganei, è stato fissato in 400 persone.

La raccolta di risposte è stata chiusa ufficialmente il giorno 2 giugno 2023 raccogliendo 768 risposte, di cui 489 “positive”.

La sua distribuzione è avvenuta principalmente attraverso il passaparola tra amici e conoscenti via *Whatsapp*, e la condivisione mediante il canale social *Facebook*, in gruppi dedicati e con interessi comuni legati sia all’aspetto territoriale del Parco, sia al mondo della bicicletta.

Inoltre, è stata creata un'inserzione attraverso il social network *Facebook* per raggiungere maggiori utenti. Il pubblico di riferimento per l'inserzione è stato così definito:

- Genere: tutti;
- Età: dai 18 ai 60 anni;
- Luogo di residenza Padova (+ raggio di 25 km);
- Interessi scelti (tra quelli disponibili): mountain bike, bicicletta a pedalata assistita, bicicletta da corsa, cicloturismo, ciclismo o bici.

Attraverso l'inserzione sono state raggiunte 37.624 persone, per lo più di genere maschile (62,4%), e maggiormente di età tra i 45 e 65 anni.

Per la tipologia di canali di somministrazione utilizzati, che permettono agli utenti di auto-selezionarsi nella partecipazione alla compilazione del questionario, il campione di rispondenti non è un campione probabilistico.

Si è scelto di utilizzare un linguaggio semplice e il più possibile comprensibile, cercando di non lasciare spazio ad interpretazioni diverse della stessa domanda.

La struttura del questionario (Allegato 1 in appendice) è stata progettata seguendo l'approccio per la gestione degli stimoli (Bernardi, 2005).¹⁶⁶

Ad una prima sezione di contatto e presentazione dell'indagine, è seguita una seconda con alcune semplici domande introduttive generali, per poi passare alla parte centrale del questionario contenente le questioni centrali sulla ciclabilità. Per questa sezione, si è seguita una sequenza ad imbuto che prevede domande generali seguite da domande più specifiche riguardanti: il grado di importanza dei vari aspetti della ciclabilità, le varie attività che si possono fare in bicicletta per capire come e quali sono le motivazioni per le quali viene utilizzata all'interno del Parco, il grado di accordo su affermazioni qualitative legate ai vari aspetti della ciclabilità.

Infine, si sono inserite le domande conclusive di gratificazione (richiesta di suggerimenti) e relativamente ai dati socio-biografici del rispondente.

¹⁶⁶ Bernardi, L. (2005). Percorsi di ricerca sociale. In Percorsi di ricerca sociale (pp. 1-287). Carocci.

Le stesse domande sono state poste sia a coloro che hanno svolto attività in bicicletta all'interno del Parco Regionale dei Colli Euganei, sia a coloro che non vi sono mai stati. Di questi ultimi si analizzeranno le informazioni generali introduttive al tema, e la sezione finale facoltativa relativa a suggerimenti, consigli e associazioni al termine "bicicletta".

La figura 4.1 illustra la struttura del questionario.

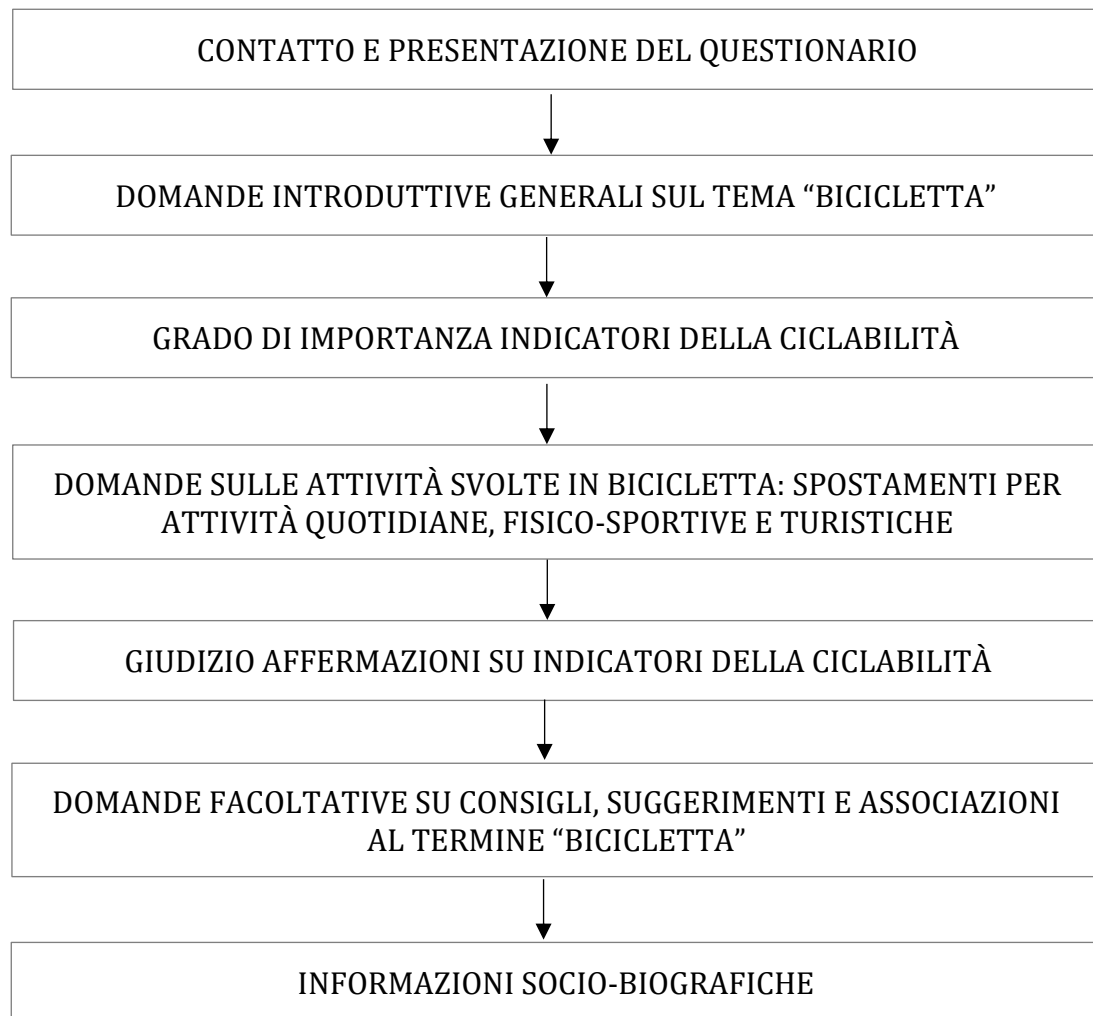


Figura 4.1 Struttura questionario. Fonte ed elaborazione proprie

I dati e i grafici sono stati elaborati prima tramite l'utilizzo del foglio *Excel* in cui sono state raccolte le risposte, successivamente tramite il software "R" per trovare possibili correlazioni interessanti tra i vari aspetti della ciclabilità.

Per analizzare le domande a risposta aperta verrà presentato un grafico in cui le risposte saranno aggregate per affinità semantica al fine di facilitarne l'analisi.

4.2 Perimetro di indagine

4.2.1 Informazioni socio-biografiche dell'intero campione rilevato

Come anticipato, il numero di rispondenti che avessero usato la bicicletta all'interno del Parco Regionale dei Colli Euganei (Parco), è stato fissato a 400.

Di seguito si riportano sinteticamente i dati generali relativamente all'intero campione (non probabilistico) raccolto.

Attraverso la distribuzione del questionario si sono raccolte complessivamente 768 risposte.

Il 64% dei rispondenti (489 persone) ha affermato di aver utilizzato la bicicletta nel Parco per almeno una attività; mentre il 36% (279 persone) non è mai stata all'interno del Parco in bicicletta. Figura 4.2

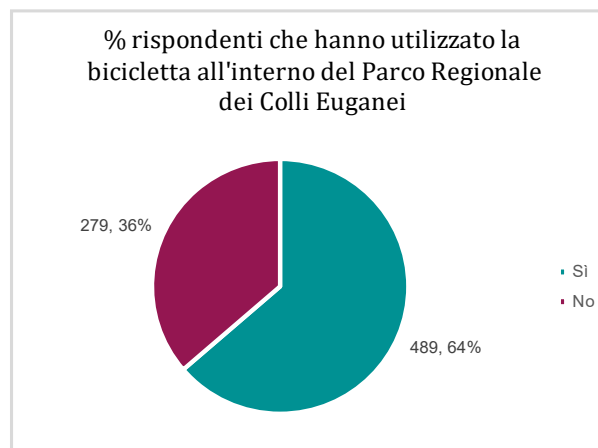


Figura 4.2 Percentuale di rispondenti che hanno utilizzato la bicicletta all'interno del Parco Regionale dei Colli Euganei. Fonte ed elaborazione proprie

La maggioranza dei rispondenti, 60%, è di genere maschile. Figura 4.3

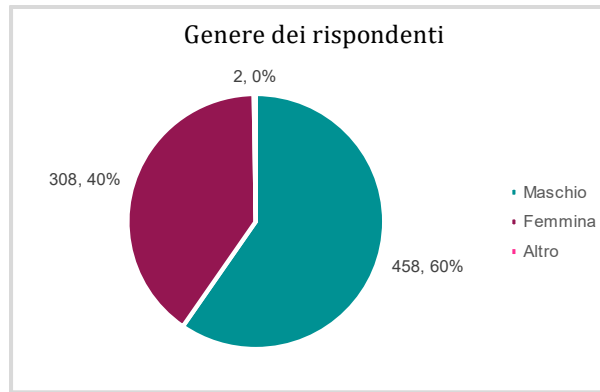


Figura 4.3 Genere dei rispondenti. Fonte ed elaborazione proprie

Per quanto riguarda l'età, invece, oltre il 63% ha tra i 38 e i 63 anni compiuti. Figura 4.4

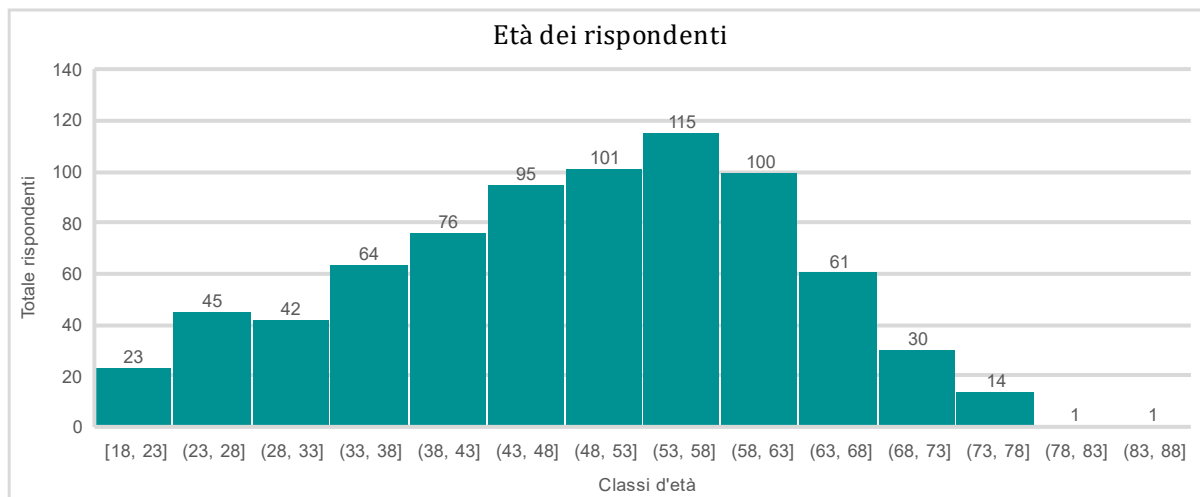


Figura 4.4 Età dei rispondenti. Fonte ed elaborazione proprie

La regione di residenza principale dei rispondenti è il Veneto per più dell'85%, seguita dalla regione Lombardia con il 3,5% e la regione Emilia-Romagna con il 2,9 %. Figura 4.5

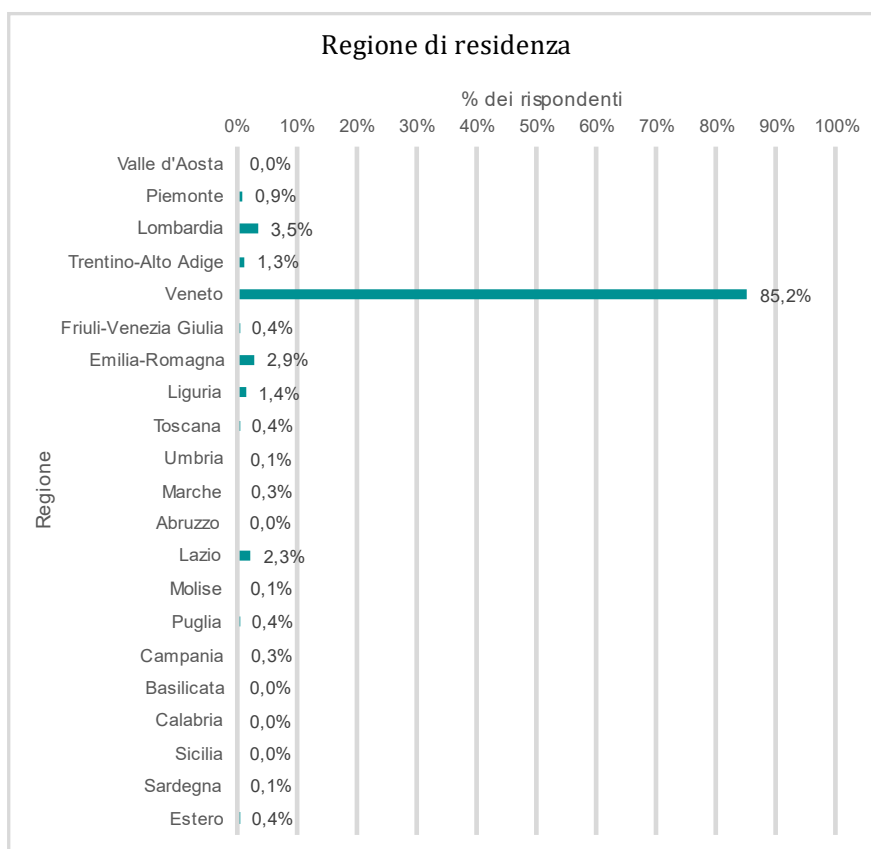


Figura 4.5 Regione di residenza dei rispondenti. Fonte ed elaborazione proprie

Per quanto riguarda il grado di istruzione conseguito, quasi la metà del campione possiede il diploma di scuola secondaria superiore, e quasi il 40% è laureato. Figura 4.6 Infine, più del 55% appartiene alla categoria di lavoratore dipende, seguito dal gruppo dei lavoratori autonomi e pensionati che rappresentano rispettivamente il 19% e il 15,5% del campione. Figura 4.7

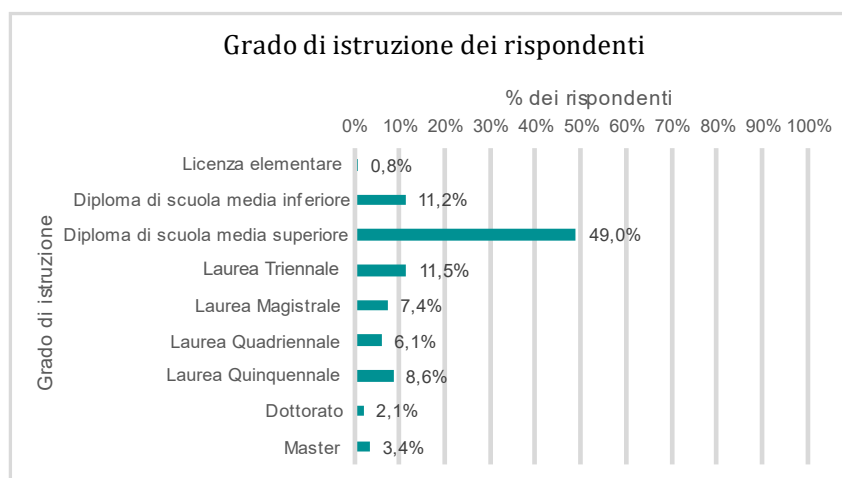


Figura 4.6 Grado di istruzione dei rispondenti. Fonte ed elaborazione proprie

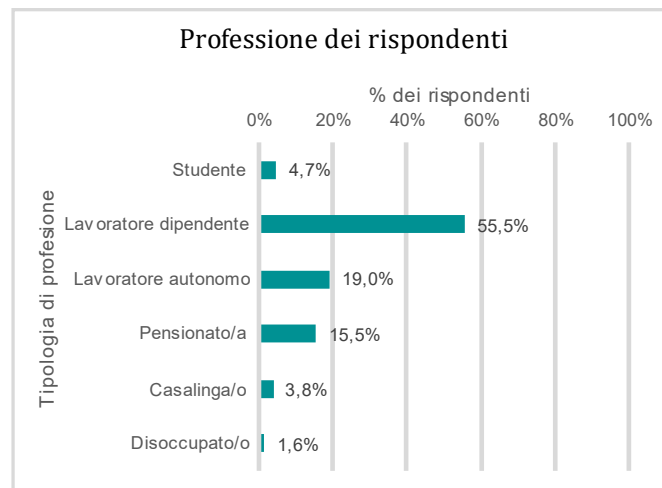


Figura 5.7 Professione dei rispondenti. Fonte ed elaborazione proprie

4.2.2 Informazioni socio-biografiche del campione oggetto di analisi

Il campione di interesse e oggetto di analisi si riferisce alle persone che sono state all'interno del Parco in bicicletta e hanno usato il mezzo di trasporto per almeno una attività (sportiva, turistica, ecc.).

Di seguito si riportano le informazioni socio-biografiche.

L'analisi riguardante gli aspetti della ciclabilità e delle attività svolte sarà proposta nel capitolo successivo.

A differenza del campione totale, i rispondenti oggetto di analisi presentano alcune lievi differenze. Aumenta la percentuale dei rispondenti di genere maschile che passa dal 60% al 69% (Figura 4.8); confrontando la distribuzione relativamente all'età il campione risulta essere più giovane (Figura 4.9). La regione di residenza principale rimane il Veneto con oltre il 95%, seguita dalla regione Emilia-Romagna con il 1,8% e Piemonte con lo 0,6% (Figura 4.10).

La regione Veneto è comprensibilmente la regione con più rispondenti sia per il pubblico target dell'inserzione *Facebook* creata, sia per la rete di persone vicine raggiunte dalla sottoscritta che è essa stessa residente in Veneto (in particolare in uno dei comuni del Parco Regionale dei Colli Euganei).

Aumenta la percentuale di rispondenti che hanno conseguito il diploma di scuola media superiore passando dal 49% al 52,6% e contemporaneamente diminuisce la percentuale dei laureati (Figura 4.11).

Infine, per quanto riguarda la professione svolta, aumentano i lavoratori dipendenti e gli autonomi, e diminuiscono contemporaneamente tutte le altre categorie. (Figura 4.12).

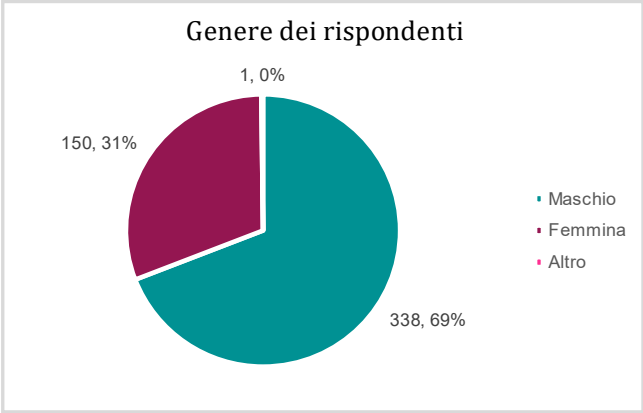


Figura 4.8 Genere dei rispondenti. Fonte ed elaborazione proprie

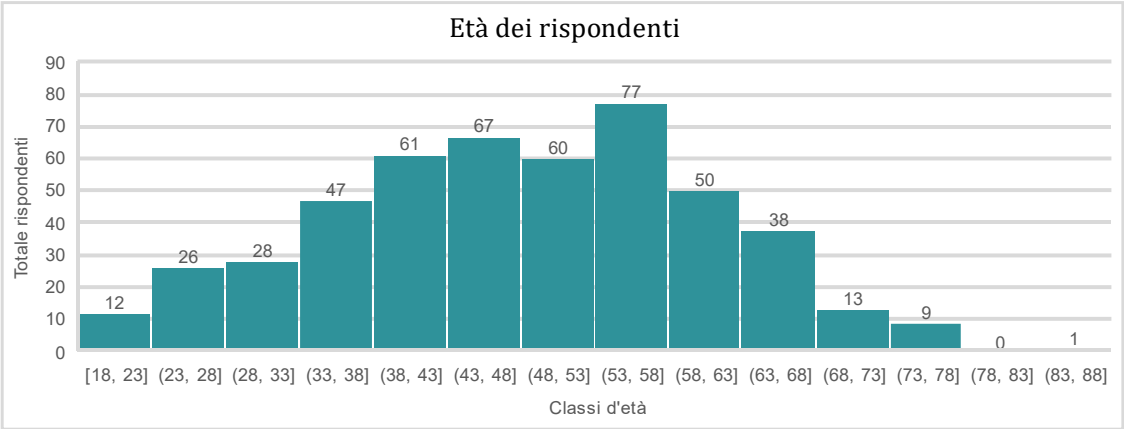


Figura 4.9 Età dei rispondenti. Fonte ed elaborazione proprie

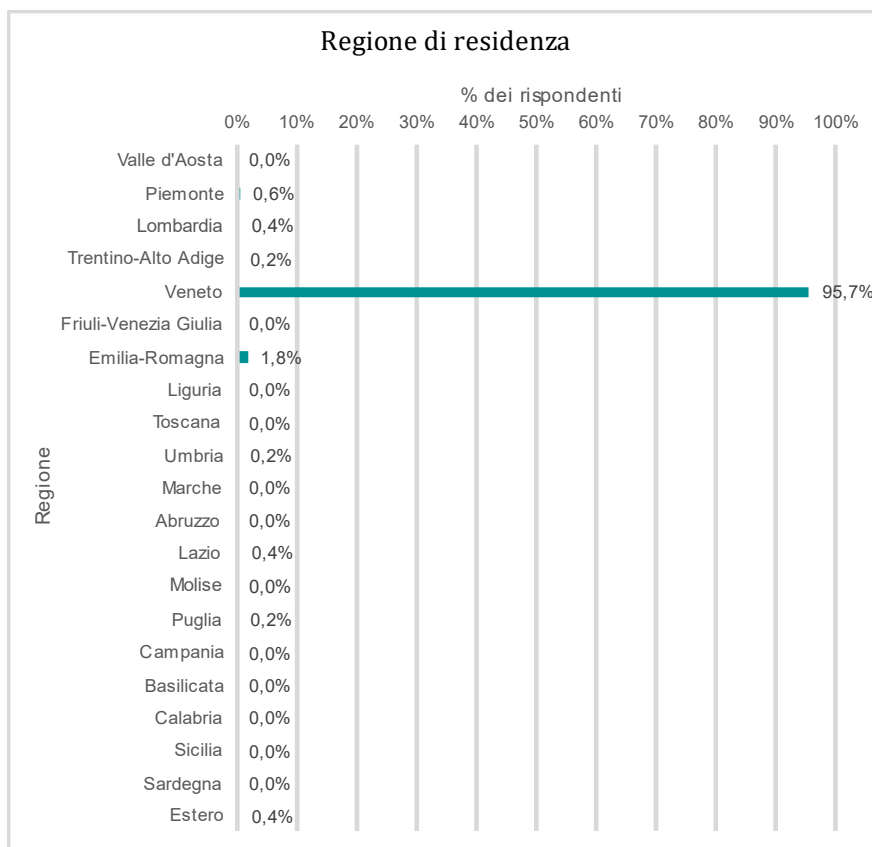


Figura 4.10 Regione di residenza dei rispondenti. Fonte ed elaborazione proprie

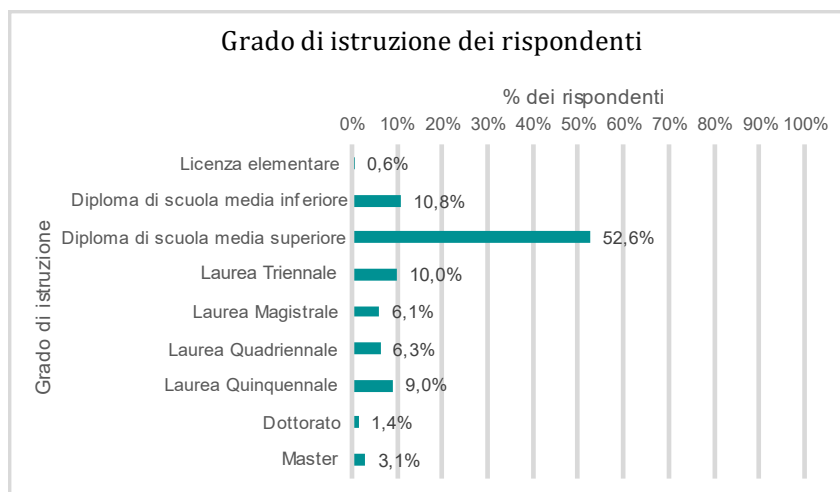


Figura 4.11 Grado di istruzione dei rispondenti. Fonte ed elaborazione proprie

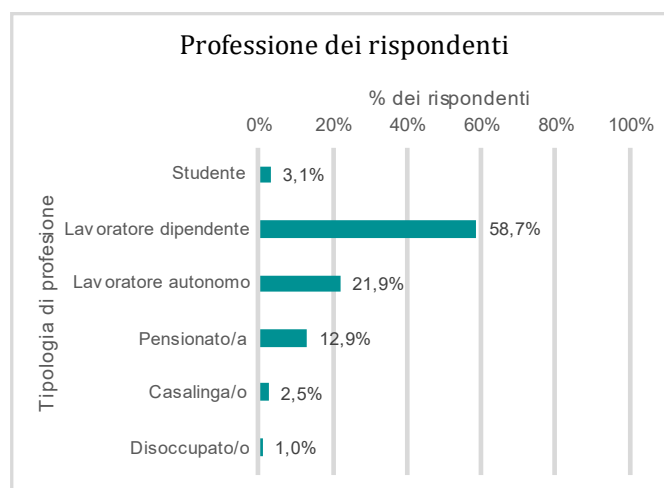


Figura 4.12 Professione dei rispondenti. Fonte ed elaborazione proprie

Del campione oggetto di analisi, quasi la metà (il 40%), risiede in uno dei comuni appartenenti al Parco Regionale dei Colli Euganei. Figura 4.13

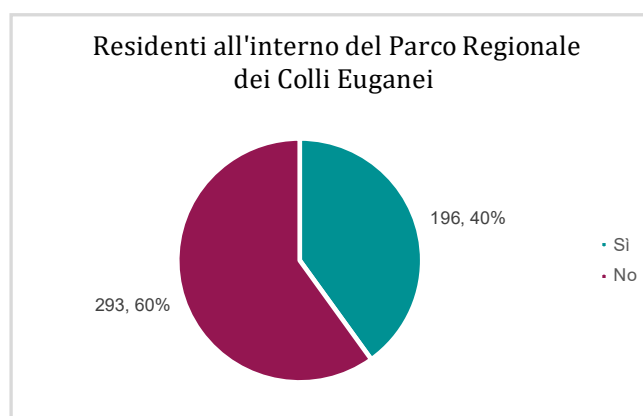


Figura 4.13 Percentuale dei rispondenti residenti all'interno del Parco. Fonte ed elaborazione proprie

4.3 Analisi delle componenti principali ACP

L'ultimo step di analisi dei dati è stato effettuato attraverso l'utilizzo del software "R", procedendo con il calcolo del coefficiente di correlazione tra i vari aspetti (variabili) della ciclabilità, per capire se ci fossero legami lineari forti (superiori allo 0.7).

L'intento era di proseguire con l'analisi utilizzando la tecnica statistica dell'analisi delle componenti principali (ACP) che permette, trovando delle variabili latenti (componenti

che sono combinazioni lineari delle variabili di partenza), di diminuire la dimensione del *dataset* perdendo meno informazioni possibile.

Sia per l'intero campione di riferimento, sia per i vari gruppi selezionati, sono stati calcolati i coefficienti di correlazione relativamente al grado di importanza tra i vari aspetti della ciclabilità, e relativamente al grado di accordo sulle affermazioni legate ognuna ad un aspetto della ciclabilità.

Le figure dalla 4.14 alla 4.31 mostrano che in tutti i casi analizzati (campion e singoli gruppi) le variabili sono positivamente correlate, ma nello stesso tempo ci sono pochissimi legami forti.

La scelta è stata quella di non continuare con la tecnica statistica dell'ACP.

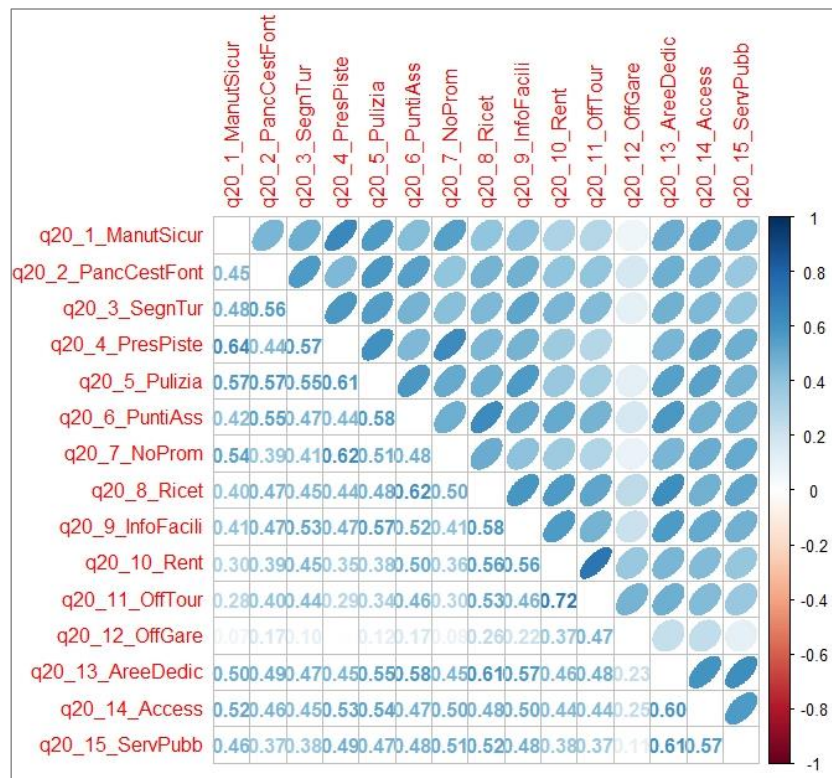


Figura 4.14 Corrplot grado di importanza aspetti della ciclabilità. Campione oggetto di indagine. Fonte ed elaborazione proprie

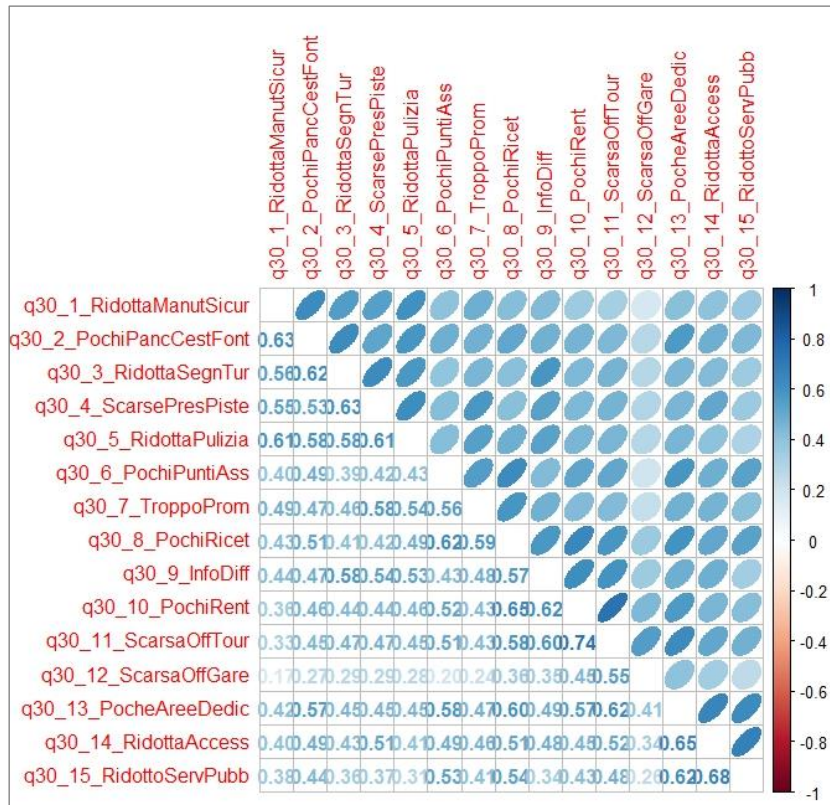


Figura 4.15 Corrplot grado di accordo di affermazioni sugli aspetti della ciclabilità. Campione oggetto di indagine. Fonte ed elaborazione proprie

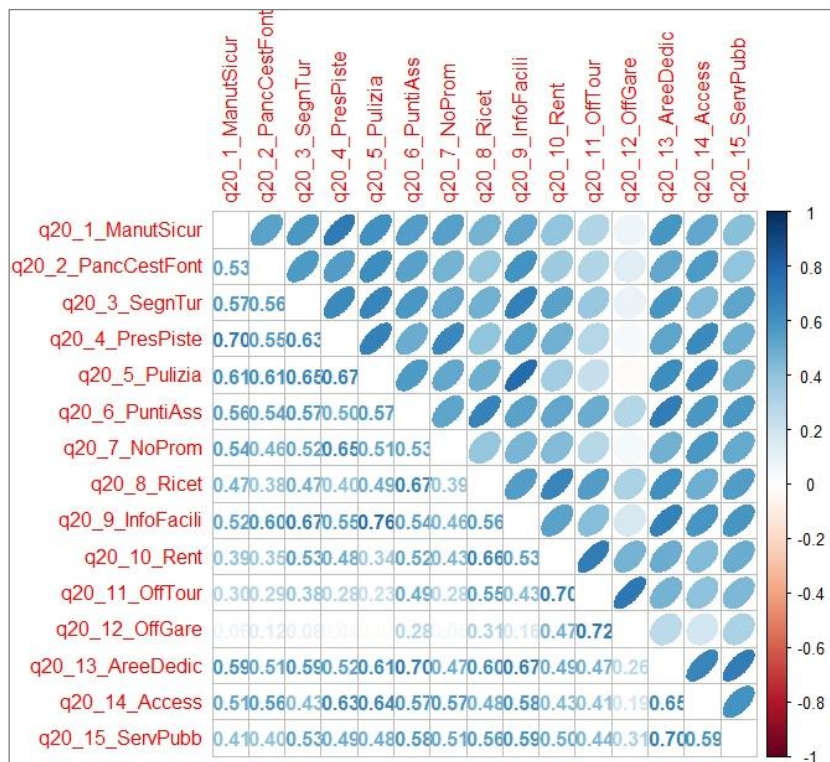


Figura 4.16 Corrplot grado di importanza aspetti della ciclabilità per i residenti del Parco che utilizzano la bicicletta per attività quotidiane. Fonte ed elaborazione proprie

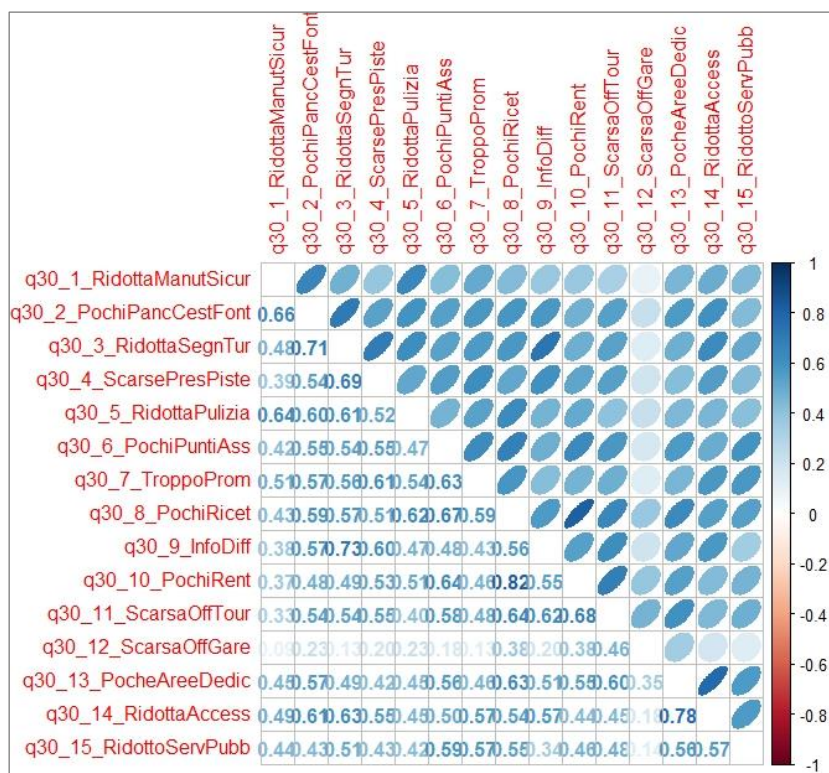


Figura 4.17 Corrplot grado di accordo sugli aspetti della ciclabilità per i residenti del Parco che utilizzano la bicicletta per attività quotidiane. Fonte ed elaborazione proprie

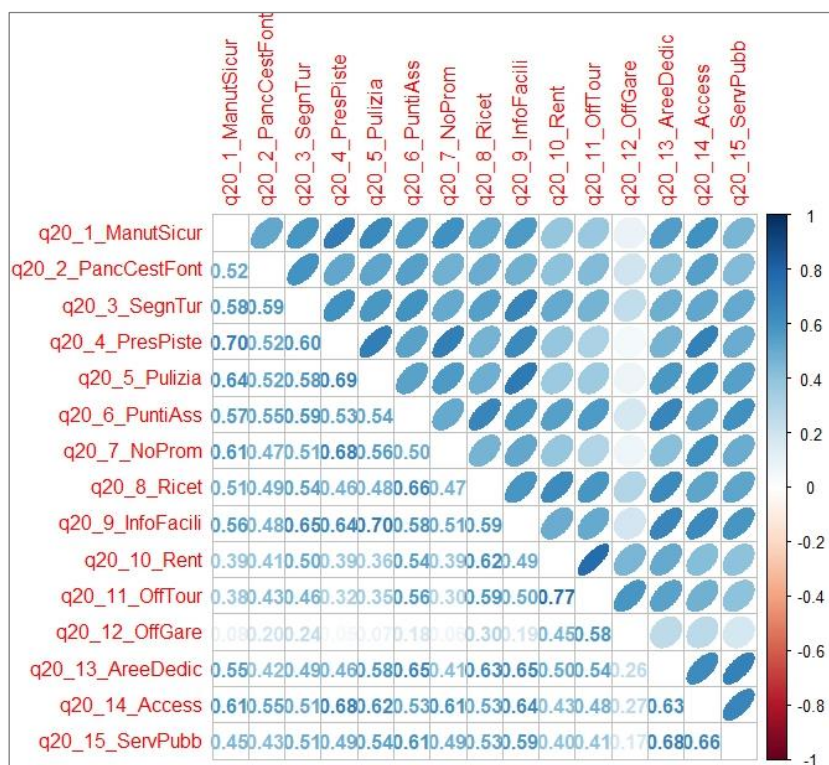


Figura 4.18 Corrplot grado di importanza aspetti della ciclabilità per i residenti del Parco che utilizzano la bicicletta per attività fisica per relax. Fonte ed elaborazione proprie

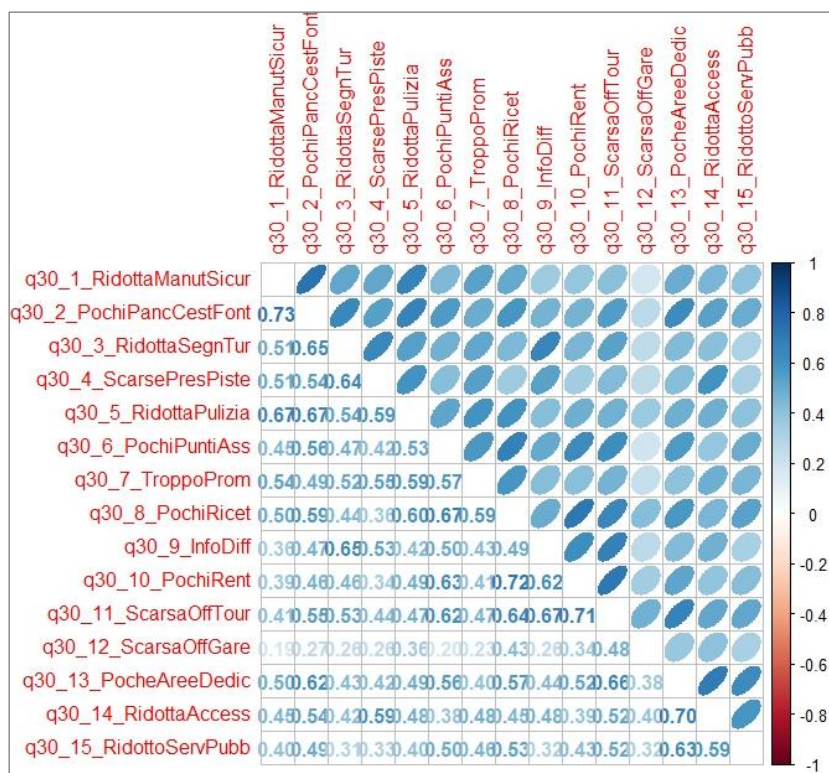


Figura 4.19 Corrplot grado di accordo sugli aspetti della ciclabilità per i residenti del Parco che utilizzano la bicicletta per attività fisica per relax. Fonte ed elaborazione proprie

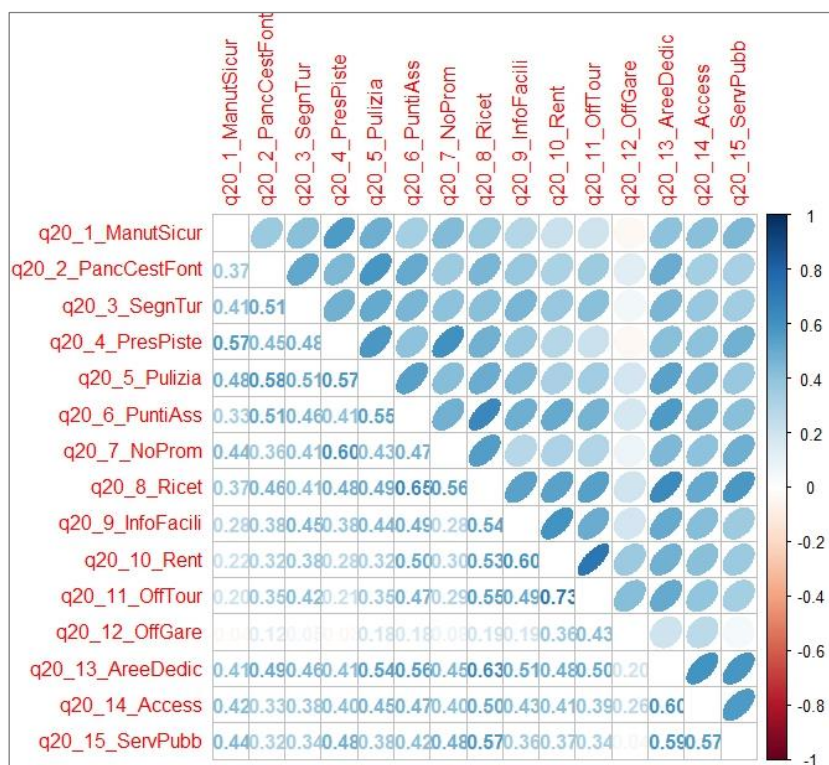


Figura 4.20 Corrplot grado di importanza aspetti della ciclabilità per i non residenti del Parco che utilizzano la bicicletta per attività fisica per relax. Fonte ed elaborazione proprie

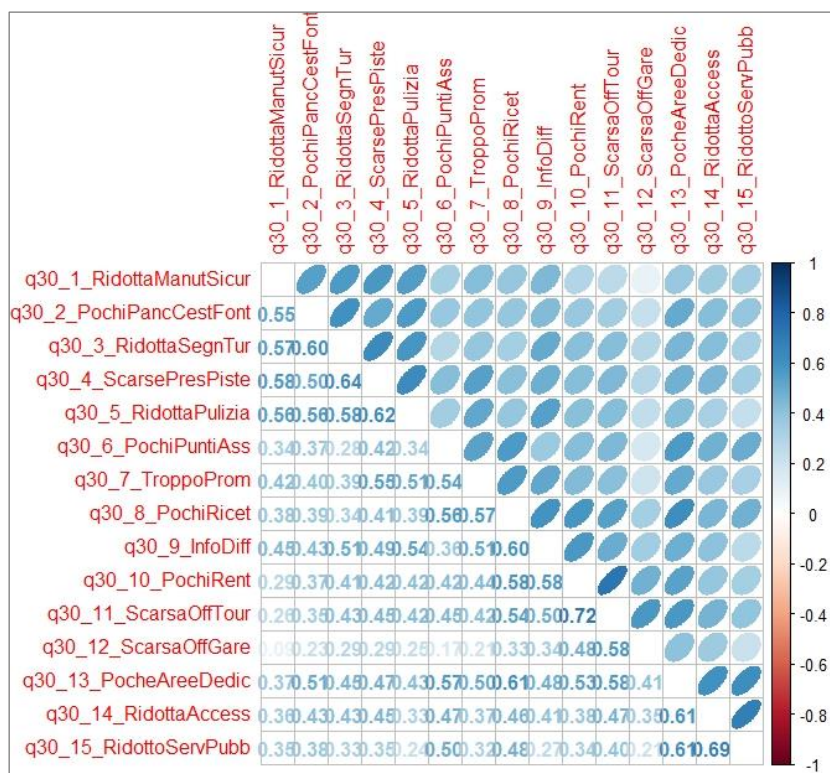


Figura 4.21 Corrplot grado di accordo sugli aspetti della ciclabilità per i non residenti del Parco che utilizzano la bicicletta per attività fisica per relax. Fonte ed elaborazione proprie

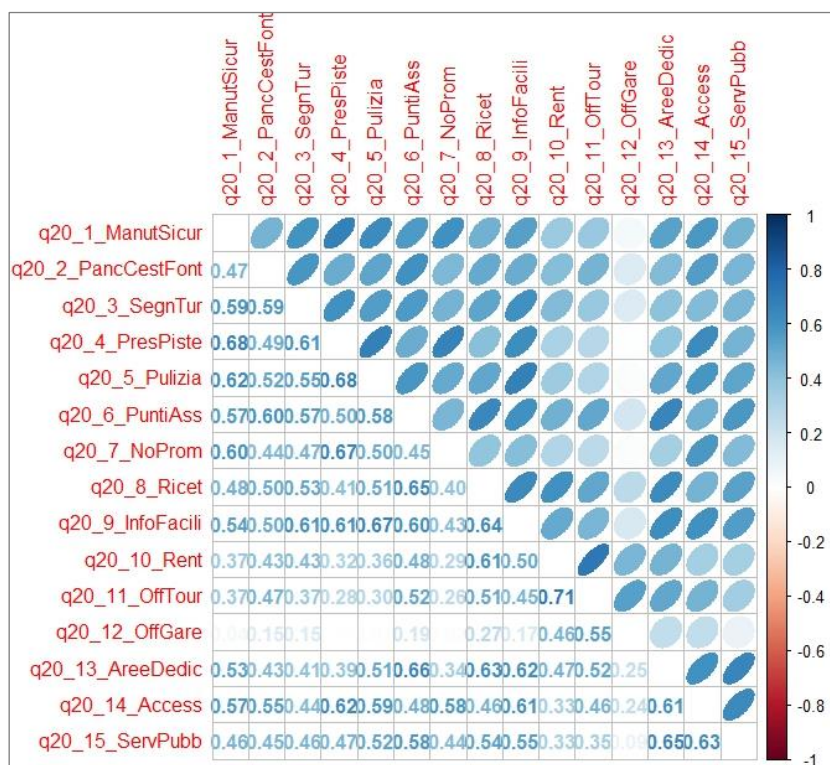


Figura 4.22 Corrplot grado di importanza aspetti della ciclabilità per i residenti del Parco che utilizzano la bicicletta per attività sportiva amatoriale. Fonte ed elaborazione proprie

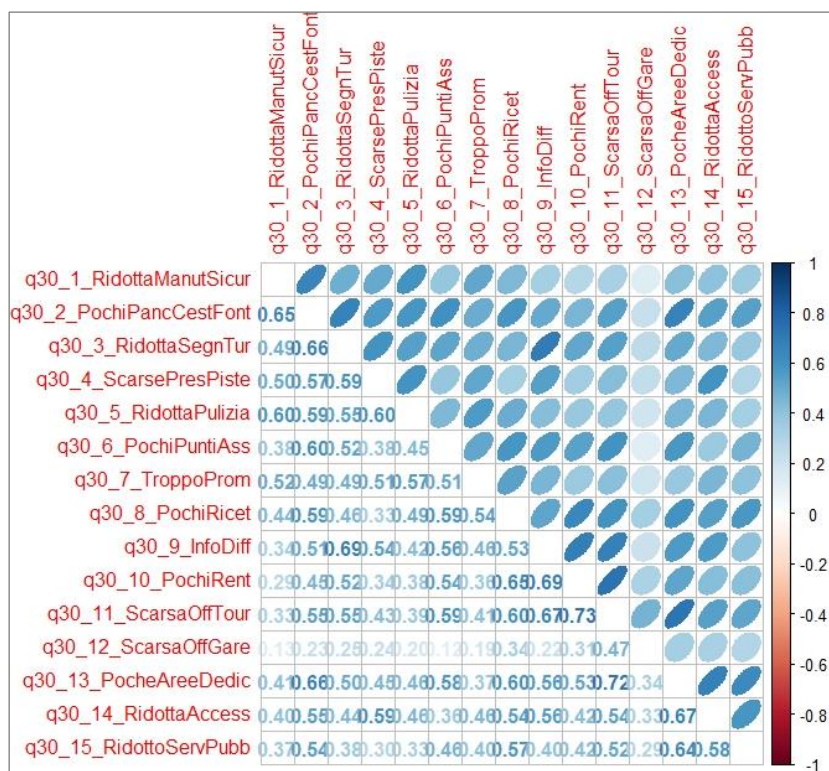


Figura 4.23 Corrplot grado di accordo sugli aspetti della ciclabilità per i residenti del Parco che utilizzano la bicicletta per attività sportiva amatoriale. Fonte ed elaborazione proprie

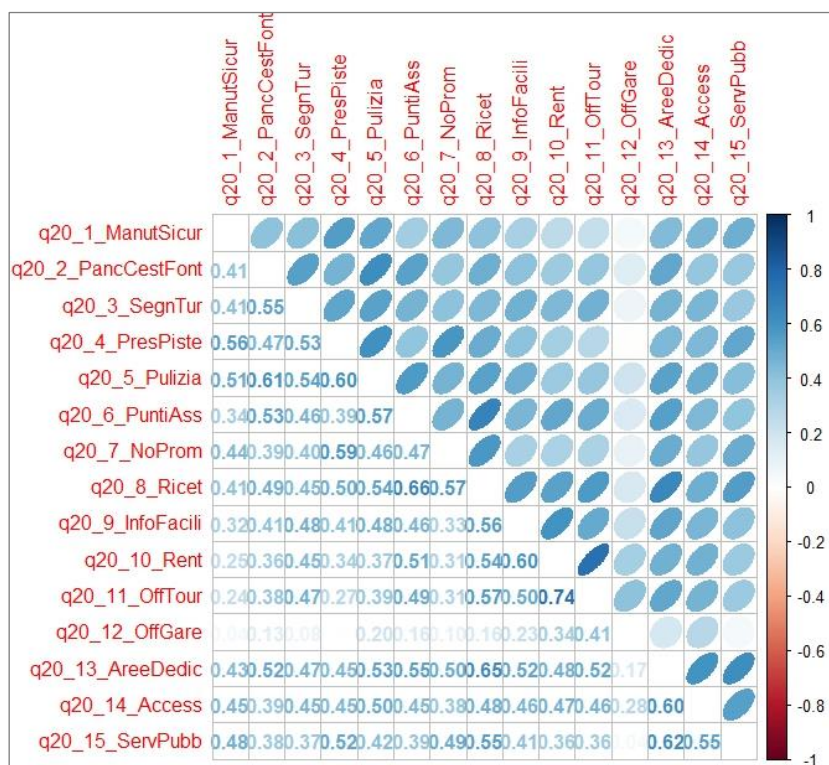


Figura 4.24 Corrplot grado di importanza aspetti della ciclabilità per i non residenti del Parco che utilizzano la bicicletta per attività sportiva amatoriale. Fonte ed elaborazione proprie

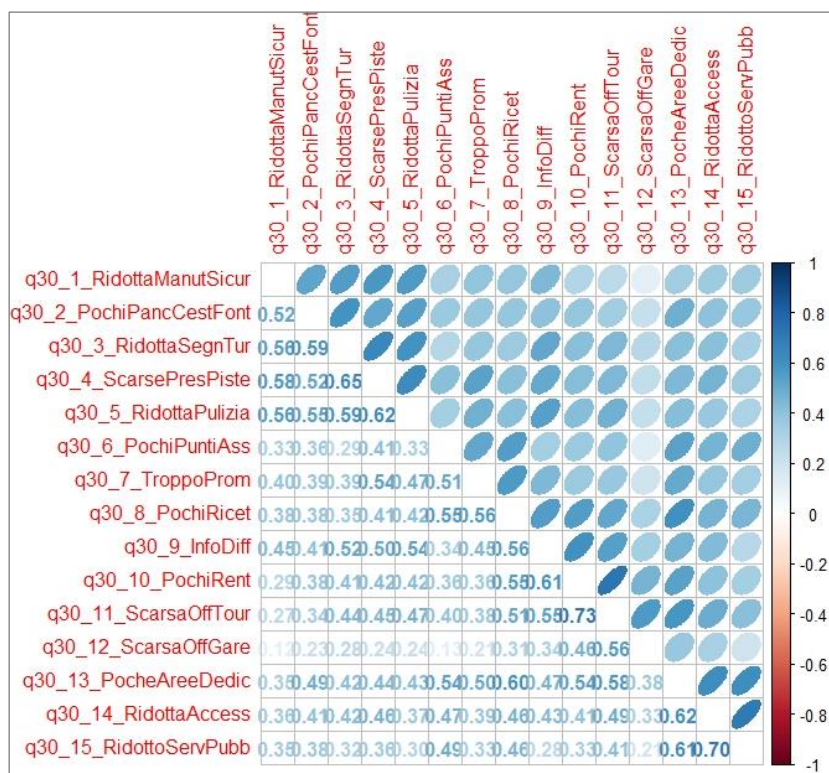


Figura 4.25 Corrplot grado di accordo sugli aspetti della ciclabilità per i non residenti del Parco che utilizzano la bicicletta per attività sportiva amatoriale. Fonte ed elaborazione proprie

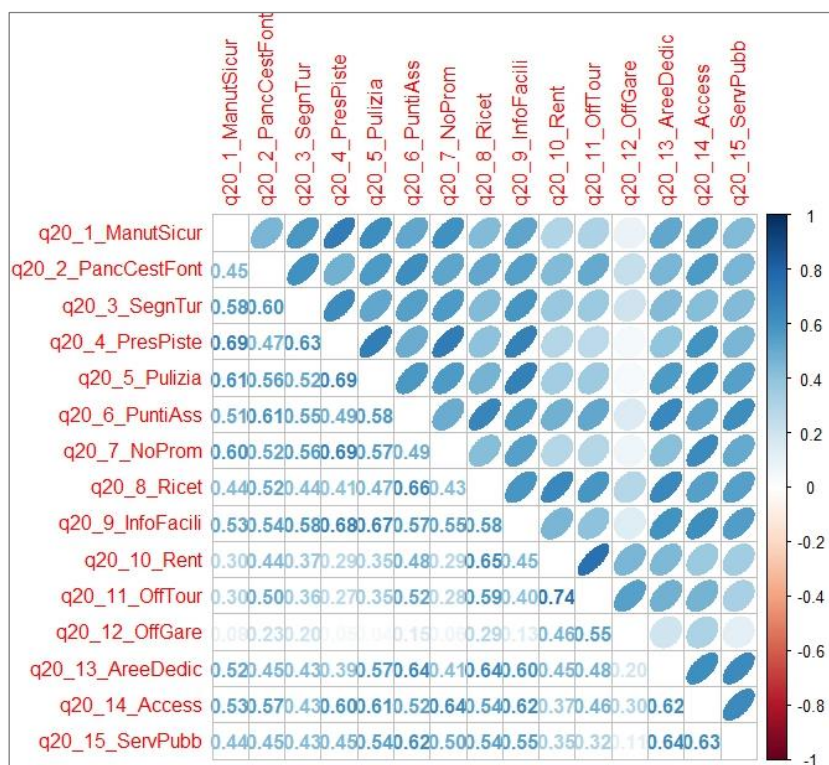


Figura 4.26 Corrplot grado di importanza aspetti della ciclabilità per i residenti del Parco che utilizzano la bicicletta per escursioni cicloturistiche giornaliere. Fonte ed elaborazione proprie

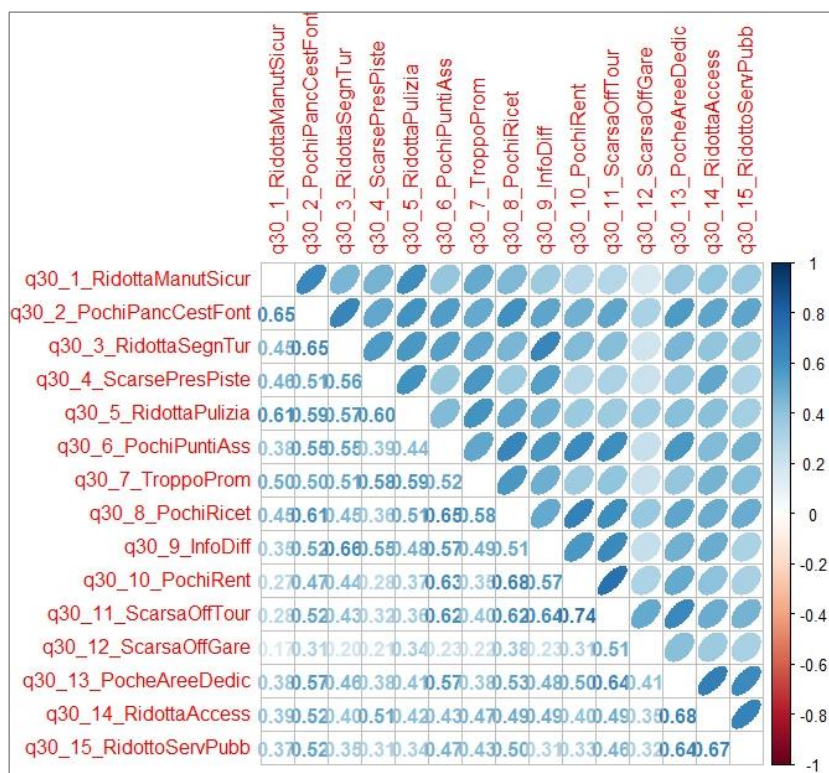


Figura 4.27 Corrplot grado di accordo sugli aspetti della ciclabilità per i residenti del Parco che utilizzano la bicicletta per escursioni cicloturistiche giornaliere. Fonte ed elaborazione proprie

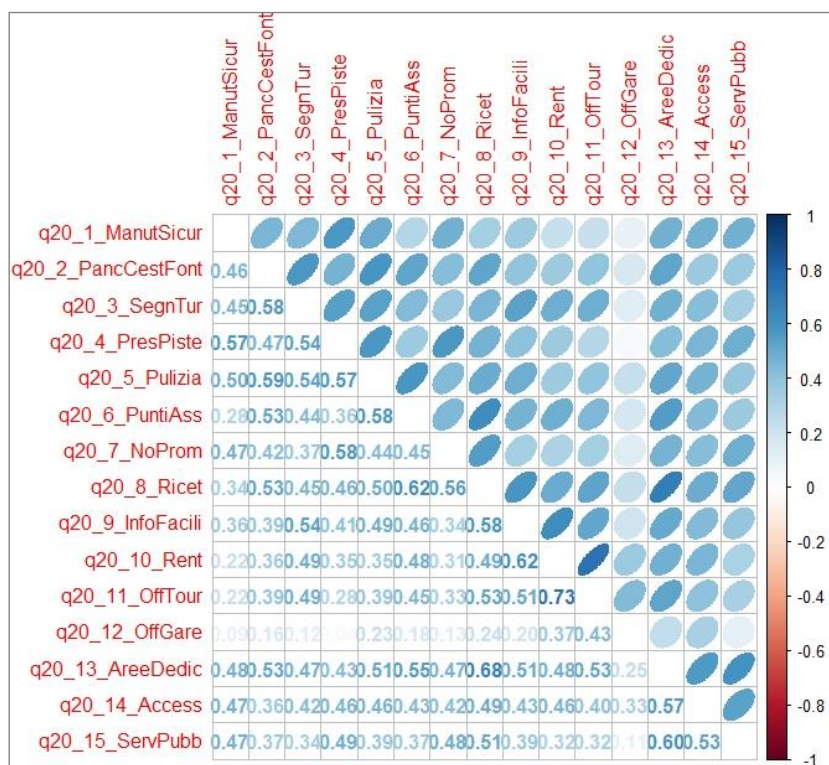


Figura 4.28 Corrplot grado di importanza aspetti della ciclabilità per i non residenti del Parco che utilizzano la bicicletta per escursioni cicloturistiche giornaliere. Fonte ed elaborazione proprie

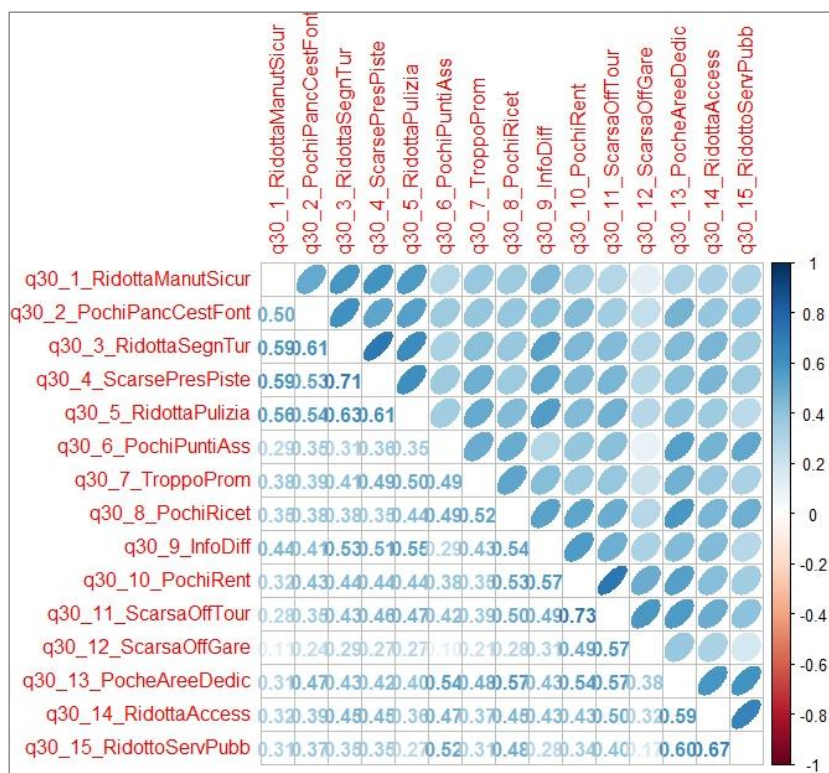


Figura 4.29 Corrplot grado di accordo sugli aspetti della ciclabilità per i non residenti del Parco che utilizzano la bicicletta per escursioni cicloturistiche giornaliere. Fonte ed elaborazione proprie

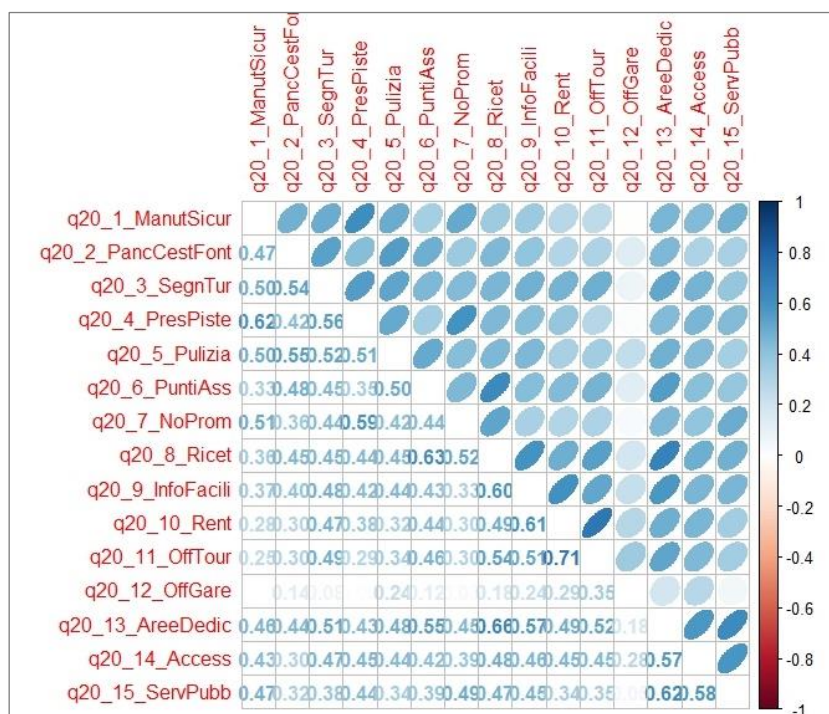


Figura 4.30 Corrplot grado di importanza aspetti della ciclabilità per i non residenti del Parco che durante una vacanza hanno utilizzato la bicicletta all'interno del Parco per escursioni, passeggiate, ecc. Fonte ed elaborazione proprie

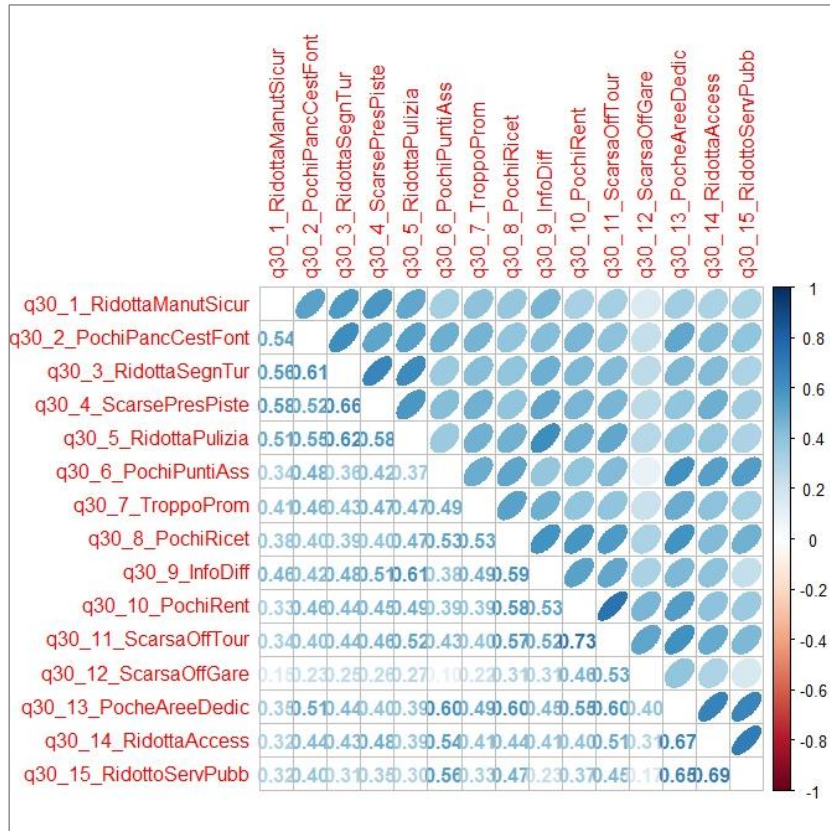


Figura 4.31 Corrplot grado di accordo sugli aspetti della ciclabilità per i non residenti del Parco che durante una vacanza hanno utilizzato la bicicletta all'interno del Parco per escursioni, passeggiate, ecc.
Fonte ed elaborazione proprie

Capitolo 5. Analisi della ciclabilità all'interno del Parco Regionale dei Colli Euganei.

Nel capitolo precedente sono state riportate le informazioni socio-biografiche sia dell'intero campione di rispondenti, sia del campione oggetto di indagine.

In questo capitolo si continua l'analisi, presentando i risultati ottenuti relativamente alla ciclabilità declinata nei suoi aspetti e nelle attività svolte dal campione oggetto di indagine.

5.1 Informazioni introduttive generali sul tema "bicicletta"

La prima parte del questionario ha previsto la somministrazione di domande generali per introdurre il tema della ciclabilità. Agli intervistati è stato chiesto di indicare se posseggono una o più biciclette, la tipologia di mezzo posseduta, i vantaggi e gli svantaggi nell'uso della bicicletta.

Come si può vedere dalla figura 5.1, quasi la totalità dei rispondenti possiede una bicicletta.

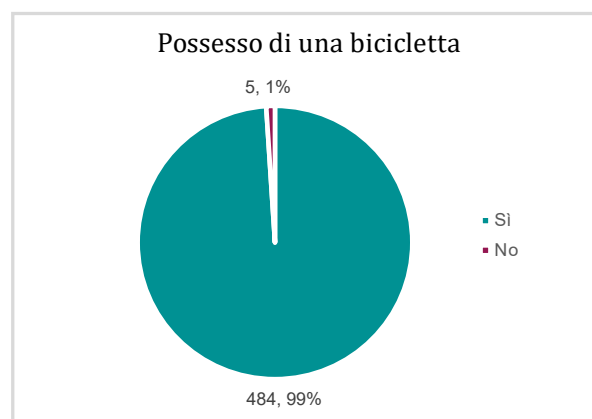


Figura 5.1 Numero di rispondenti che posseggono una bicicletta. Fonte ed elaborazione proprie

Per quanto riguarda la tipologia di mezzo, è stato chiesto di specificare, oltre alla tipologia, anche il tipo di propulsione: se normale (muscolare umana) o mista (e-bike con assistenza elettrica).

Nella figura 5.2 si può notare che la tipologia di bicicletta normale a propulsione muscolare umana maggiormente posseduta è la mountain bike, seguita dalla city bike e dalla bicicletta da corsa.

Un simile risultato si riscontra in merito alle e-bike: al primo posto per tipologia posseduta troviamo le mountain bike, seguite dalle city bike e dalle biciclette da cicloturismo.

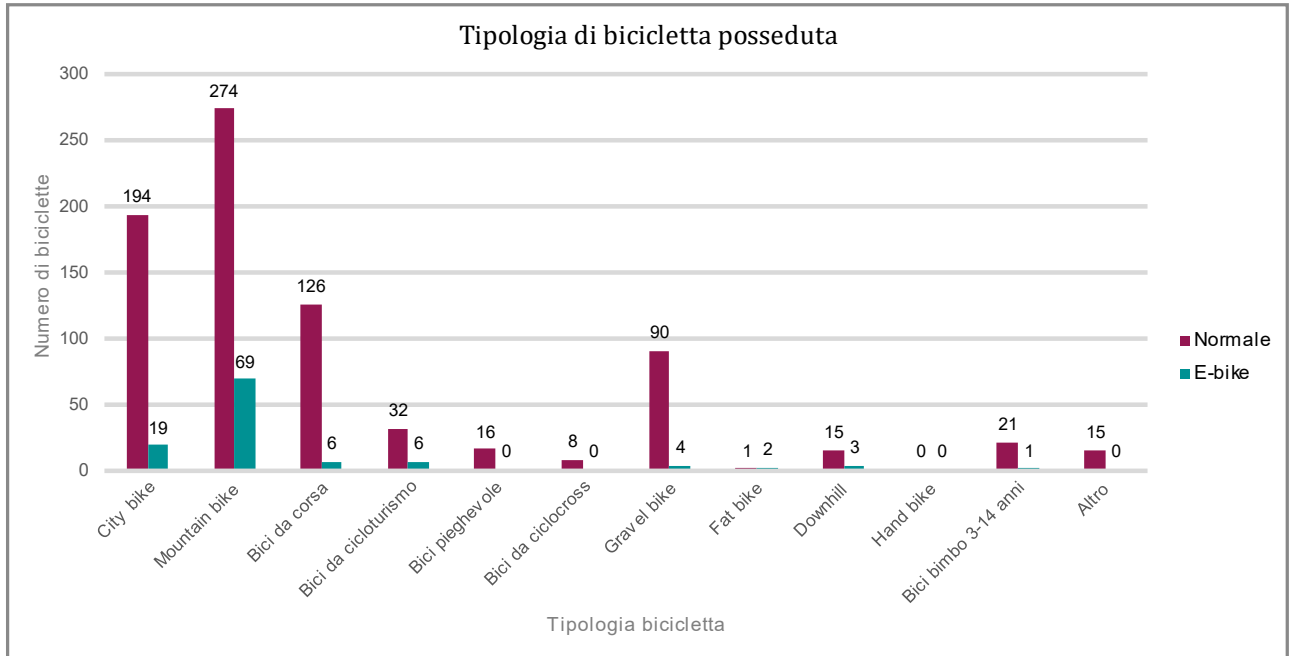


Figura 5.2 Numero di biciclette possedute per tipologia. Fonte ed elaborazione proprie

Nelle figure 5.3 e 5.4 si osservano quali sono i vantaggi e gli svantaggi considerati dagli utenti, in merito all'uso della bicicletta. Ai rispondenti è stata data la possibilità di selezionare al massimo tre risposte.

Per l'83,6% dei rispondenti la bicicletta permette di fare esercizio fisico. Al secondo e terzo posto, quasi a pari merito con rispettivamente il 55% e il 54,8%, la bicicletta permette la scoperta del territorio e il contatto con la natura.

Per un quarto dei rispondenti, inoltre, è un mezzo che se utilizzato, riduce lo stress.

Analizzando gli svantaggi, invece, troviamo al primo posto la vulnerabilità del ciclista in caso di incidenti (59,5%), la non adeguatezza sia in termini di manutenzione che di diffusione delle piste ciclabili (43,8%). Al terzo e quarto posto, più del 33% dei rispondenti considera svantaggioso l'uso della bicicletta per il rischio di furto del mezzo (34,4%) e per la promiscuità di tratti delle piste ciclabili con la sede stradale (33,5%). Segue la difficoltà di trasportare oggetti come borse, spesa, ecc. per quasi il 30%.

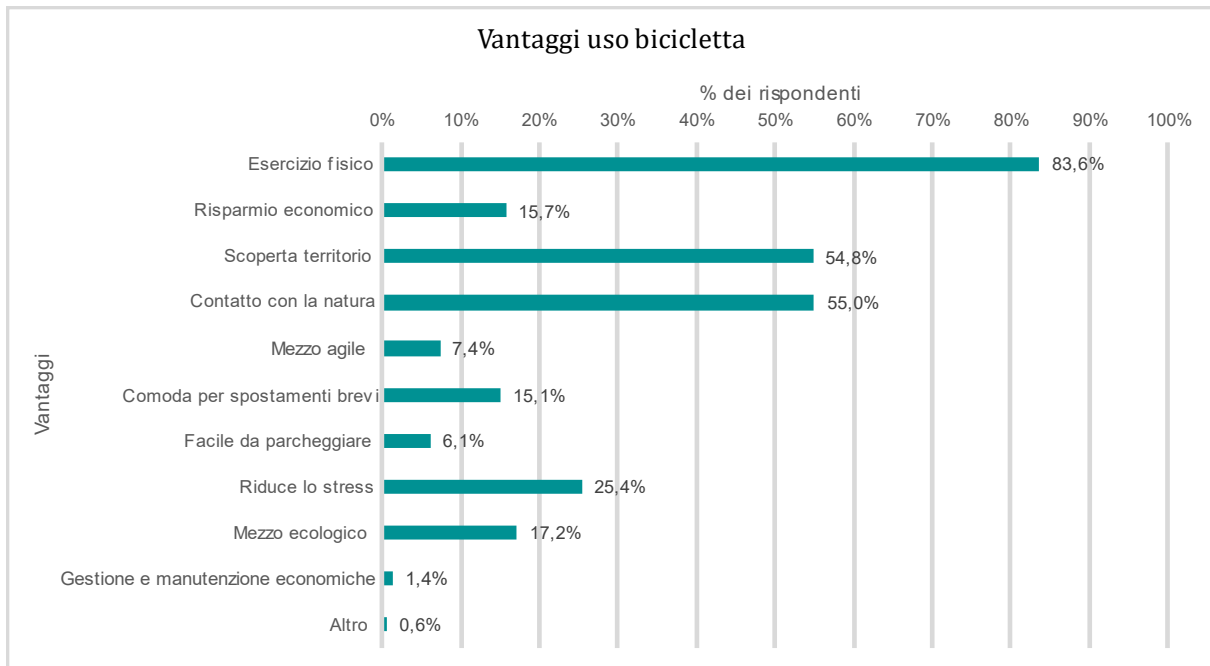


Figura 5.3 Vantaggi nell'uso della bicicletta (massimo 3 risposte). Fonte ed elaborazione proprie

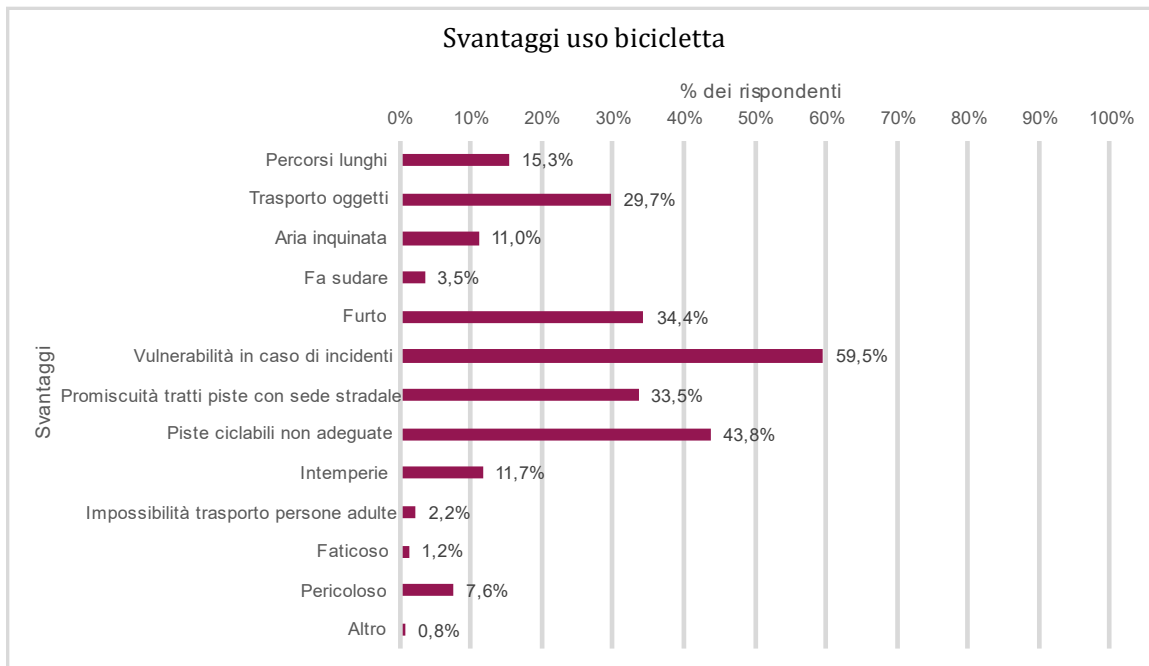


Figura 5.4 Svantaggi nell'uso della bicicletta (massimo 3 risposte). Fonte ed elaborazione proprie

5.2 Informazioni sulle attività svolte in bicicletta

5.2.1 Utilizzo della bicicletta per spostamenti casa – lavoro/studio

Come si può vedere dalle figure 5.5 e 5.6, dei 489 utenti esaminati, solo il 21% utilizza la bicicletta per i propri spostamenti casa – lavoro/studio. In particolare, lo spostamento compiuto più frequentemente è casa-lavoro per l'85%.

Confrontando la distanza dal luogo di lavoro con la distanza dal luogo di studio (entrambe dalla propria abitazione), figure 5.7 e 5.8, si nota che coloro che si recano al lavoro compiono tragitti più lunghi; infatti il 36,6% delle sedi di lavoro dista dai 4 ai 10 km dall'abitazione.

Gli studenti, invece, percorrono tragitti più corti: il 62,5% dei tragitti è compreso tra 1 e 4 km, e nel complesso più dell'80% non supera i 4 km.

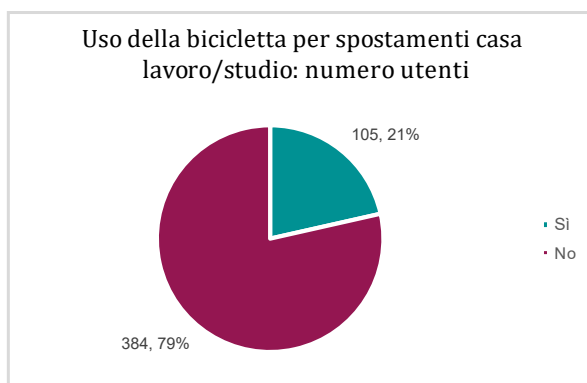


Figura 5.5 Numero di rispondenti che utilizzano la bicicletta per spostamenti casa – lavoro/studio. Fonte ed elaborazione proprie

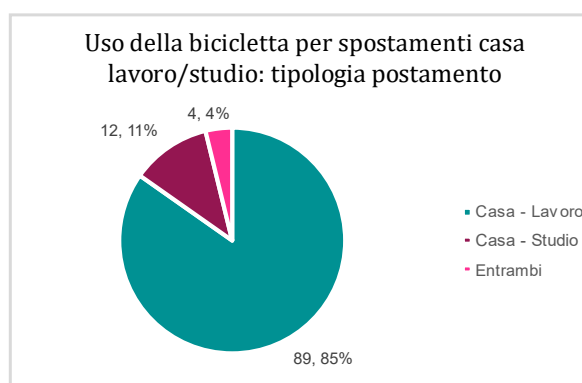


Figura 5.6 Numero di rispondenti che utilizzano la bicicletta per spostamenti casa – lavoro/studio, per tipologia di spostamento. Fonte ed elaborazione proprie

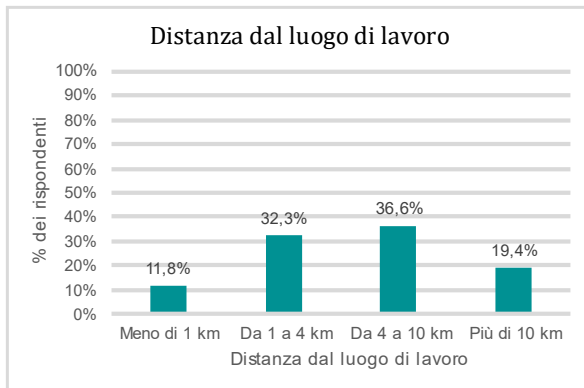


Figura 5.7 Distanza dal luogo di lavoro. Fonte ed elaborazione proprie

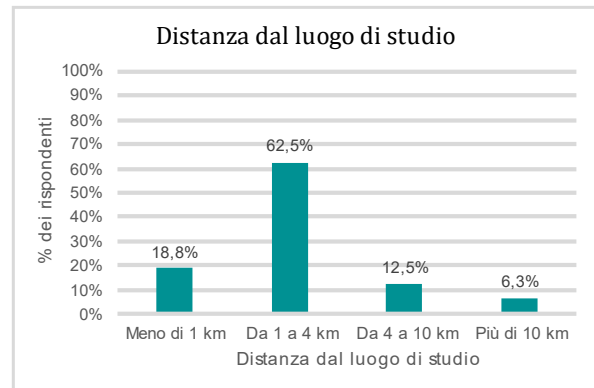


Figura 5.8 Distanza dal luogo di studio. Fonte ed elaborazione proprie

5.2.2 Utilizzo della bicicletta per effettuare commissioni

Le figure 5.9, 5.10 e 5.11 riportano l'uso della bicicletta per effettuare commissioni. Analizzando le figure si nota che solo il 22% dei rispondenti effettua spostamenti con questo mezzo di trasporto.

Per quasi il 75% il tragitto compiuto per recarsi nel punto vendita abituale non supera i 4 km.

In merito al momento della settimana in cui gli utenti si recano al punto vendita, il campione si distribuisce abbastanza equamente tra i giorni feriali (dal lunedì al venerdì) e il fine settimana (il sabato e/o la domenica).

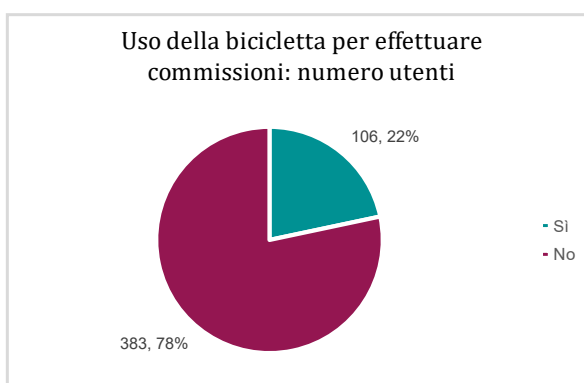


Figura 5.9 Numero di rispondenti che utilizzano la bicicletta per effettuare commissioni. Fonte ed elaborazione proprie

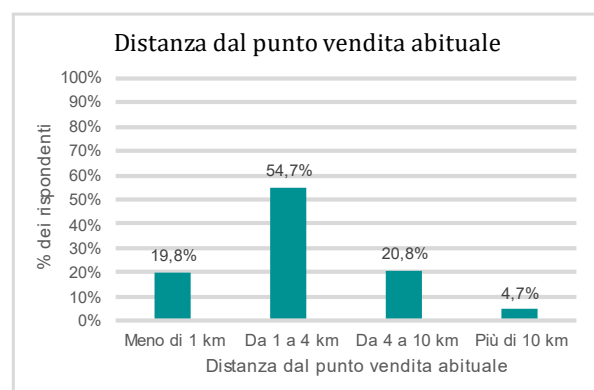


Figura 5.10 Distanza dal punto vendita abituale. Fonte ed elaborazione proprie

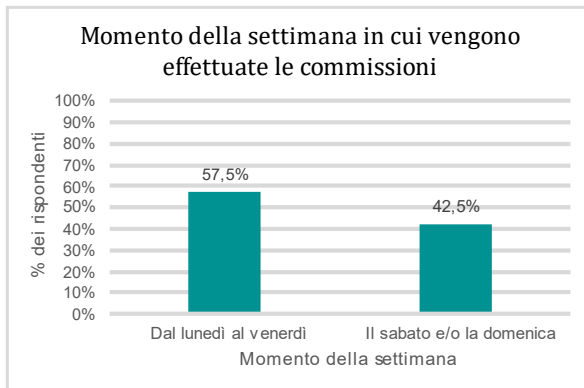


Figura 5.11 Momento della settimana in cui vengono effettuate le commissioni. Fonte ed elaborazione proprie

5.2.3 Utilizzo della bicicletta per praticare attività fisica

Per quanto riguarda l'utilizzo della bicicletta per attività fisica, ai rispondenti è stato chiesto quale tipologia di attività praticano durante il loro tempo libero.

398 persone (81%) pratica un'attività fisica in bicicletta, e di questi l'80% pratica più di una tipologia. Infatti, si può vedere che per più dell'87% vengono praticate attività sia per relax sia sportive amatoriali. Quasi 1 persona su 3 pratica tale attività come sportiva agonistica. Figure 5.12, 5.13 e 5.14.

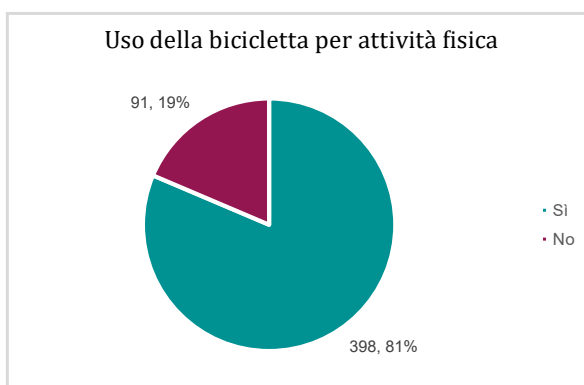


Figura 5.12 Numero di rispondenti che utilizzano la bicicletta per praticare attività fisica. Fonte ed elaborazione proprie

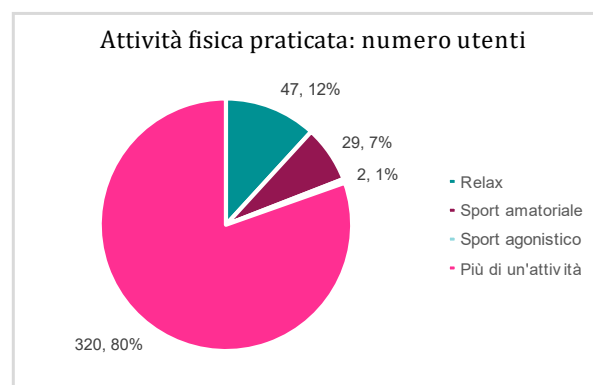


Figura 5.13 Numero di rispondenti, per tipologia di attività fisica, che utilizzano la bicicletta. Fonte ed elaborazione proprie

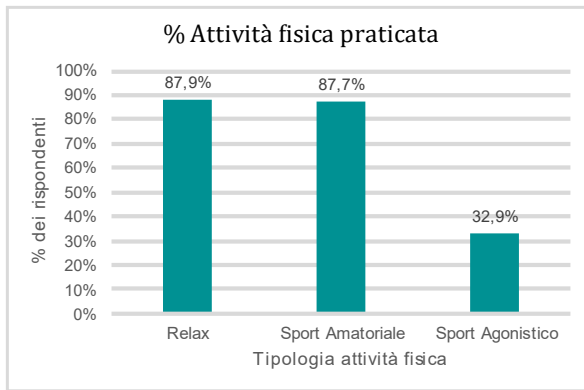


Figura 5.14 % di attività pratica, per tipologia di attività. Fonte ed elaborazione proprie

La figura 5.15 riporta le motivazioni che spingono gli utenti ad utilizzare la bicicletta per le loro attività fisico-sportive.

Le principali motivazioni riguardano i percorsi e il paesaggio che si possono ammirare, scoprire e vivere grazie a questo mezzo di trasporto (71,6%), la possibilità di allenarsi e di percorrere sentieri sterrati (rispettivamente 46,5% e 31,4%). Segue, con il 27,6% l'uso della bicicletta per trascorrere il proprio tempo libero in modo rallentato.

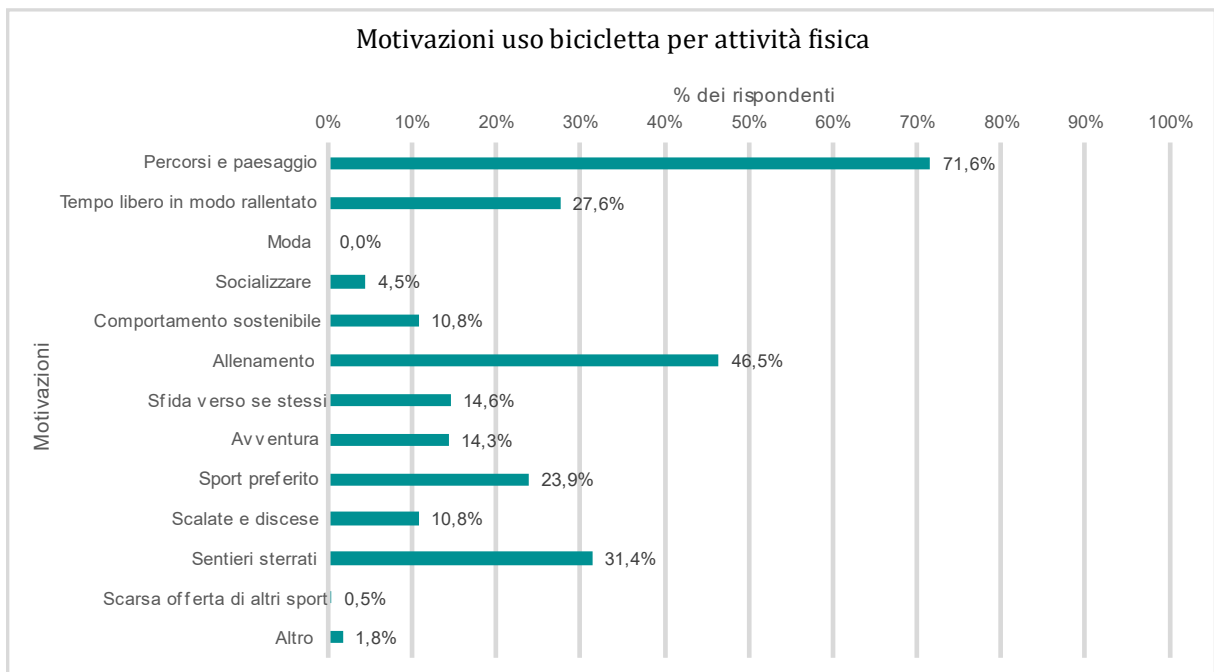


Figura 5.15 Motivazioni d'uso (massimo 3 risposte) della bicicletta per praticare attività fisica. Fonte ed elaborazione proprie

Di seguito si riportano per le tre sub-attività fisico-sportive (relax, sport amatoriale e sport agonistico), le risposte inerenti alla lunghezza tipica del tragitto compiuto, il momento della settimana in cui abitualmente si pratica tale attività e in compagnia di chi.

Attività fisica – relax

Le figure 5.16, 5.17 e 5.18 mostrano che i tragitti percorsi in bicicletta quando si vuole passare del tempo libero per relax, non superano i 25 km per più del 60% dei rispondenti; considerando una velocità media di 20 km/h, si riscontra che l'utente si prende circa un'ora per sé per rilassarsi nel suo tempo libero. Un quarto dei rispondenti, invece, compie tragitti dai 25 ai 50 km di lunghezza.

Il momento della settimana in cui si effettua tale attività è abbastanza omogeneo, sinonimo che 1 ora di tempo libero per il classico "giro in bicicletta" è facilmente ritagliabile durante tutta la settimana.

Gli intervistati preferiscono utilizzare la bicicletta per relax principalmente da soli (39,7%) o in compagnia del/della partner (26,9%).

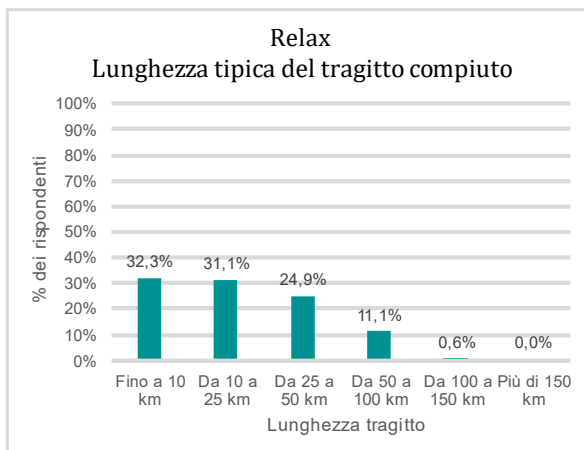


Figura 5.16 Lunghezza tipica del tragitto compiuto per attività di relax. Fonte ed elaborazione proprie

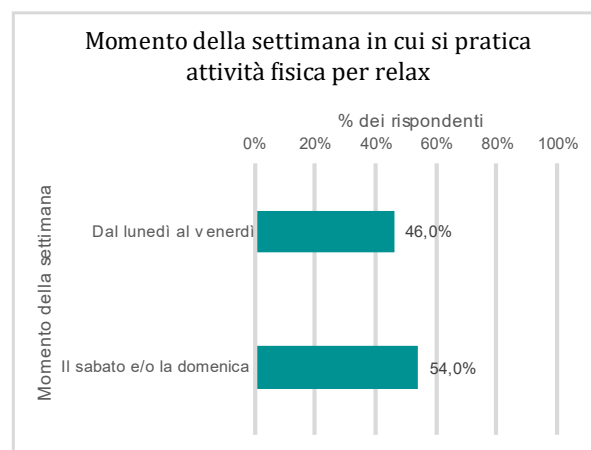


Figura 5.17 Momento della settimana in cui si pratica attività fisica per relax. Fonte ed elaborazione proprie

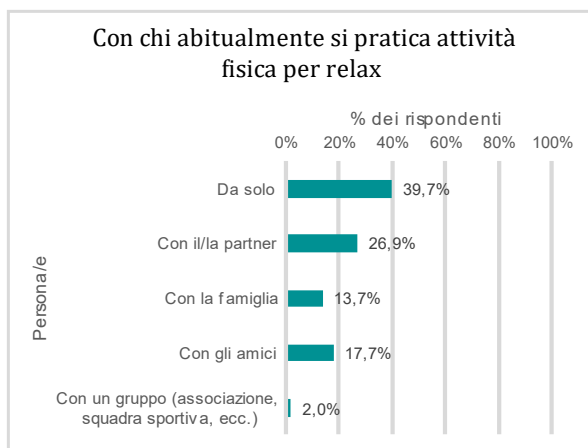


Figura 5.18 Persona/e con cui abitualmente si pratica attività fisica per relax. Fonte ed elaborazione proprie

Attività fisica – sport amatoriale

L'attività sportiva amatoriale è rappresentata dalle figure 5.19, 5.20 e 5.21. A differenza della precedente, si nota come la lunghezza del tragitto aumenti sensibilmente: i percorsi da 25 a 50 km passano dal 24,9% al 42,7%, mentre quelli di lunghezza da 50 a 100 km passano dall'11,1% al 33,2%.

Il momento della settimana in cui principalmente si pratica l'attività sportiva è il fine settimana, nei giorni di sabato e/o domenica (71,3%), durante i quali mediamente le persone hanno più tempo libero.¹⁶⁷

Gli utenti praticano tale attività principalmente con gli amici (36,2%) oppure da soli (35,8%).

Diminuisce la percentuale di chi la pratica con il/la partner, e aumenta passando dal 2% al 14%, la quota di chi è la pratica in compagnia di un gruppo.

¹⁶⁷ Istat (2019), *I tempi della vita quotidiana. Lavoro, conciliazione, parità di genere e benessere soggettivo*. Roma

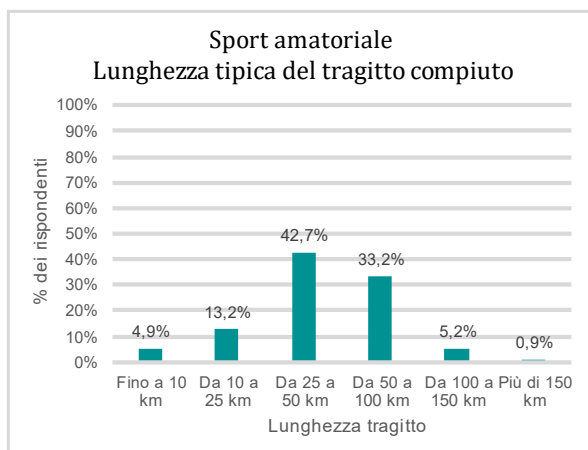


Figura 5.19 Lunghezza tipica del tragitto compiuto per attività sportiva amatoriale. Fonte ed elaborazione proprie

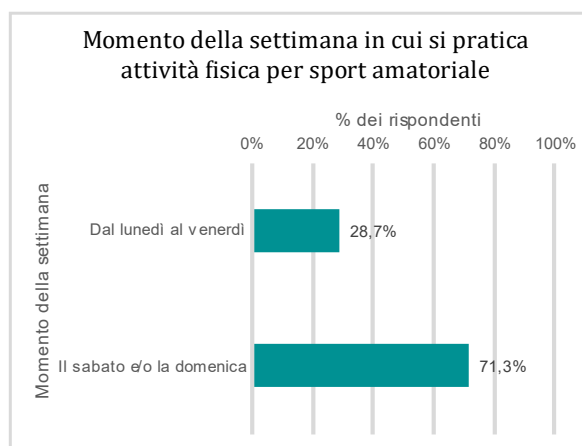


Figura 5.20 Momento della settimana in cui si pratica attività sportiva amatoriale. Fonte ed elaborazione proprie

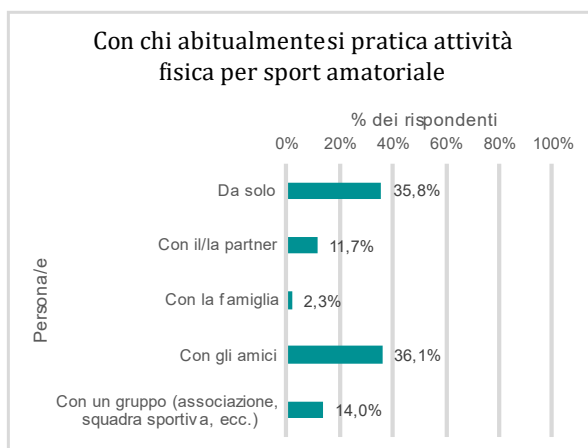


Figura 5.21 Persona/e con cui abitualmente si pratica attività sportiva amatoriale. Fonte ed elaborazione proprie

Attività fisica – sport agonistico

Infine, l'attività sportiva agonistica è descritta dalle figure 5.22, 5.23 e 5.24.

Anche in questo caso si nota come la lunghezza del tragitto aumenti nuovamente.

Tragitti di lunghezza tra i 50 e i 100 km passano dal 33,2% al 42%, e aumentano sensibilmente anche i tragitti dai 100 ai 150 km che passano dal 5,2% al 16,8%.

Anche per questa attività sportiva è confermato il fine settimana come momento in cui abitualmente viene praticata.

Aumenta sensibilmente la quota di chi preferisce praticare l'attività in gruppo (42,7%).

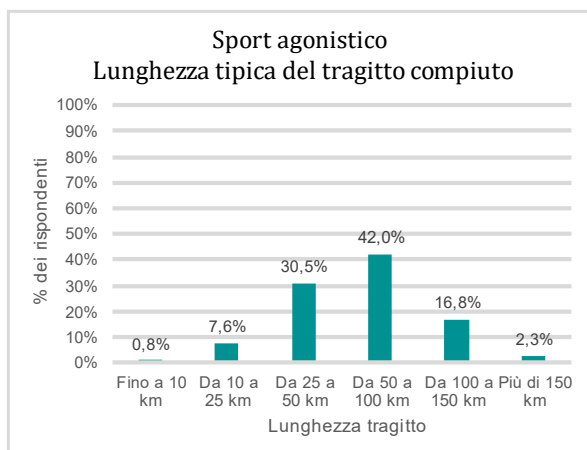


Figura 5.22 Lunghezza tipica del tragitto compiuto per attività sportiva agonistica. Fonte ed elaborazione proprie

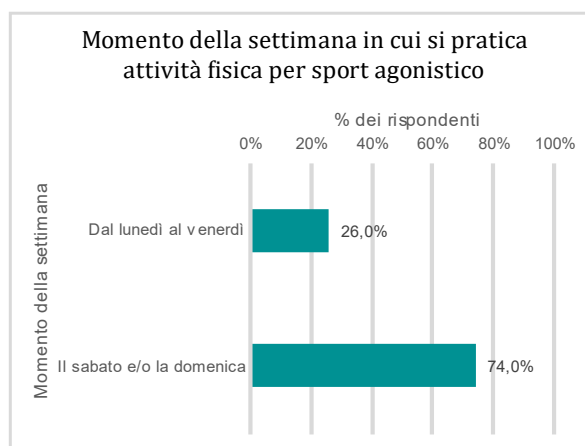


Figura 5.23 Momento della settimana in cui si pratica attività sportiva agonistica. Fonte ed elaborazione proprie

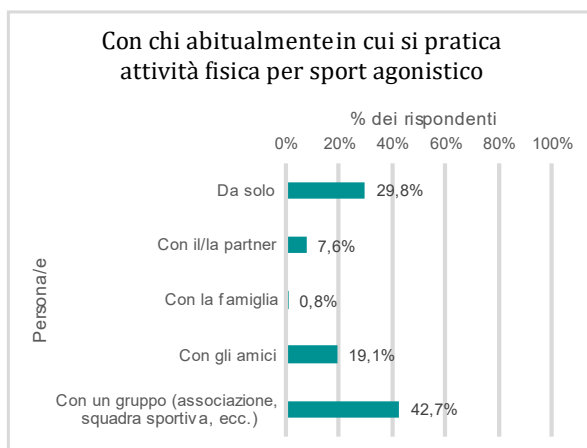


Figura 5.24 Persona/e con cui abitualmente si pratica attività sportiva agonistica. Fonte ed elaborazione proprie

5.2.4 Utilizzo della bicicletta per escursioni cicloturistiche giornaliere

L'utilizzo della bicicletta per effettuare escursioni cicloturistiche giornaliere è descritto dalle figure 5.25, 5.26, 5.27 e 5.28.

Nel loro tempo libero, 2 rispondenti su 3 dichiarano di effettuare escursioni, principalmente in compagnia degli amici (34,8%), ma anche da soli (29,6%) o con il/la partner (20,1%).

Quasi la totalità degli intervistati utilizza la propria bicicletta (99,1%), e inizia la propria escursione partendo direttamente da casa (54,3%), oppure raggiungendo il punto di partenza con l'auto privata (41,5%).

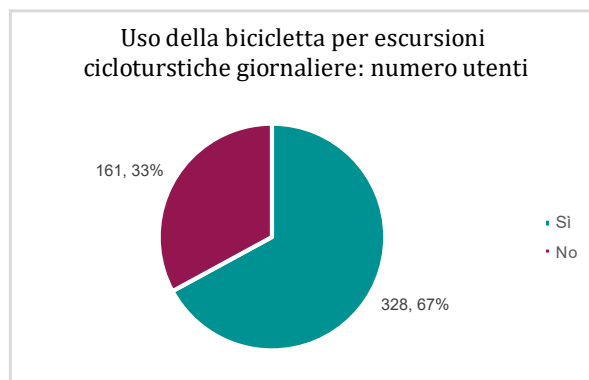


Figura 5.25 Numero di rispondenti che utilizzano la bicicletta per escursioni cicloturistiche giornaliere. Fonte ed elaborazione proprie

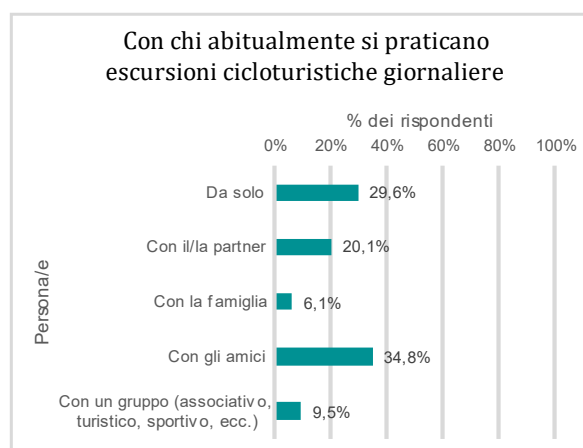


Figura 5.26 Persona/e con cui abitualmente si effettuano escursioni cicloturistiche giornaliere. Fonte ed elaborazione proprie

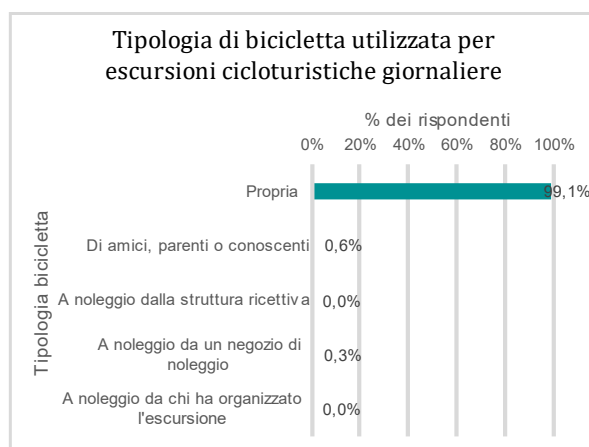


Figura 5.27 Tipologia di bicicletta utilizzata per escursioni cicloturistiche giornaliere. Fonte ed elaborazione proprie

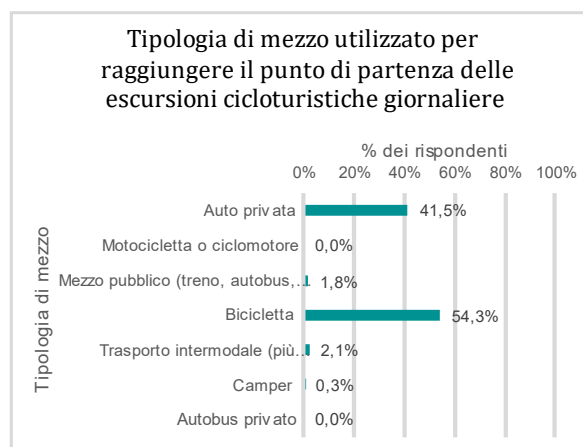


Figura 5.28 Tipologia di mezzo utilizzato per raggiungere il punto di partenza delle escursioni cicloturistiche giornaliere. Fonte ed elaborazione proprie

Le motivazioni che spingono a compiere escursioni giornaliere in bicicletta, si possono riscontrare dalla figura 5.29. Quasi l'80% degli utenti trascorre il proprio tempo libero praticando tale attività perché ha modo di fare movimento e attività fisica.

Per la natura del mezzo di trasporto, l'escursione in bicicletta viene scelta perché permette di essere a contatto con la natura (63,4%) e di scoprire il territorio (46,6%).

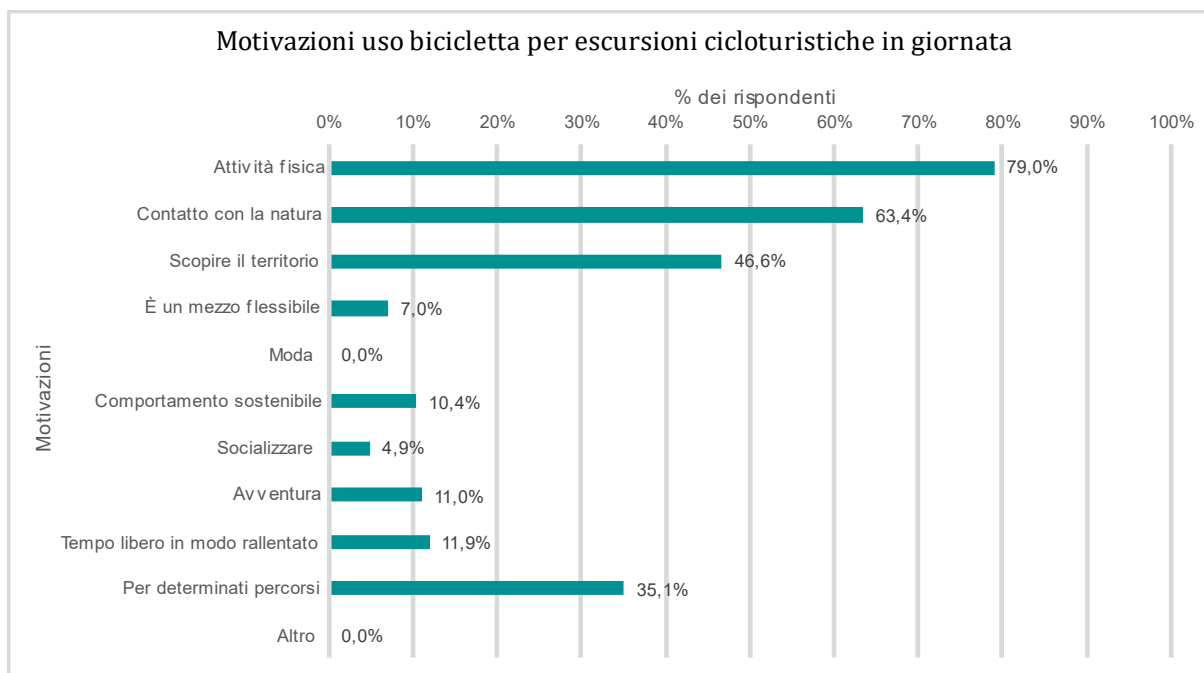


Figura 5.29 Motivazioni d'uso (massimo 3 risposte) della bicicletta per escursioni cicloturistiche in giornata. Fonte ed elaborazione proprie

5.2.5 Utilizzo della bicicletta per escursioni, passeggiate, ecc. in bicicletta durante una vacanza

Le figure 5.30, 5.31, 5.33, 5.33 e 5.34 descrivono l'uso della bicicletta (si ricorda che i dati fanno riferimento agli utenti che hanno svolto queste attività all'interno del Parco) per escursioni, passeggiate, ecc. effettuate durante una vacanza.

262 persone, pari al 65% dichiarano di aver svolto l'attività. A differenza dell'escursione giornaliera non legata ad una vacanza, si nota come aumenti sensibilmente la pratica in compagnia del/della partner e della famiglia, mentre diminuisce la pratica solitaria o in compagnia degli amici. Rispettivamente la pratica in compagnia del/della partner passa dal 20,1% al 33,6% e la compagnia della famiglia dal 6,1% al 18,7%, a significare come le vacanze siano un momento che si preferisce trascorrere in compagnia dei propri cari. Durante la vacanza, la bicicletta che principalmente viene utilizzata rimane la propria (82,1%) anche se il dato presenta una lieve flessione. Aumenta invece l'utilizzo di mezzi noleggiati presso gli esercizi specializzati (9,2%) e la struttura ricettiva in cui si è soggiornato (6,5%).

Rispetto all'escursione singola giornaliera, aumenta l'uso dell'auto privata per raggiungere il punto di partenza della vacanza, passando dal 41,5% al 72,1%, che insieme al camper raggiungono il 76,3%: 3 persone su 4 utilizzano un mezzo privato. Per la propria vacanza, i rispondenti hanno scelto di soggiornare presso le strutture ricettive situate all'interno del Parco (39,3%), e in particolare un terzo di loro ha scelto una struttura del bacino termale Abano-Montegrotto Terme. Al secondo posto, si è scelta la propria abitazione con il 38,9%. Questo aspetto è da indagare ulteriormente per capire se si tratta per lo più di seconde case appartenenti ai rispondenti, oppure se gli utenti hanno inteso il periodo di ferie dal lavoro come "essere in vacanza" (considerando che il gergo colloquiale e informale utilizza questa espressione). Resta comunque un dato interessante per capire il comportamento degli utenti.

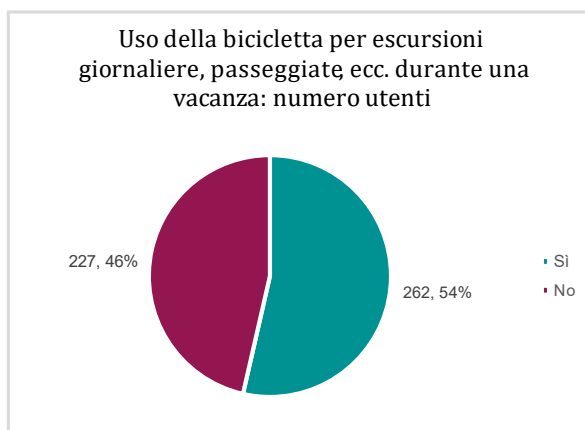


Figura 5.30 Numero di rispondenti che utilizzano la bicicletta per escursioni giornaliere, passeggiate, ecc. durante una vacanza. Fonte ed elaborazione proprie

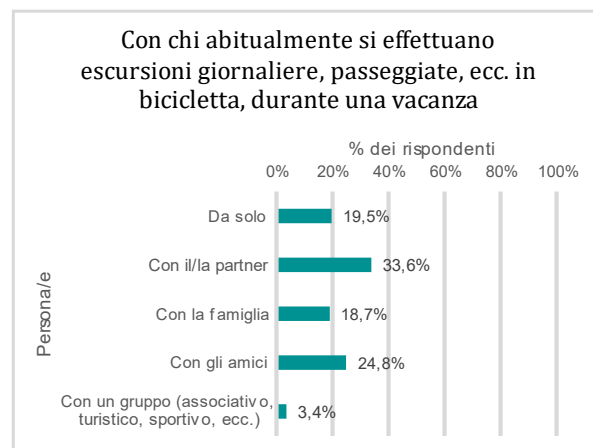


Figura 5.31 Persona/e con cui abitualmente si effettuano escursioni giornaliere, passeggiate, ecc. in bicicletta durante una vacanza. Fonte ed elaborazione proprie



Figura 5.32 Tipologia di bicicletta utilizzata per escursioni giornaliere, passeggiate, ecc. durante una vacanza. Fonte ed elaborazione proprie

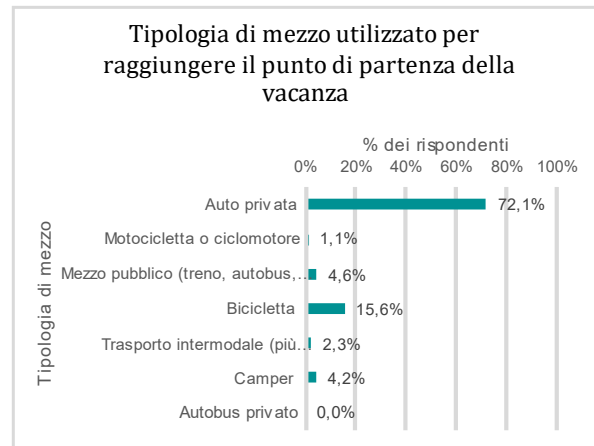


Figura 5.33 Tipologia di mezzo utilizzato per raggiungere il punto di partenza delle escursioni giornaliere, passeggiate, ecc. durante una vacanza. Fonte ed elaborazione proprie

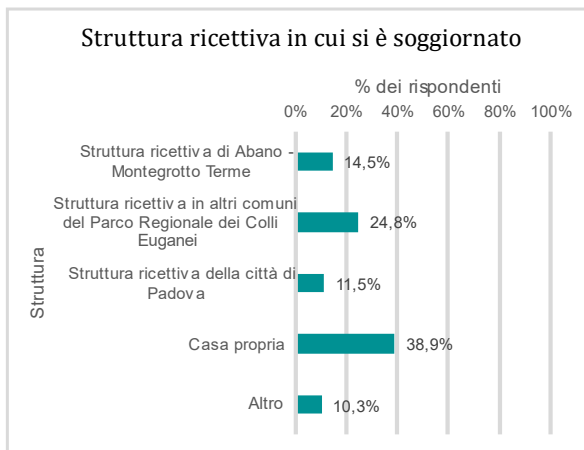


Figura 5.34 Struttura ricettiva in cui si è soggiornato durante la vacanza. Fonte ed elaborazione proprie

La figura 5.35 mostra le motivazioni che portano gli utenti utilizzare la bicicletta per effettuare escursioni, passeggiate, ecc. giornaliere in vacanza.

Anche in questo caso, le prime motivazioni rimangono le stesse dell'attività precedente; la differenza sostanziale si riscontra nella scoperta del territorio che balza alla prima posizione passando dal 46,6% al 70,2%, seguita da attività fisica col 64,1% e contatto con la natura col 58,4%.

La bicicletta conferma la sua connotazione e caratteristica di essere un mezzo che permette proprio la scoperta del territorio, anche dei luoghi più nascosti e interni e

distanti dalla rete infrastrutturale principale solitamente raggiungibile coi mezzi motorizzati privati.

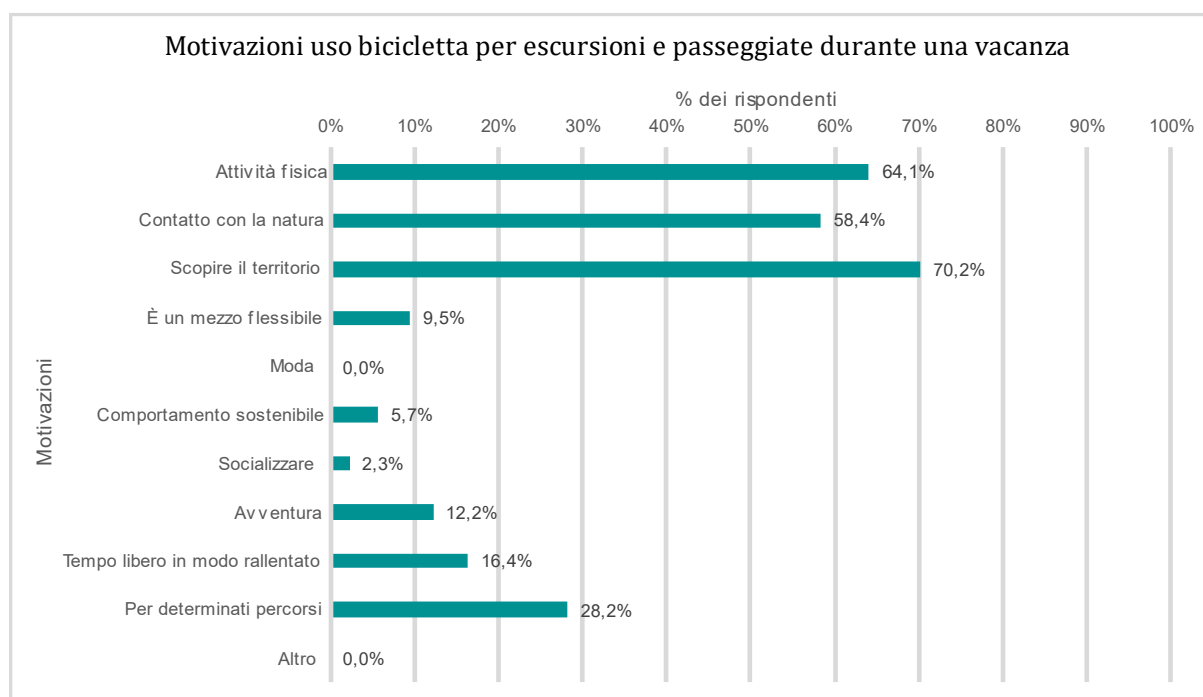


Figura 5.35 Motivazioni d'uso (massimo 3 risposte) della bicicletta per escursioni giornaliere, passeggiate, ecc. durante una vacanza. Fonte ed elaborazione proprie

5.2.6 Utilizzo della bicicletta per una vacanza: vacanza in bicicletta

L'ultima attività turistica che viene indagata è l'utilizzo della bicicletta per compiere vacanze interamente in bici. Si tratta di una vera e propria vacanza in sella e di seguito vengono illustrati i risultati nelle figure 5.36, 5.37, 5.38, 5.39 e 5.40.

Solo il 15% dei rispondenti (75 persone) ha effettuato una vacanza di questo tipo soprattutto in compagnia del/della partner (44%).

Anche in questo caso la bicicletta utilizzata è la propria (94,7%), seguita dal mezzo noleggiato presso gli esercizi specializzati (4%).

Per la maggior parte degli utenti (61,3%) il punto di partenza viene sempre raggiunto con l'auto privata. Segue la bicicletta al secondo posto con il 20%, sinonimo che le persone partono direttamente da casa per iniziare la loro vacanza in sella.

A differenza delle altre attività turistiche, troviamo il trasporto pubblico alla terza posizione con il 12%.

Più del 50% dei rispondenti ha scelto una struttura ricettiva all'interno del Parco. Un aspetto interessante da indagare riguarda il numero di giorni che mediamente dura una vacanza in bicicletta, e capire come questi si distribuiscono durante l'arco della settimana.

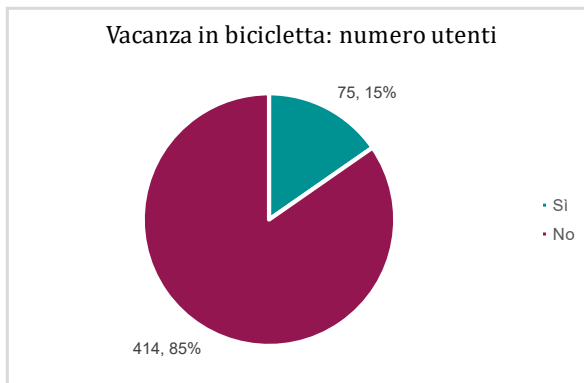


Figura 5.36 Numero di rispondenti che effettuano vacanze in bicicletta. Fonte ed elaborazione proprie

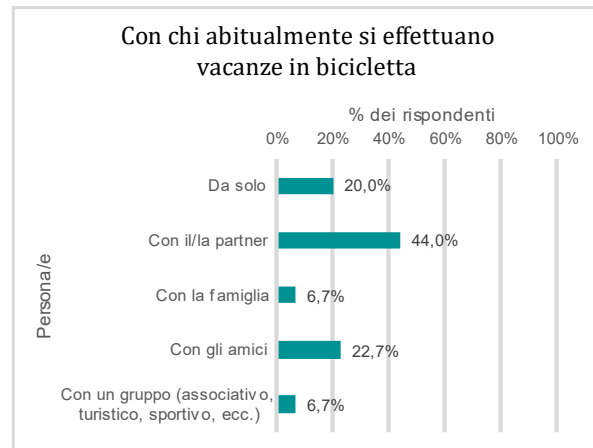


Figura 5.37 Persona/e con cui abitualmente si effettuano vacanze in bicicletta. Fonte ed elaborazione proprie

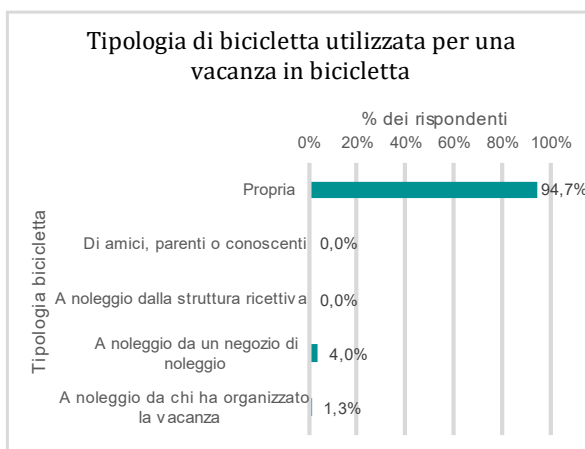


Figura 5.38 Tipologia di bicicletta utilizzata per la vacanza in bicicletta. Fonte ed elaborazione proprie

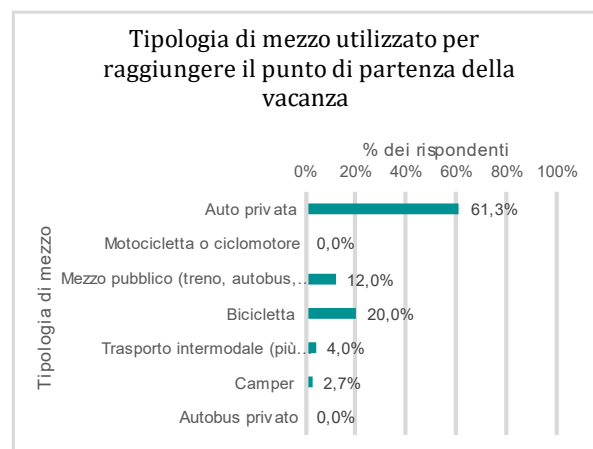


Figura 5.39 Tipologia di mezzo utilizzato per raggiungere il punto di partenza della vacanza. Fonte ed elaborazione proprie

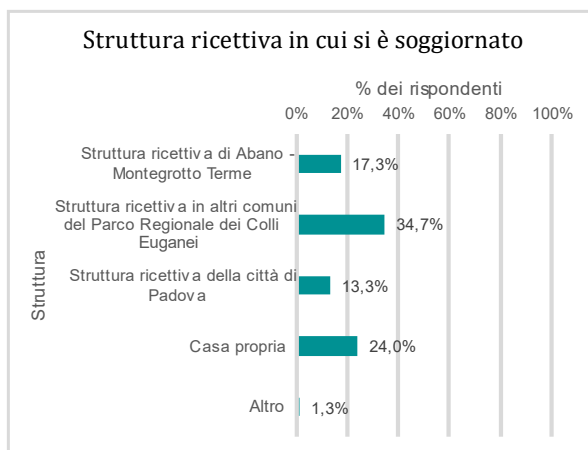


Figura 5.40 Struttura ricettiva in cui si è soggiornato durante la vacanza. Fonte ed elaborazione proprie

Infine, la figura 5.41 illustra le motivazioni che spingono a trascorrere una vacanza in sella della bicicletta.

Ritroviamo al primo posto, anche se con una leggera flessione, la scoperta del territorio con il 65,3%, seguita dal contatto con la natura che aumenta la sua quota ulteriormente e raggiunge il 64%, e l'attività fisica con il 61,3%.

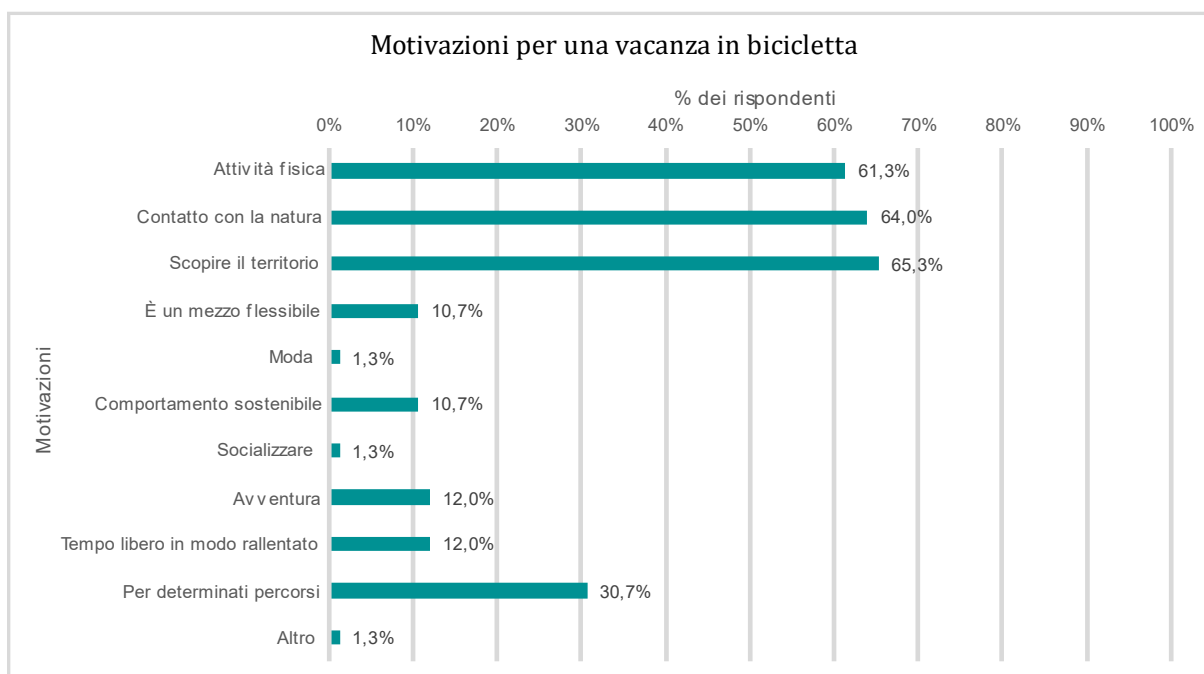


Figura 5.41 Motivazioni d'uso (massimo 3 risposte) della bicicletta per una vacanza in bicicletta. Fonte ed elaborazione proprie

5.2.7 Aspetti della ciclabilità

Di seguito vengono illustrate le sezioni riguardanti i diversi aspetti della ciclabilità (figure dalla 5.42 alla 5.71).

Ai rispondenti è stato chiesto di esprimere quanto fosse importante (grado di importanza 1 “per nulla importante”, 6 “estremamente importante”) ogni aspetto (colonna di sx), e successivamente quanto fosse d’accordo (grado di accordo 1 “per nulla d’accordo”, 6 “completamente d’accordo”) con affermazioni qualitative legate ad ogni aspetto (colonna di dx).

Gli aspetti sono stati ordinati in modo decrescente, dal più importante al meno importante, e affiancati dalla relativa valutazione ricevuta.

L’aspetto considerato più importante riguarda la presenza di piste ciclabili all’interno del territorio. Il 58,1% lo ritiene estremamente importante, ma se si sommano tutti coloro che ritengono sia fondamentale (punteggi 4, 5 e 6) si arriva all’84,5%.

Nonostante la sua importanza, gli utenti non ritengono particolarmente scarse le piste ciclabili presenti: solo il 17,4%, infatti, è pienamente d’accordo con l’affermazione.

Sommando i punteggi 4, 5 e 6 poco più della metà 57,4% ritiene che il loro numero non sia sufficiente.

Al secondo posto troviamo l’aspetto relativo alla manutenzione e sicurezza dei percorsi (presenza di buche, erbacce, staccionate, barriere, segnaletica, ecc.). Il 57,1% ritiene quest’aspetto estremamente importante e sommando i punteggi dal 4 al 6, si arriva a più dell’80% dei rispondenti.

All’affermazione “la manutenzione e la sicurezza sono ridotte”, più del 40% ha dato una valutazione elevata, e più del 63% si dichiara molto d’accordo (somma punteggi dal 4 al 6).

Al terzo posto troviamo l’aspetto relativo alla presenza di tratti promiscui con la sede stradale. Per più del 60% è molto importante (somma punteggi 5 e 6) che i percorsi abbiano una sede riservata.

All’affermazione “ci sono troppi tratti di percorso promiscui alla sede stradale”, oltre il 60% (punteggi dal 4 al 6) si dichiara d’accordo.

Grado di importanza (ordine decrescente)

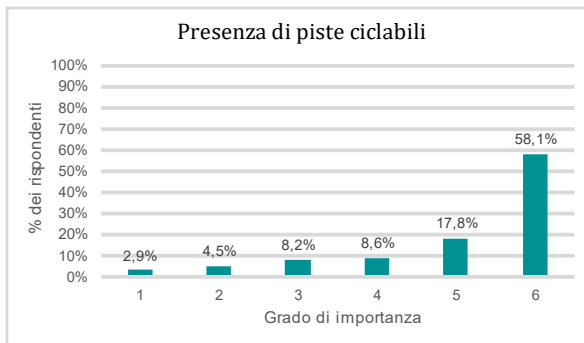


Figura 5.42 Grado di importanza “presenza di piste ciclabili”. Fonte ed elaborazione proprie

Grado di accordo affermazione

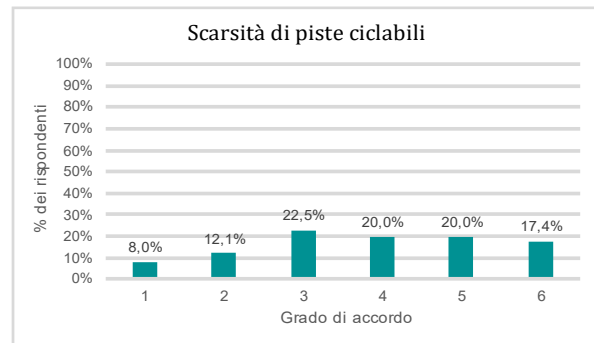


Figura 5.43 Valutazione affermazione “scarsità di piste ciclabili”. Fonte ed elaborazione proprie

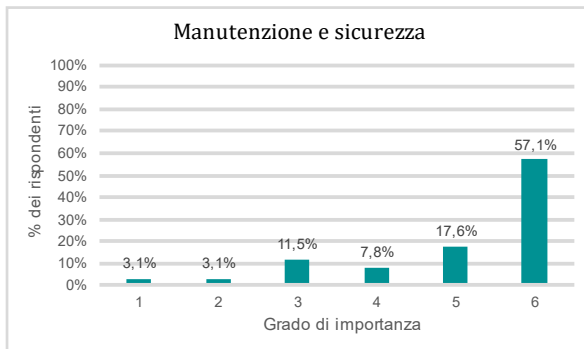


Figura 5.44 Grado di importanza “manutenzione e sicurezza”. Fonte ed elaborazione proprie

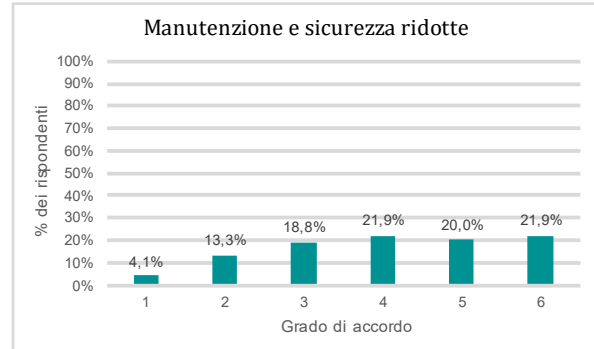


Figura 5.45 Valutazione affermazione “manutenzione e sicurezza ridotte”. Fonte ed elaborazione proprie

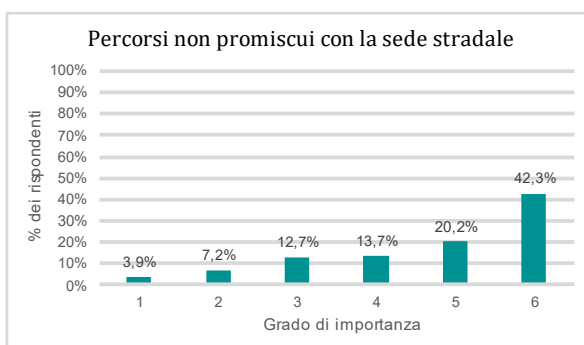


Figura 5.46 Grado di importanza “percorsi non promiscui con la sede stradale”. Fonte ed elaborazione proprie

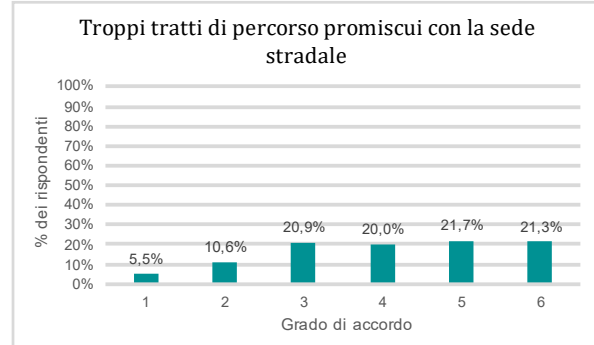


Figura 5.47 Valutazione affermazione “troppi tratti di percorso promiscui con la sede stradale”. Fonte ed elaborazione proprie

Seguono:

- la pulizia dei percorsi ritenuta mediamente ridotta;
- la presenza di un servizio pubblico per il trasporto delle biciclette ritenuto molto ridotto e poco presente;
- l'accessibilità per le persone disabili e i bambini considerata abbastanza ridotta;
- la presenza di servizi minori come panchine, cestini per rifiuti e fontanelle considerati scarsi;
- il reperimento di informazioni dei percorsi e degli itinerari ritenuto mediamente difficoltoso;
- la presenza di segnaletica turistica ritenuta abbastanza ridotta;
- la presenza di aree dedicate e di strutture ricettive "bike friendly" ritenute abbastanza scarse;
- la presenza di punti di assistenza/piccole riparazioni considerati poco presenti;
- la presenza di punti per il noleggio delle biciclette ritenuti sufficientemente presenti;
- l'offerta di tour organizzati non è considerata scarsa;
- infine, l'offerta di gare e di competizioni amatoriali considerata sufficiente data la poca importanza attribuita.

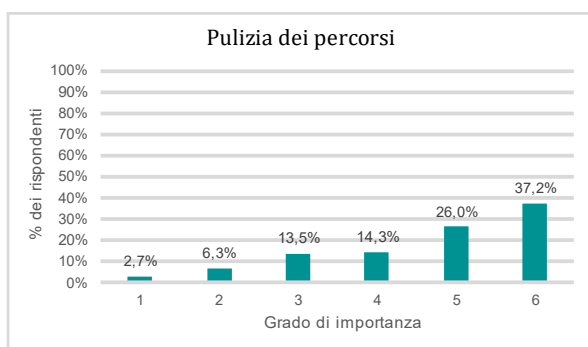


Figura 5.48 Grado di importanza "pulizia dei percorsi". Fonte ed elaborazione proprie

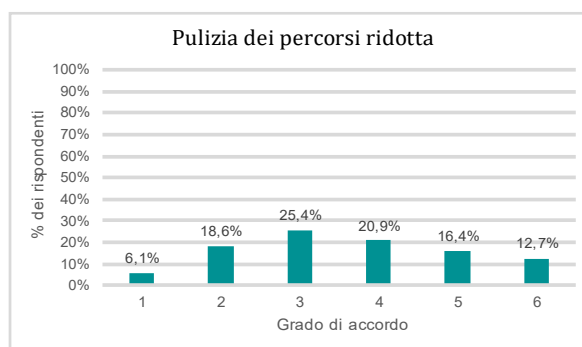


Figura 5.49 Valutazione affermazione "pulizia dei percorsi ridotta". Fonte ed elaborazione proprie

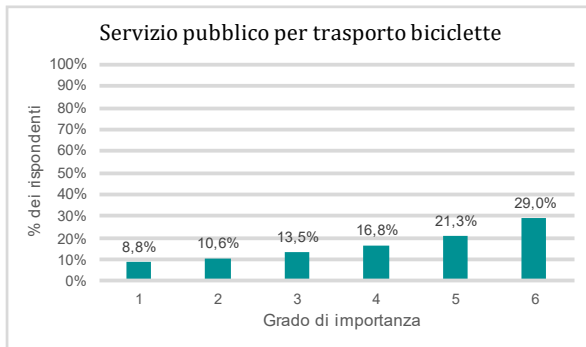


Figura 5.50 Grado di importanza “servizio pubblico per trasporto biciclette”. Fonte ed elaborazione proprie

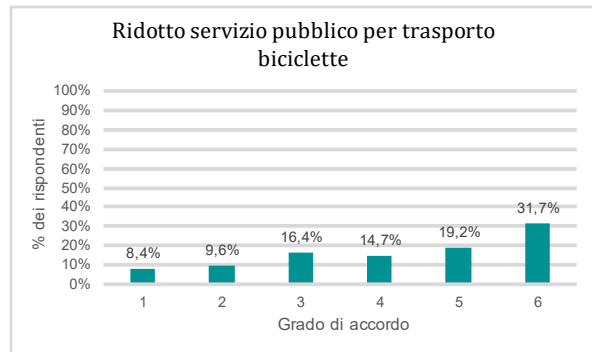


Figura 5.51 Valutazione affermazione “ridotto servizio pubblico per trasporto biciclette”. Fonte ed elaborazione proprie

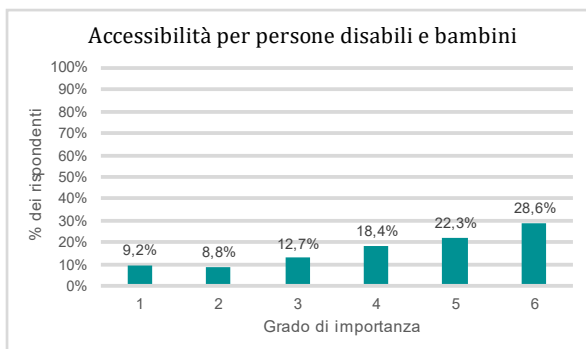


Figura 5.52 Grado di importanza “accessibilità per persone disabili e bambini”. Fonte ed elaborazione proprie

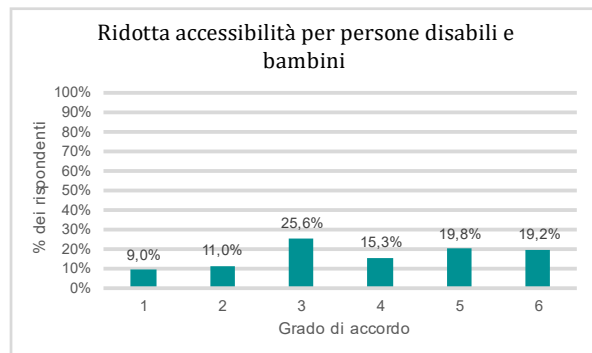


Figura 5.53 Valutazione affermazione “ridotta accessibilità per persone disabili e bambini”. Fonte ed elaborazione proprie

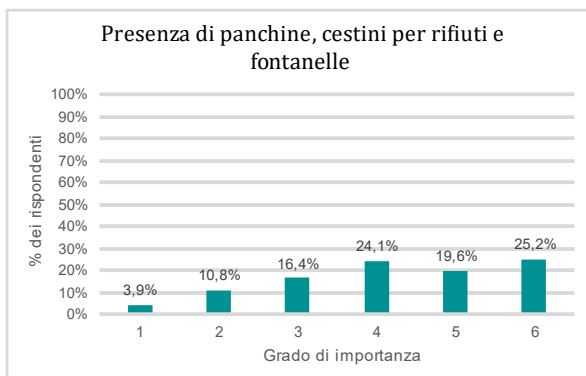


Figura 5.54 Grado di importanza “presenza di panchine, cestini per rifiuti e fontanelle”. Fonte ed elaborazione proprie

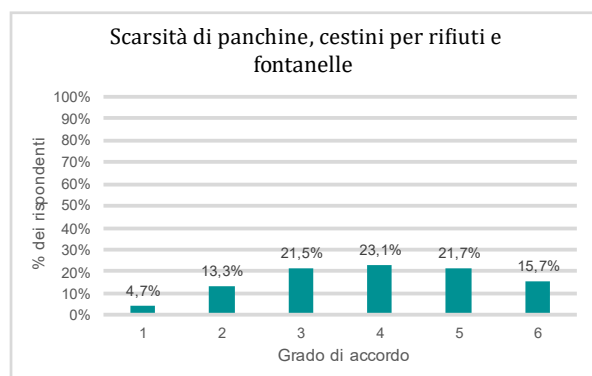


Figura 5.55 Valutazione affermazione “scarsità di panchine, cestini per rifiuti e fontanelle”. Fonte ed elaborazione proprie

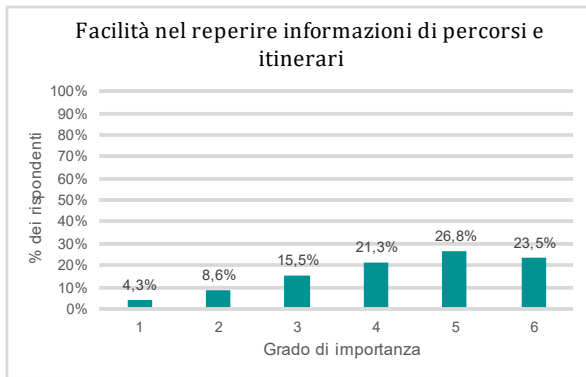


Figura 5.56 Grado di importanza “facilità nel reperire informazioni di percorsi e itinerari”.

Fonte ed elaborazione proprie

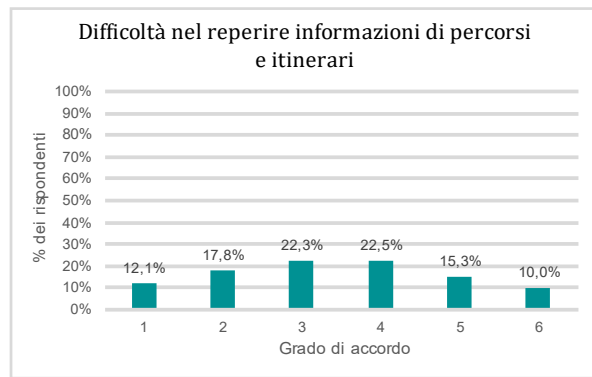


Figura 5.57 Valutazione affermazione “difficoltà nel reperire informazioni di percorsi e itinerari”.

Fonte ed elaborazione proprie

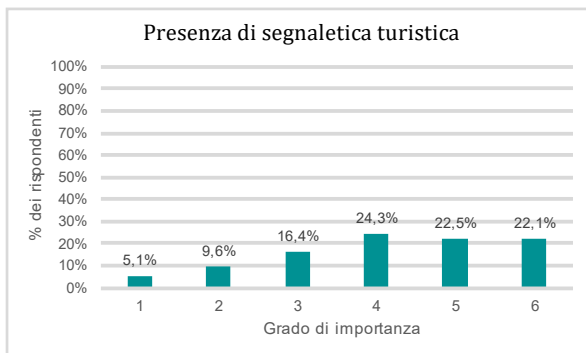


Figura 5.58 Grado di importanza “presenza di segnaletica turistica”. Fonte ed elaborazione proprie

proprie

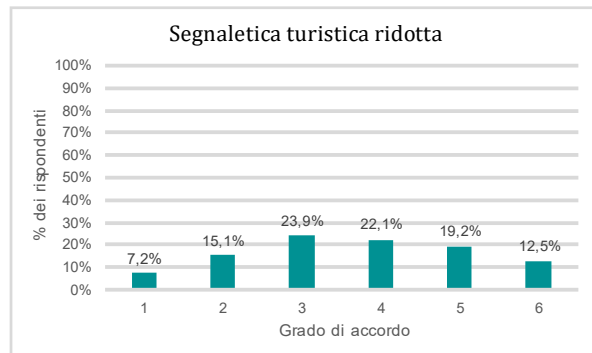


Figura 5.59 Valutazione affermazione “segnaletica turistica ridotta”. Fonte ed elaborazione proprie

proprie

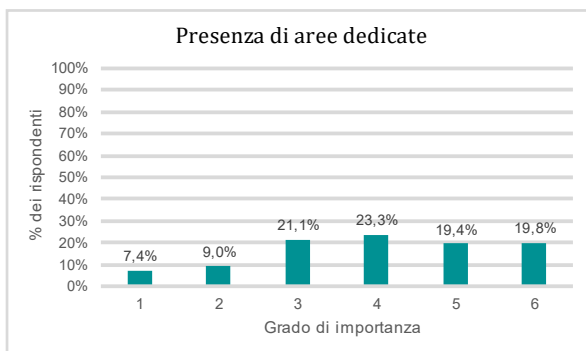


Figura 5.60 Grado di importanza “presenza di aree dedicate”. Fonte ed elaborazione proprie

proprie

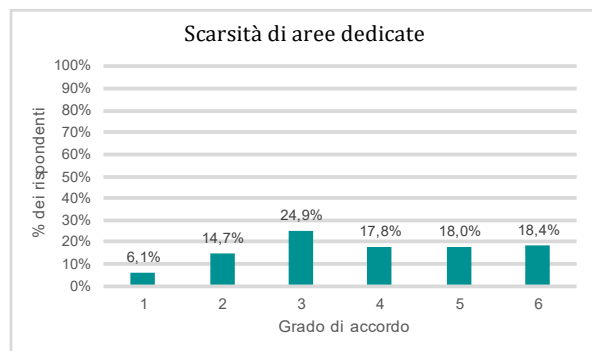


Figura 5.61 Valutazione affermazione “scarsità di aree dedicate”. Fonte ed elaborazione proprie

proprie

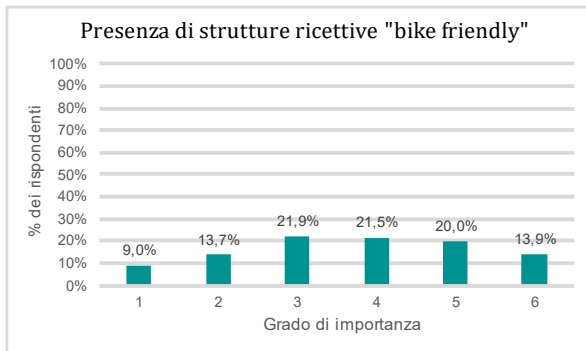


Figura 5.62 Grado di importanza “presenza di strutture ricettive *bike friendly*”. Fonte ed elaborazione proprie

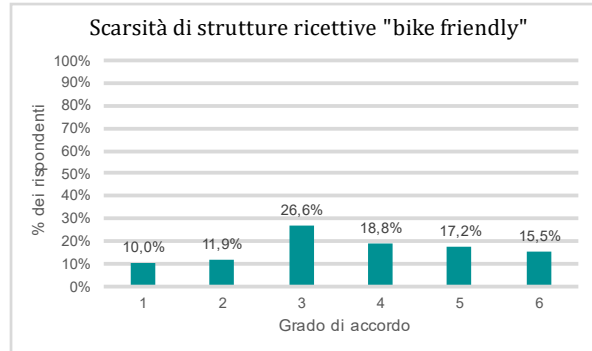


Figura 5.63 Valutazione affermazione “scarsità di strutture ricettive *bike friendly*”. Fonte ed elaborazione proprie

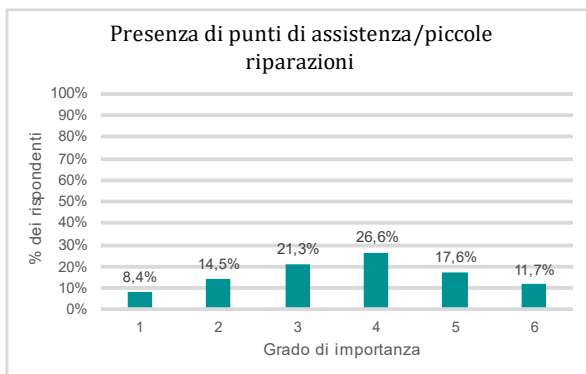


Figura 5.64 Grado di importanza “presenza di punti di assistenza/piccole riparazioni”. Fonte ed elaborazione proprie

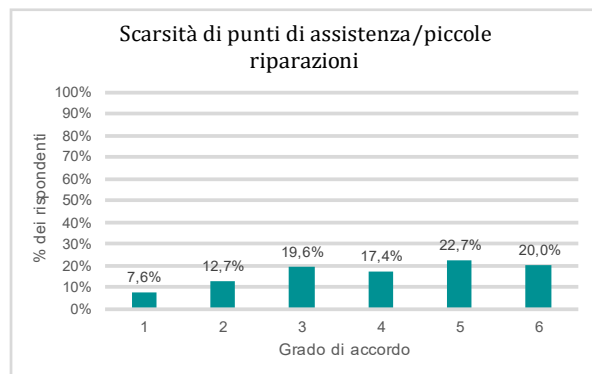


Figura 5.65 Valutazione affermazione “scarsità di punti di assistenza/piccole riparazioni”. Fonte ed elaborazione proprie

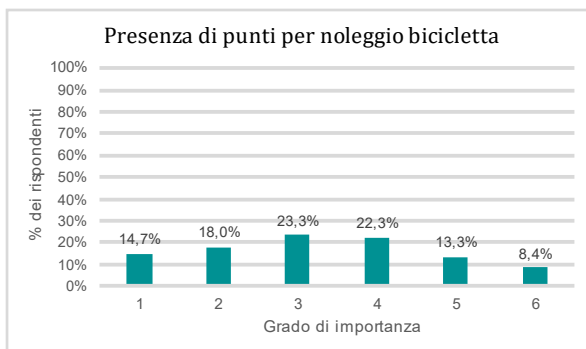


Figura 5.66 Grado di importanza “presenza di punti per noleggio bicicletta”. Fonte ed elaborazione proprie

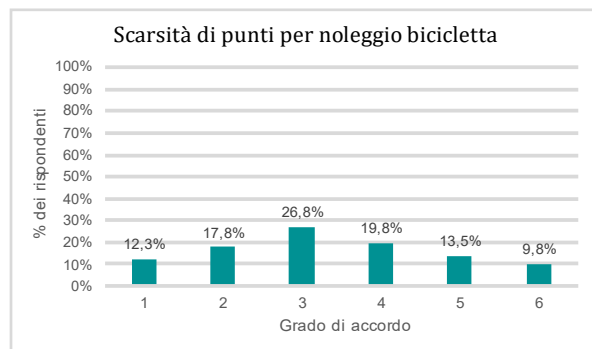


Figura 5.67 Valutazione affermazione “scarsità di punti per noleggio bicicletta”. Fonte ed elaborazione proprie

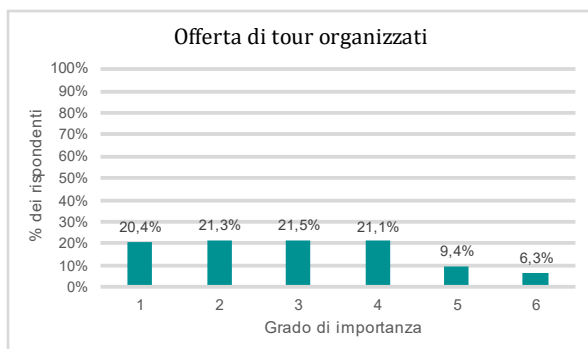


Figura 5.68 Grado di importanza “offerta di tour organizzati”. Fonte ed elaborazione proprie

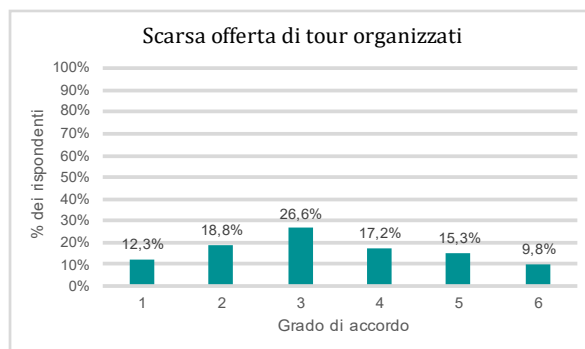


Figura 5.69 Valutazione affermazione “scarsa offerta di tour organizzati”. Fonte ed elaborazione proprie

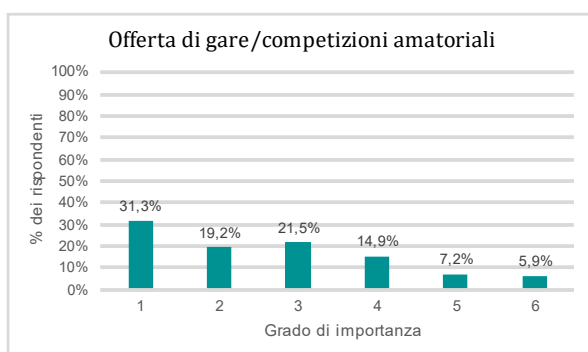


Figura 5.70 Grado di importanza “offerta di gare/competizioni amatoriali”. Fonte ed elaborazione proprie

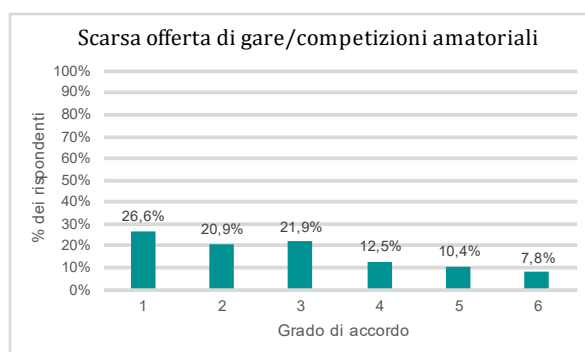


Figura 5.71 Valutazione affermazione “scarsa offerta di gare/competizioni amatoriali”. Fonte ed elaborazione proprie

Come già espresso i percorsi ciclabili svolgono diverse funzioni e sono utilizzati sia per la mobilità quotidiana che per il tempo libero.

Di seguito si riportano i risultati conseguiti attraverso la somministrazione del questionario e in particolare ci si concentrerà su quelle attività che oltre ad aver un numero di rispondenti adeguato, sono interessanti e significative per studiare la ciclabilità del territorio sia dal punto di vista dei residenti del Parco Regionale dei Colli Euganei, sia di chi lo vive ma non ci abita.

5.3 Gruppo 1 - Il Parco in bicicletta: attività quotidiane dei residenti del Parco

All'interno del Parco Regionale dei Colli Euganei, c'è chi si sposta e utilizza la bicicletta per gli spostamenti legati alle attività quotidiane: recarsi al posto di lavoro e/o di studio, o al punto vendita abituale per effettuare commissioni.

Nei paragrafi precedenti sono già stati illustrati i risultati derivanti dalle risposte ricevute in merito al numero di persone che effettuano tali spostamenti, in che momento della settimana, e la lunghezza tipica del tragitto che compiono.

In questo paragrafo si è deciso di concentrarsi in particolar modo su coloro che oltre a compiere queste attività, risiedono in uno dei comuni del Parco.

I residenti che dichiarano di utilizzare la bicicletta sono solo 85, per lo più di genere femminile (58%), di età compresa tra i 48 e i 57 anni (32,9%), con diploma di scuola media superiore (47,1%), e con un lavoro da dipendente (52,9%). Tabella 5.1. (Allegato 2 in appendice).

Genere	Femmina	58,0%
Classe d'età	48-57 anni	32,9%
Grado di istruzione	Diploma di scuola media superiore	47,1%
Professione	Lavoratore dipendente	52,9%

Tabella 5.1 Informazioni socio-biografiche prevalenti del campione "residenti del Parco che utilizzano la bicicletta per attività quotidiane". Fonte ed elaborazione proprie.

Nonostante il numero esiguo di rispondenti sono interessanti alcuni risultati.

Le figure 5.72 e 5.73 mostrano i vantaggi e gli svantaggi nell'uso della bicicletta.

Se per i vantaggi restano salde nelle prime tre posizioni la capacità dell'uso della bicicletta di permettere l'esercizio fisico, il contatto con la natura e la scoperta del territorio; per quanto riguarda gli svantaggi, la difficoltà di trasportare oggetti come borse, spesa, ecc. balza dal quinto posto col 29,7% di tutti coloro che sono stati nel Parco, alla seconda posizione con il 40% per i residenti che si spostano in bicicletta per

le loro attività quotidiane. Confermano inoltre la vulnerabilità del ciclista in caso di incidenti e la non adeguatezza in termini di manutenzione e diffusione delle piste ciclabili (rispettivamente 59,5% e 43,8%).

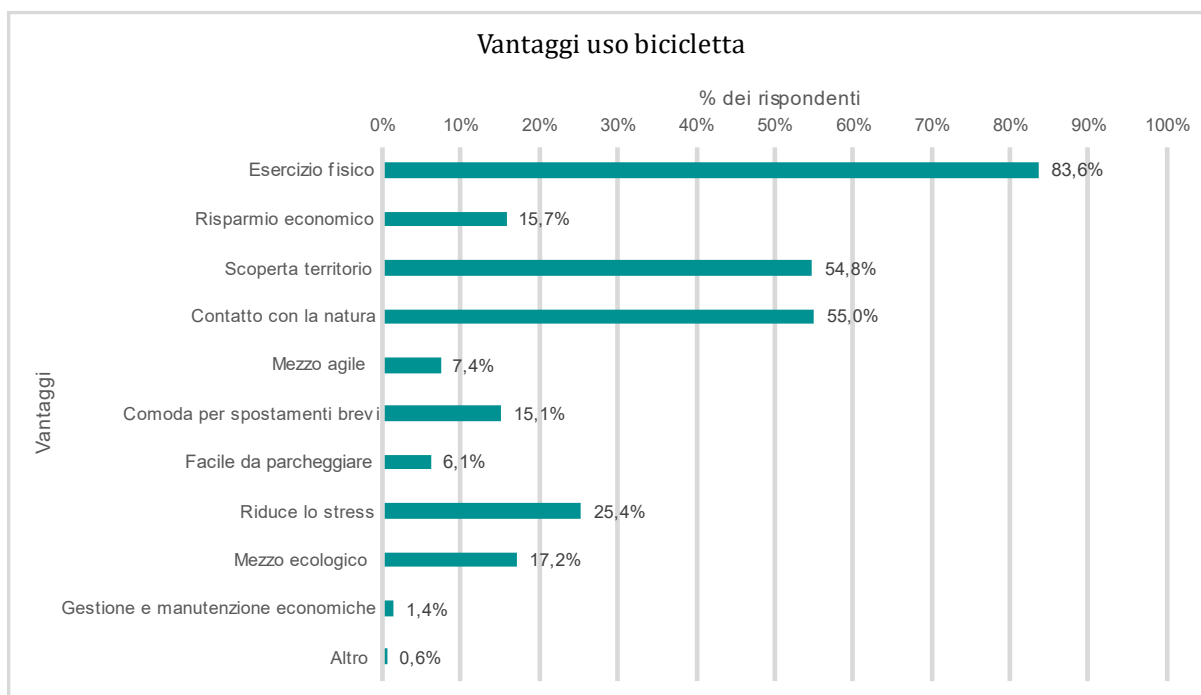


Figura 5.72 Vantaggi nell'uso della bicicletta (massimo 3 risposte) per i residenti che utilizzano la bicicletta per attività quotidiane. Fonte ed elaborazione proprie

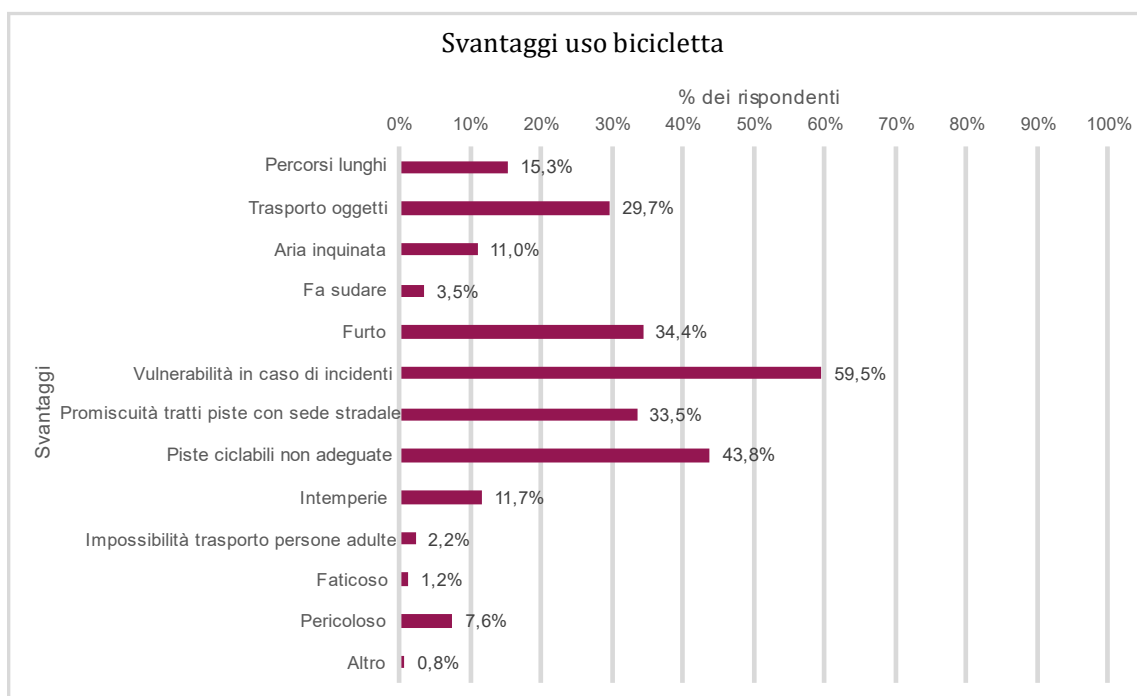


Figura 5.73 Svantaggi nell'uso della bicicletta (massimo 3 risposte) per i residenti che utilizzano la bicicletta per attività quotidiane. Fonte ed elaborazione proprie

5.3.1 Spostamenti casa – lavoro/studio

Le figure 5.74, 5.75, 5.76 e 5.77 mostrano come la quota di persone che utilizza la bicicletta per recarsi al luogo di lavoro/studio, aumenti, rispetto al totale del campione, se si considerano solo i residenti (dal 21% al 58%); mentre resta invariata la distribuzione per tipologia di spostamento.

Per entrambi le destinazioni, l'uso della bicicletta è preferito per distanze brevi fino a 4 km (52,4% per recarsi al lavoro, 100% per recarsi dove si studia).

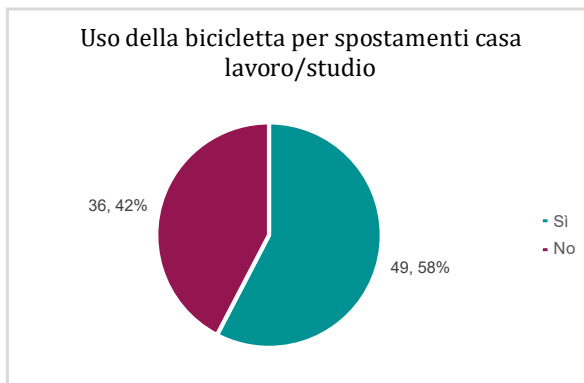


Figura 5.74 Numero di residenti del Parco che utilizzano la bicicletta per spostamenti casa – lavoro/studio. Fonte ed elaborazione proprie

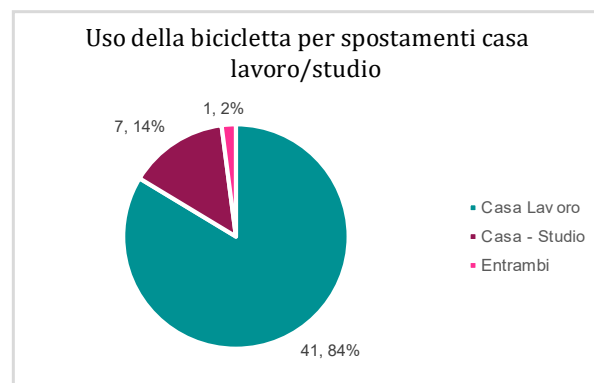


Figura 5.75 Numero di residenti del Parco che utilizzano la bicicletta per spostamenti casa – lavoro/studio, per tipologia di spostamento. Fonte ed elaborazione proprie

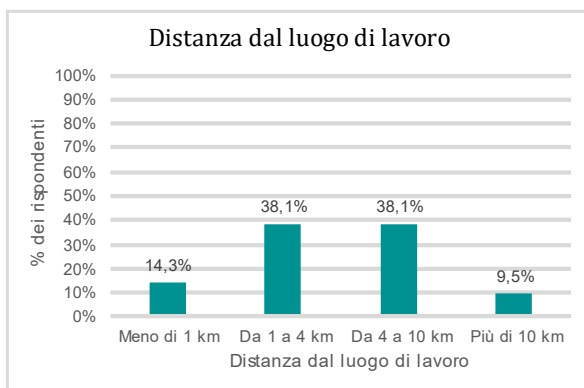


Figura 5.76 Distanza dal luogo di lavoro. Fonte ed elaborazione proprie

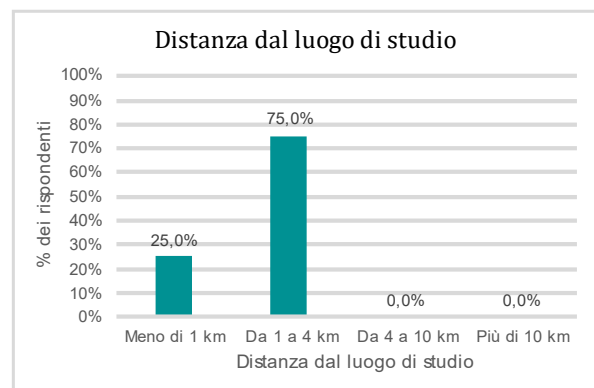


Figura 5.77 Distanza dal luogo di studio. Fonte ed elaborazione proprie

5.3.2 Spostamenti per commissioni

Le figure dalla 5.78 alla 5.80 mostrano il comportamento dei residenti che utilizzano la bicicletta per effettuare commissioni.

Come si può notare l'80% usa il mezzo per questa attività, percorrendo brevi tragitti (fino a 4 km) per recarsi al punto vendita abituale (76,4%) e preferendo per il 57,4% i giorni feriali per recarsi a fare acquisti.

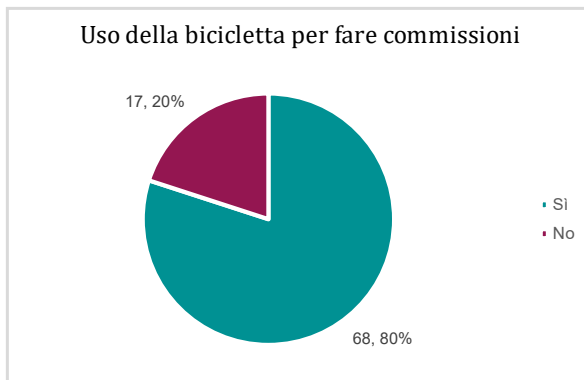


Figura 5.78 Numero di residenti del Parco che utilizzano la bicicletta per effettuare commissioni. Fonte ed elaborazione proprie

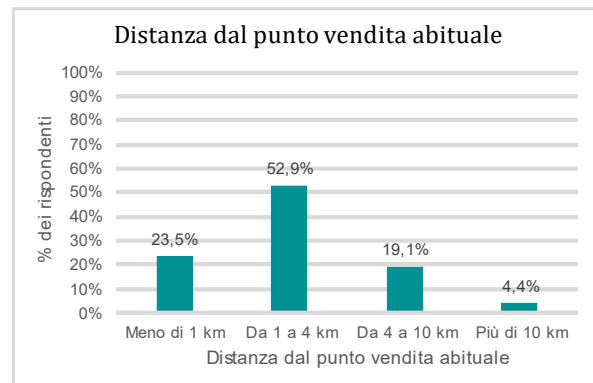


Figura 5.79 Distanza dal punto vendita abituale. Fonte ed elaborazione proprie

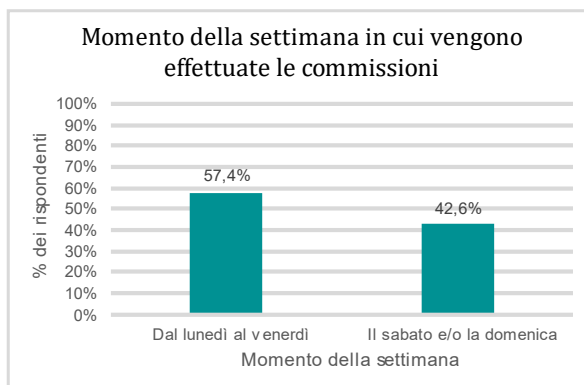


Figura 5.80 Momento della settimana in cui vengono effettuate le commissioni. Fonte ed elaborazione proprie

5.3.3 Fattori di ciclabilità

Le figure dalla 5.81 alla 5.88 mostrano quali sono, per il gruppo di rispondenti qui analizzato, i principali aspetti della ciclabilità ritenuti importanti e la loro rispettiva valutazioni all'affermazione qualitativa proposta.

Al primo posto troviamo confermato l'aspetto riguardante la presenza di percorsi ciclabili ritenuto estremamente importante per il 61,2% dei rispondenti, seguito dall'aspetto relativo alla manutenzione e sicurezza ritenuto anch'esso estremamente importante per la stessa quota di rispondenti.

Al terzo posto, invece, troviamo che per i residenti che si spostano in bicicletta per le loro attività quotidiane sia importante la pulizia del percorso (67% sommando i punteggi da 5 a 6).

Segue con una breve distacco l'aspetto relativo alla non promiscuità dei percorsi con la sede stradale, ritenuto importante (somma dei punteggi 5 e 6) per il 58,8% dei rispondenti.

Per i rispondenti, il territorio non offre sufficienti piste ciclabili: infatti più del 62% (somma punteggi dal 4 al 6) si è dichiarato d'accordo con l'affermazione sulla scarsità delle piste.

Quasi il 70% (somma punteggi dal 4 al 6), invece, ritiene che la manutenzione e la sicurezza siano ridotte a causa della presenza di buche, erbacce, e la mancanza di staccionate, barriere, segnaletica, ecc.

Per quanto riguarda la pulizia dei percorsi, il 57,7% dei rispondenti (somma punteggi dal 4 al 6) ritiene che la pulizia sia ridotta e si ritrovino spesso rifiuti lungo i percorsi. Infine, il 73% di coloro che si spostano in bicicletta per le loro attività quotidiane, ritiene che ci siano troppi tratti di percorsi ciclabili promiscui alla sede stradale.

**Grado di importanza
(ordine decrescente)**

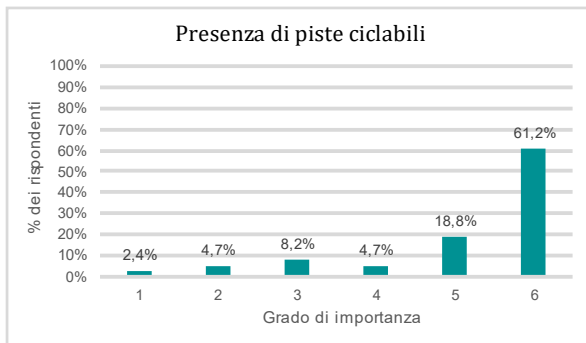


Figura 5.81 Grado di importanza “presenza di piste ciclabili”. Fonte ed elaborazione proprie

Grado di accordo affermazione

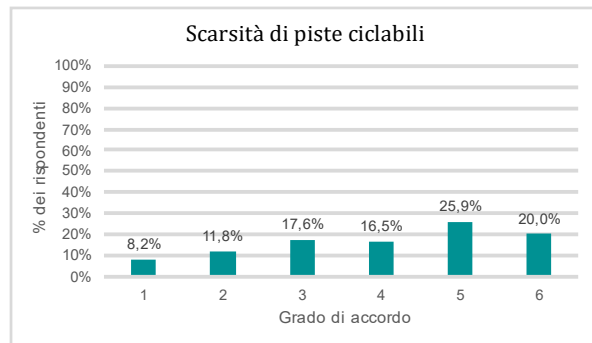


Figura 5.82 Valutazione affermazione “scarsità di piste ciclabili”. Fonte ed elaborazione proprie

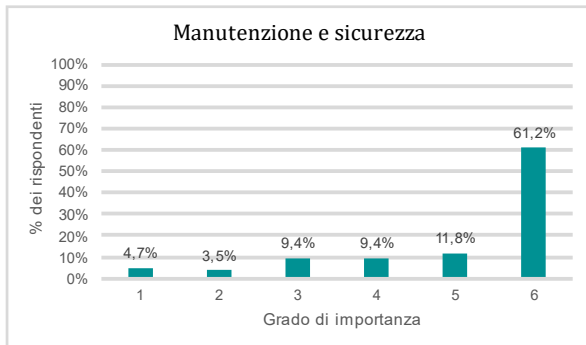


Figura 5.83 Grado di importanza “manutenzione e sicurezza”. Fonte ed elaborazione proprie

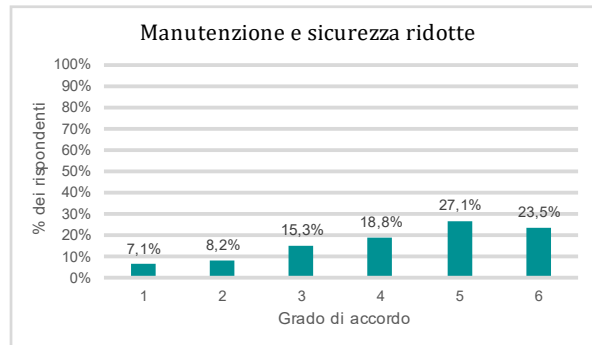


Figura 5.84 Valutazione affermazione “manutenzione e sicurezza ridotte”. Fonte ed elaborazione proprie

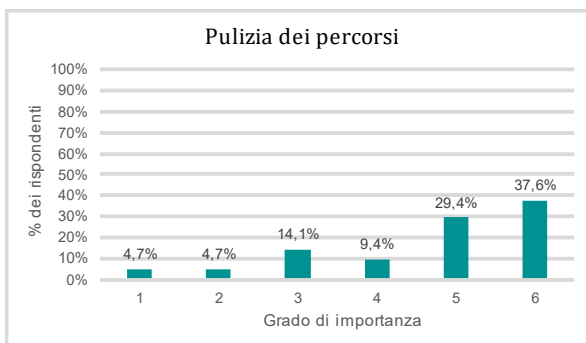


Figura 5.85 Grado di importanza “pulizia dei percorsi”. Fonte ed elaborazione proprie

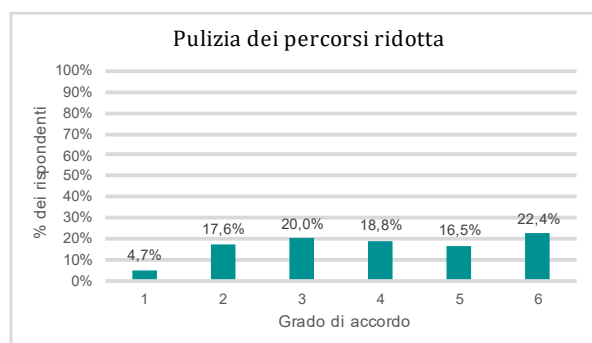


Figura 5.86 Valutazione affermazione “pulizia dei percorsi ridotta”. Fonte ed elaborazione proprie

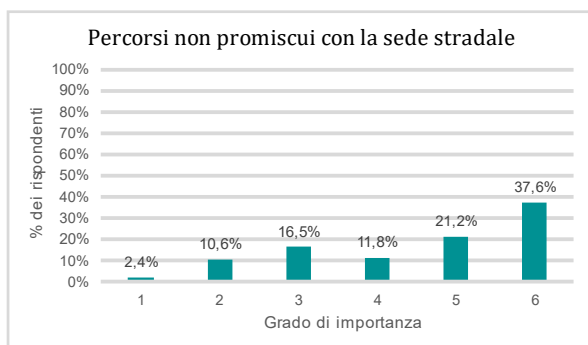


Figura 5.87 Grado di importanza “percorsi non promiscui con la sede stradale”. Fonte ed elaborazione proprie

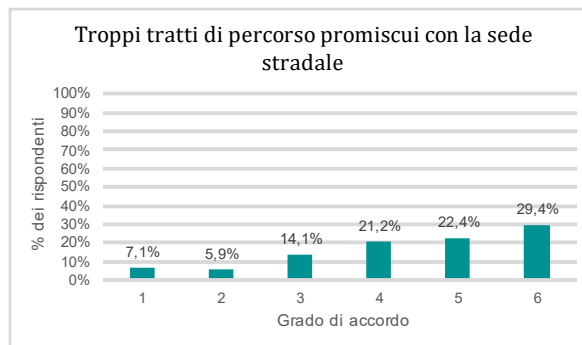


Figura 5.88 Valutazione affermazione “troppi tratti di percorso promiscui con la sede stradale”. Fonte ed elaborazione proprie

5.4 Gruppo 2 - Il Parco in bicicletta: tempo libero e relax dei residenti del Parco

Si analizzano ora, le risposte ricevute da coloro che risiedono nel Parco e utilizzano la bicicletta per svolgere l'attività fisica per puro relax (il cosiddetto “giro in bicicletta”).

I residenti che dichiarano di utilizzare la bicicletta sono 129, per lo più di genere maschile (62%), di età compresa tra i 41 e i 55 anni (45%), con diploma di scuola media superiore (52,7%), e con un lavoro da dipendente (51,2%). Tabella 5.2. (Allegato 3 in appendice).

Genere	Maschio	62,0%
Classe d'età	41-55 anni	45,0%
Grado di istruzione	Diploma di scuola media superiore	52,7%
Professione	Lavoratore dipendente	51,2%

Tabella 5.2 Informazioni socio-biografiche prevalenti del campione “residenti del Parco che utilizzano la bicicletta per attività fisica per relax”. Fonte ed elaborazione proprie.

Le figure 5.89 e 5.90 mostrano i vantaggi e gli svantaggi legati all'uso della bicicletta che vengono considerati dal gruppo in esame.

Restano ancorate alle prime tre posizioni le possibilità che il mezzo offre per fare esercizio fisico (82,9%), scoprire il territorio ed essere a contatto con la natura (a pari merito con il 55,8%).

Anche per quanto riguarda gli svantaggi, gli aspetti più rilevanti ricalcano quanto descritto per l'intero campione di riferimento: vulnerabilità del ciclista in caso di incidenti (62,8%), piste ciclabili non adeguate in termini di manutenzione e sicurezza (43,4%) e promiscuità alla sede stradale di tratti di percorsi ciclabili (32,6%).

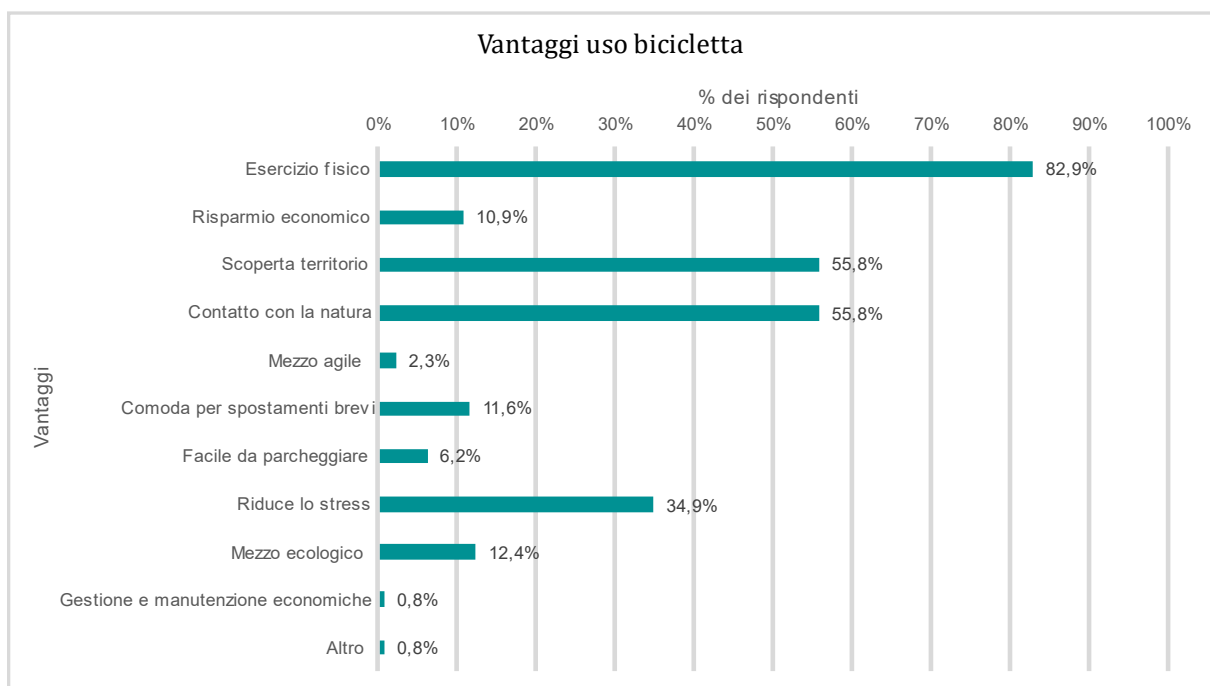


Figura 5.89 Vantaggi nell'uso della bicicletta (massimo 3 risposte) per i residenti del Parco che utilizzano la bicicletta per attività fisica per relax. Fonte ed elaborazione proprie

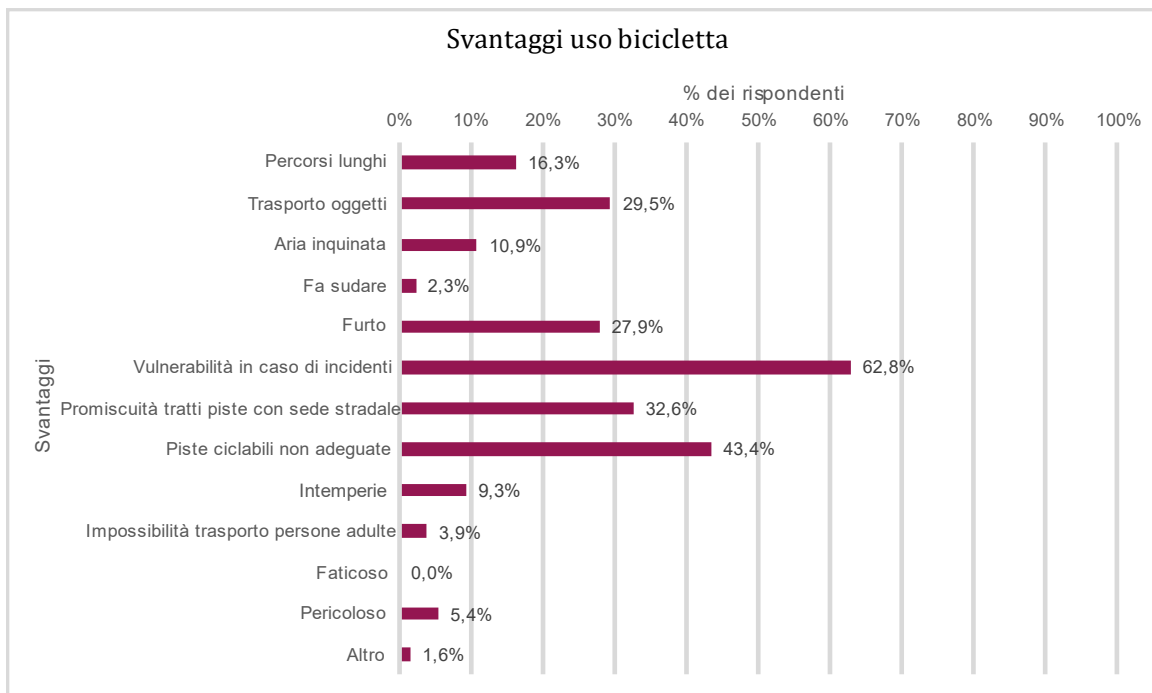


Figura 5.90 Svantaggi nell'uso della bicicletta (massimo 3 risposte) per i residenti del Parco che utilizzano la bicicletta per attività fisica per relax. Fonte ed elaborazione proprie

Le principali motivazioni che spingono gli utenti all'utilizzo della bicicletta per tale attività sono illustrate dalla figura 5.91. Alla prima posizione troviamo per i percorsi e il paesaggio per il 74,4%, seguita da allenamento per il 47,3% e alla terza posizione per trascorrere il tempo libero in modo rallentato per il 38,8%.

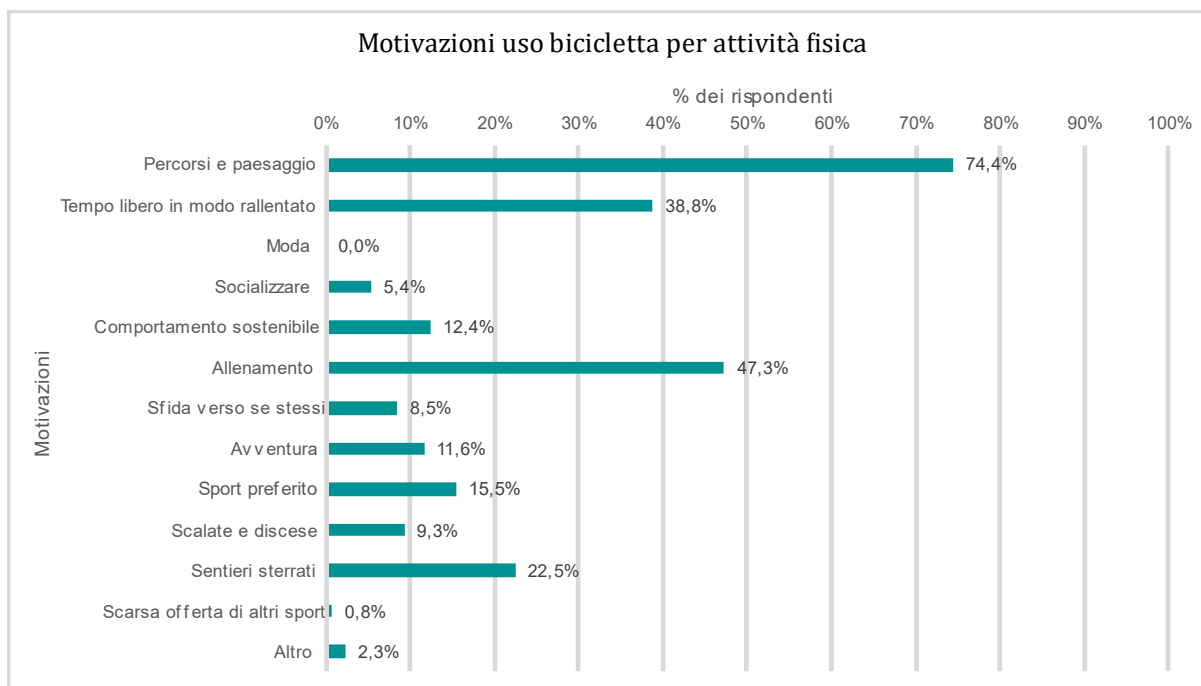


Figura 5.91 Motivazioni d'uso (massimo 3 risposte) della bicicletta per i residenti del Parco che utilizzano la bicicletta per attività fisica per relax. Fonte ed elaborazione proprie

Per attività in bicicletta con lo scopo di trascorrere il tempo libero in modo rallentato e per rilassarsi, gli utenti preferiscono percorsi brevi fino a 25 km (74,4%) percorribili in poco più di un'ora (considerando una velocità media di 20 km/h).

Essendo un'attività che impiega relativamente poco tempo, viene compiuta durante tutta la settimana con una leggera preferenza per il sabato e/o la domenica (54,3%), preferibilmente da soli (41,9%) ma anche in compagnia delle persone più vicine (partner 23,3%, famiglia 24%). Figure 5.92, 5.93 e 5.94.

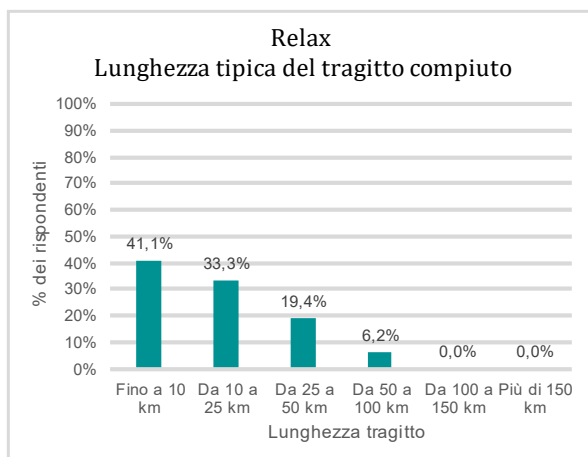


Figura 5.92 Lunghezza tipica del tragitto compiuto per attività di relax dai residenti del Parco. Fonte ed elaborazione proprie

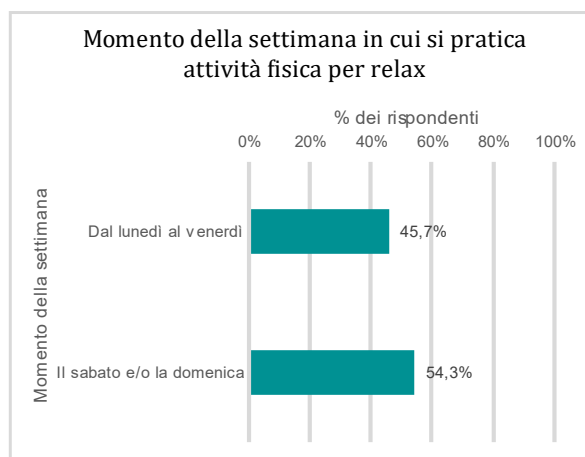


Figura 5.93 Momento della settimana in cui i residenti del Parco praticano attività fisica per relax. Fonte ed elaborazione proprie

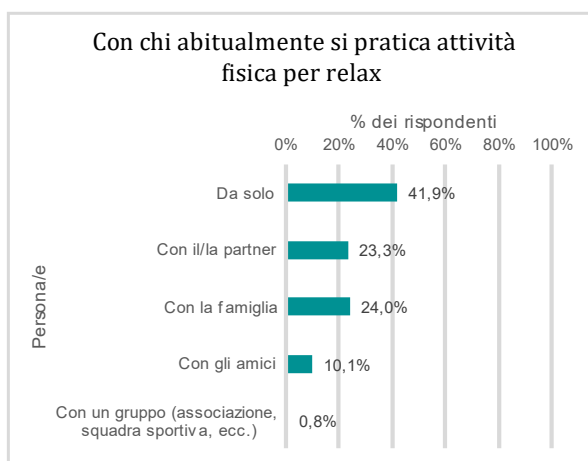


Figura 5.94 Persona/e con cui abitualmente i residenti del Parco praticano attività fisica per relax. Fonte ed elaborazione proprie

5.4.1 Fattori di ciclabilità

Le figure dalla 5.95 alla 5.102 illustrano quali sono i principali aspetti della ciclabilità per grado di importanza confrontati con la valutazione ricevuta al grado di accordo all'affermazione qualitativa proposta.

Anche per questo gruppo di utenti, si confermano ai primi posti gli stessi aspetti. Nello specifico, al primo posto troviamo l'aspetto riguardante la presenza di percorsi ciclabili ritenuto estremamente importante per il 62% dei rispondenti, seguito

dall'aspetto relativo alla manutenzione e sicurezza ritenuto estremamente importante per il 59,7%.

Al terzo posto troviamo l'aspetto relativo alla non promiscuità dei percorsi con la sede stradale, ritenuto estremamente importante per il 45,7% dei rispondenti.

Segue poco distante la pulizia dei percorsi con un grado di importanza massima del 43,4%.

Per i rispondenti il territorio non offre sufficienti piste ciclabili: infatti più del 61,2% (somma punteggi dal 4 al 6) si è dichiarato d'accordo con l'affermazione sulla scarsità delle piste ciclabili.

Il 68,3% (somma punteggi dal 4 al 6), invece, ritiene che la manutenzione e la sicurezza siano ridotte a causa della presenza di buche, erbacce, e la mancanza di staccionate, barriere, segnaletica, ecc.

Per quanto riguarda la promiscuità dei tratti ciclabili con la sede stradale, il 67,5% (somma punteggi dal 4 al 6) è d'accordo col ritenere che ci siano troppi tratti promiscui. Infine, la pulizia dei percorsi è ritenuta ridotta per quasi il 60% dei rispondenti.

Grado di importanza (ordine decrescente)

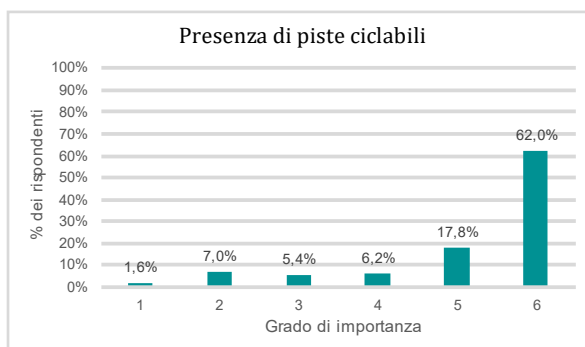


Figura 5.95 Grado di importanza “presenza di piste ciclabili”. Fonte ed elaborazione proprie

Grado di accordo affermazione

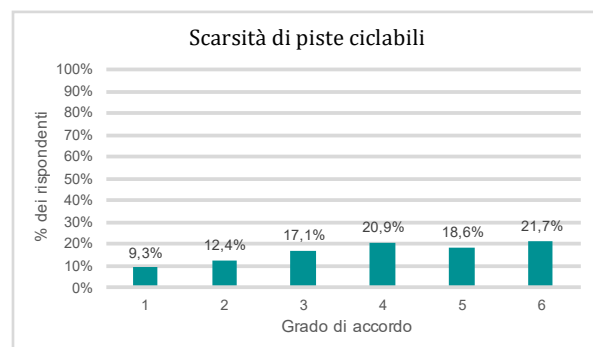


Figura 5.96 Valutazione affermazione “scarsità di piste ciclabili”. Fonte ed elaborazione proprie

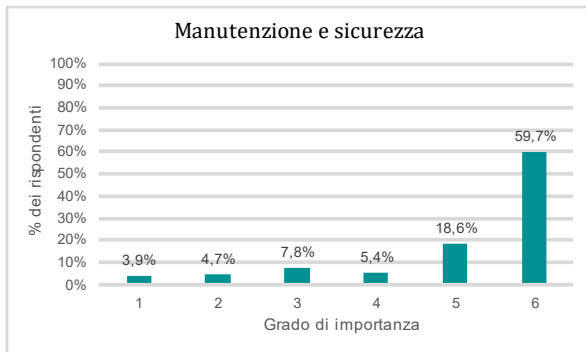


Figura 5.97 Grado di importanza “manutenzione e sicurezza”. Fonte ed elaborazione proprie

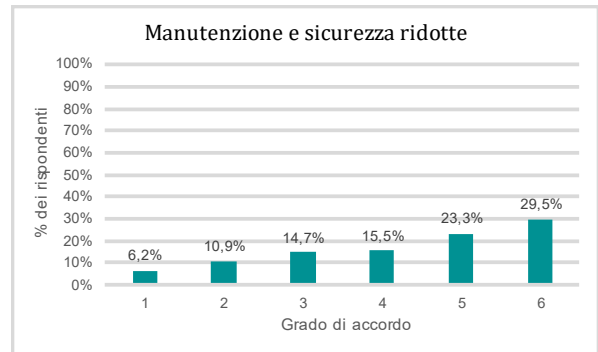


Figura 5.98 Valutazione affermazione “manutenzione e sicurezza ridotte”. Fonte ed elaborazione proprie

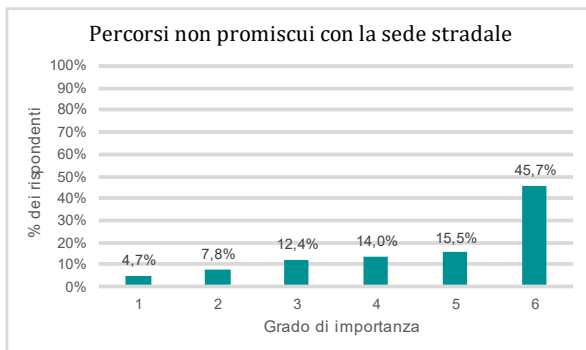


Figura 5.99 Grado di importanza “percorsi non promiscui con la sede stradale”. Fonte ed elaborazione proprie

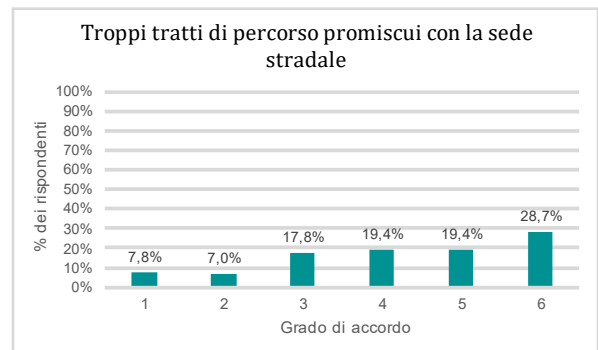


Figura 5.100 Valutazione affermazione “troppi tratti di percorso promiscui con la sede stradale”. Fonte ed elaborazione proprie

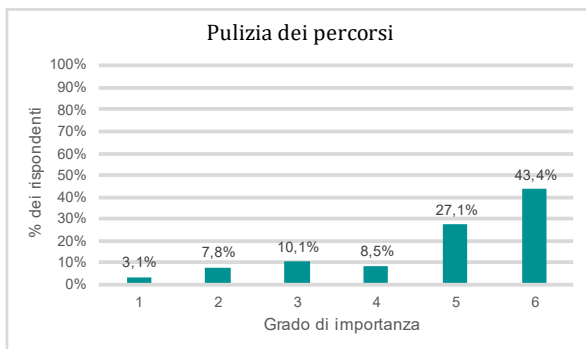


Figura 5.101 Grado di importanza “pulizia dei percorsi”. Fonte ed elaborazione proprie

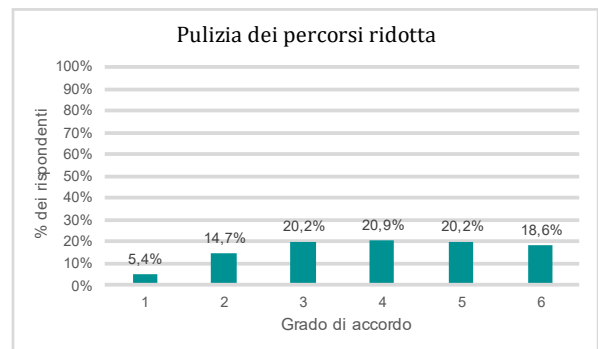


Figura 5.102 Valutazione affermazione “pulizia dei percorsi ridotta”. Fonte ed elaborazione proprie

5.5 Gruppo 3 - Il Parco in bicicletta: tempo libero e relax dei non residenti del Parco

Si analizzano ora, le risposte ricevute da coloro che non risiedono nel Parco ma utilizzano la bicicletta per svolgere l'attività fisica per puro relax (il cosiddetto "giro in bicicletta") all'interno del Parco Regionale dei Colli Euganei.

I non residenti che dichiarano di utilizzare la bicicletta sono pari a 221 persone, per lo più di genere maschile (84%), di età compresa tra i 39 e i 58 anni (45%), con diploma di scuola media superiore (52,9%), e con un lavoro da dipendente (62,4%). Tabella 5.3. (Allegato 4 in appendice).

Genere	Maschio	84,0%
Classe d'età	39-58 anni	52,0%
Grado di istruzione	Diploma di scuola media superiore	52,9%
Professione	Lavoratore dipendente	62,4%

Tabella 5.3 Informazioni socio-biografiche prevalenti del campione "non residenti del Parco che utilizzano la bicicletta per attività fisica per relax". Fonte ed elaborazione proprie.

Le figure 5.103 e 5.104 mostrano i vantaggi e gli svantaggi legati all'uso della bicicletta che vengono considerati dal gruppo in esame.

Anche per i non residenti restano ancorate alle prime tre posizioni le possibilità che il mezzo offre per fare esercizio fisico (86,4%), scoprire il territorio (59,7%) ed essere a contatto con la natura (58,4%).

Per quanto riguarda gli svantaggi si può notare una differenza nella terza posizione. Nello specifico, in ordine troviamo: vulnerabilità del ciclista in caso di incidenti (60,2%), piste ciclabili non adeguate in termini di manutenzione e sicurezza (52,9%) e rischio di furto (40,3%).

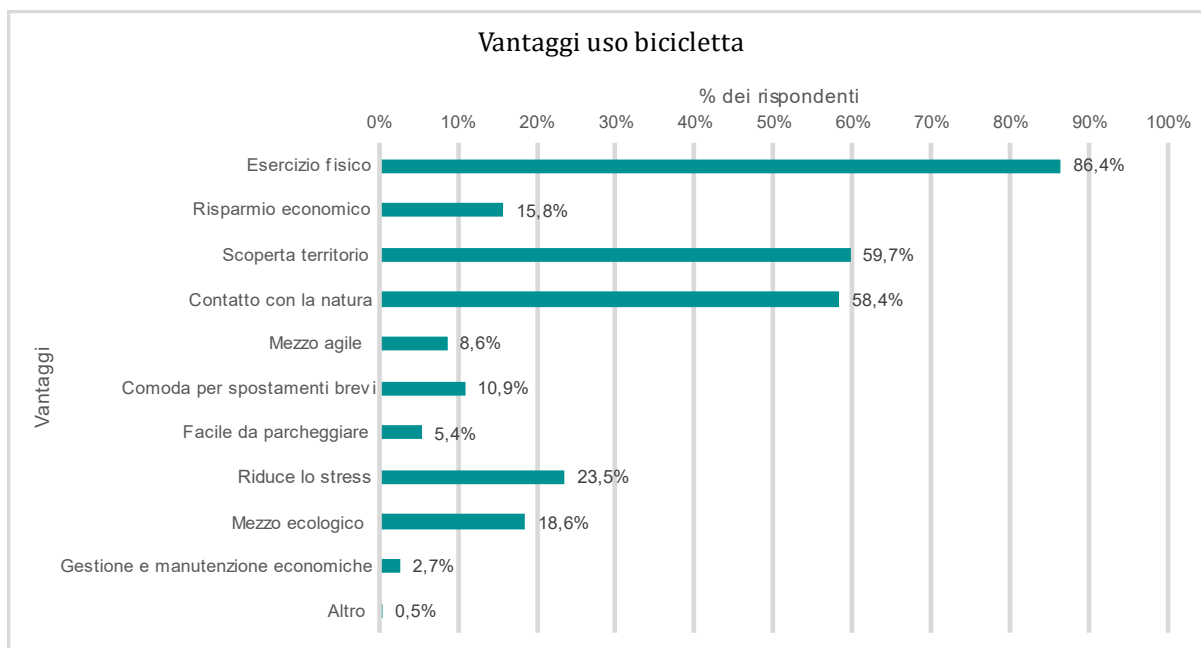


Figura 5.103 Vantaggi nell'uso della bicicletta (massimo 3 risposte) per i non residenti del Parco che utilizzano la bicicletta per attività fisica per relax. Fonte ed elaborazione proprie

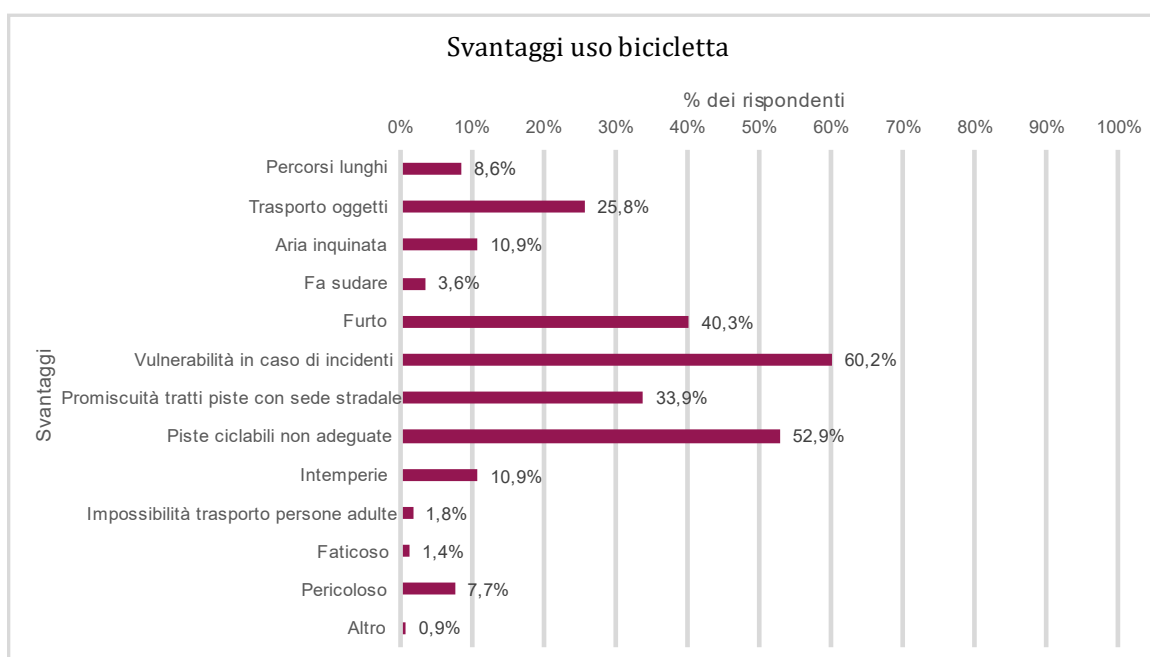


Figura 5.104 Svantaggi nell'uso della bicicletta (massimo 3 risposte) per i non residenti del Parco che utilizzano la bicicletta per attività fisica per relax. Fonte ed elaborazione proprie

Le principali motivazioni che spingono i non residenti all'utilizzo della bicicletta per tale attività sono illustrate dalla figura 5.105. Alla prima posizione troviamo sempre per i percorsi e il paesaggio per il 73,3%, seguita da allenamento per il 43,4% e alla terza posizione troviamo ora i sentieri sterrati per il 34,4%.

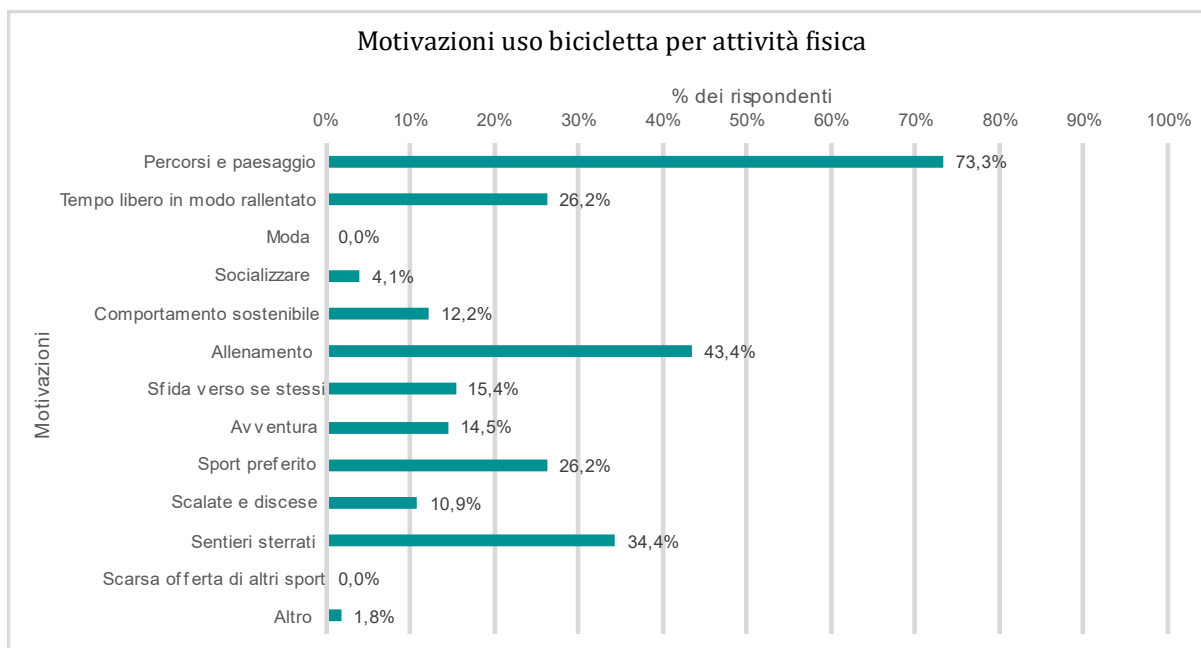


Figura 5.105 Motivazioni d'uso (massimo 3 risposte) della bicicletta per i non residenti del Parco che utilizzano la bicicletta per attività fisica per relax. Fonte ed elaborazione proprie

A differenza dei residenti, i non residenti sono disposti a percorrere percorsi più lunghi, diminuiscono sensibilmente i percorsi di massimo 10 km (passando dal 41,1% al 27,1), e aumenta la quota di chi compie tragitti dai 25 ai 50 km di lunghezza che passa dal 19,4% al 28,1%.

Rimane pressoché invariata la distribuzione durante tutta la settimana con una leggera preferenza per il sabato e/o la domenica (53,8%).

Diminuisce invece la quota di chi pratica l'attività da soli (38,5%) e aumentano sia la compagnia del/della partner (29%) sia quella degli amici (22%). Figure 5.106, 5.107 5.108.

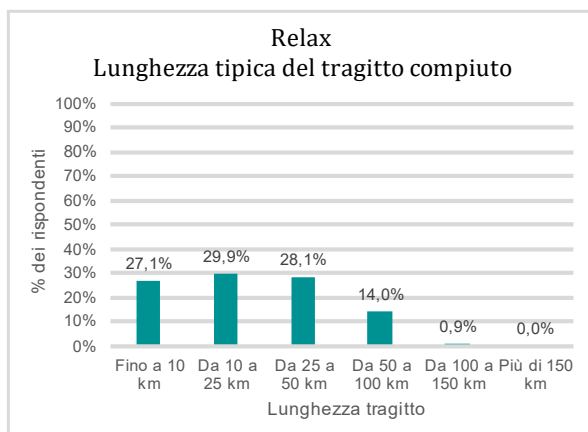


Figura 5.106 Lunghezza tipica del tragitto compiuto per attività di relax dai non residenti del Parco. Fonte ed elaborazione proprie

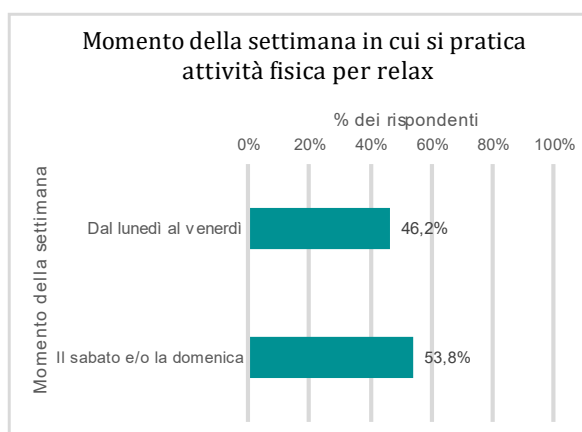


Figura 5.107 Momento della settimana in cui i non residenti del Parco praticano attività fisica per relax. Fonte ed elaborazione proprie



Figura 5.108 Persona/e con cui abitualmente i non residenti del Parco praticano attività fisica per relax. Fonte ed elaborazione proprie

5.5.1 Fattori di ciclabilità

Le figure dalla 5.109 alla 5.116 illustrano quali sono i principali aspetti della ciclabilità per grado di importanza confrontati con la valutazione ricevuta al grado di accordo all'affermazione qualitativa proposta, per i rispondenti che non risiedono nel Parco ma che lo frequentano svolgendo attività in bicicletta nel loro tempo libero per relax.

Per questo gruppo di utenti, si confermano ai tre primi posti gli stessi aspetti.

Nello specifico, al primo posto troviamo l'aspetto riguardante la presenza di percorsi ciclabili ritenuto estremamente importante per il 59,7% dei rispondenti, seguito

dall'aspetto relativo alla manutenzione e sicurezza ritenuto estremamente importante per il 54,8%.

Al terzo posto troviamo l'aspetto relativo alla non promiscuità dei percorsi con la sede stradale, ritenuto estremamente importante per il 43,9% dei rispondenti.

Non sorprende (essendo il gruppo formato da persone non residenti nel Parco) trovare al quarto posto l'aspetto riguardante il servizio pubblico per il trasporto delle biciclette considerato estremamente importante per il 36,2% e molto importante (somma dei punteggi 5 e 6) per il 59,3%.

Per i rispondenti solo il 33,5% (somma punteggi dal 5 al 6) si è dichiarato d'accordo con l'affermazione sulla scarsità delle piste, sinonimo che chi non risiede ma è mosso dalla volontà di conoscere e frequentare il territorio, si informa sui percorsi disponibili (come visto poco sopra si tratta per lo più di percorsi sterrati) e scopre il territorio seguendo un percorso già deciso in partenza.

Il 61,6% (somma punteggi dal 4 al 6), invece, ritiene che la manutenzione e la sicurezza siano ridotte a causa della presenza di buche, erbacce, e la mancanza di staccionate, barriere, segnaletica, ecc.

Per quanto riguarda la promiscuità dei tratti ciclabili con la sede stradale, il 58,8% (somma punteggi dal 4 al 6) è d'accordo col ritenere che ci siano troppi tratti promiscui. Infine, il 64,6% (somma punteggi dal 4 al 6) dei rispondenti è d'accordo col ritenere il servizio pubblico per il trasporto delle biciclette poco presente.

Grado di importanza (ordine decrescente)

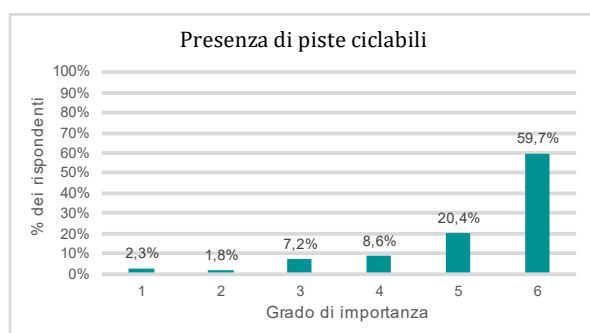


Figura 5.109 Grado di importanza “presenza di piste ciclabili”. Fonte ed elaborazione proprie

Grado di accordo affermazione

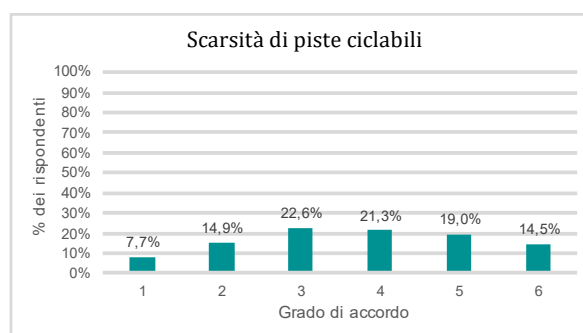


Figura 5.110 Valutazione affermazione “scarsità di piste ciclabili”. Fonte ed elaborazione proprie

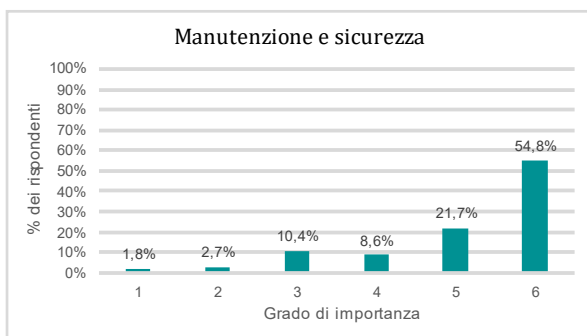


Figura 5.111 Grado di importanza “manutenzione e sicurezza”. Fonte ed elaborazione proprie

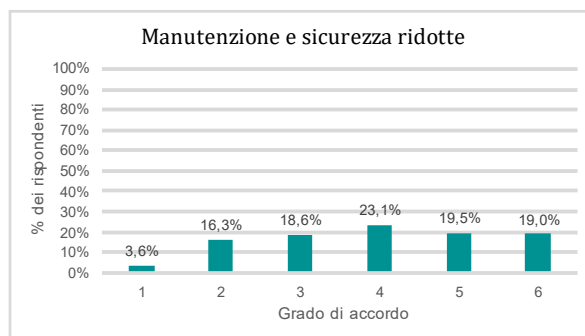


Figura 5.112 Valutazione affermazione “manutenzione e sicurezza ridotte”. Fonte ed elaborazione proprie

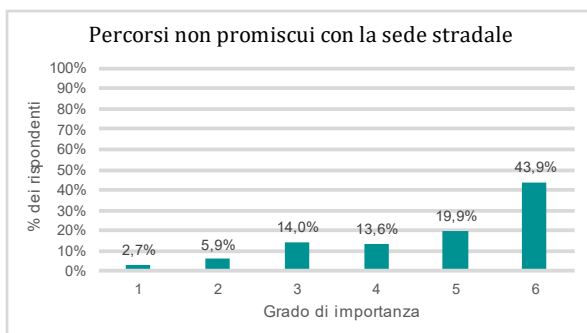


Figura 5.113 Grado di importanza “percorsi non promiscui con la sede stradale”. Fonte ed elaborazione proprie

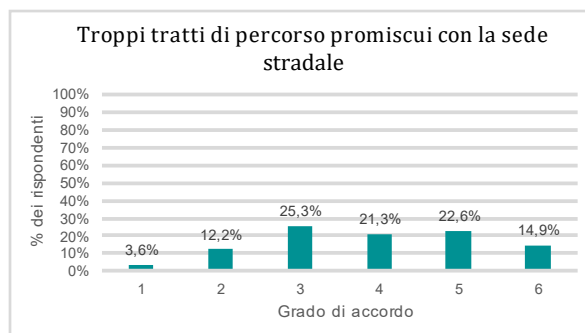


Figura 5.114 Valutazione affermazione “troppi tratti di percorso promiscui con la sede stradale”. Fonte ed elaborazione proprie

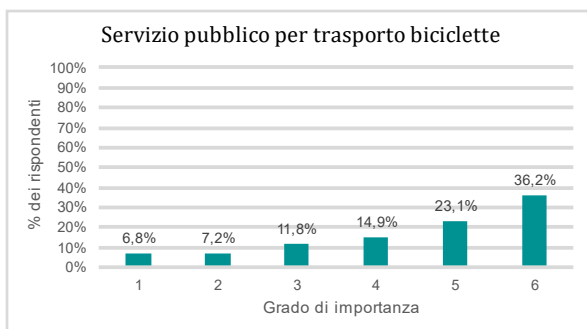


Figura 5.115 Grado di importanza “servizio pubblico per trasporto biciclette”. Fonte ed elaborazione proprie

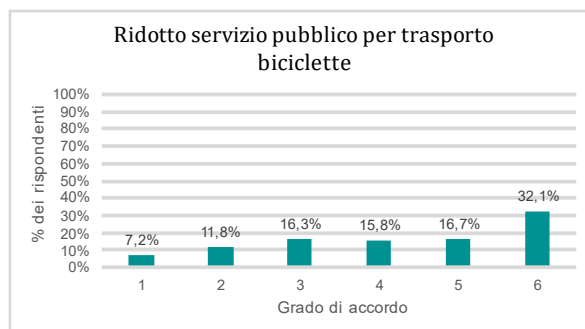


Figura 5.116 Valutazione affermazione “ridotto servizio pubblico per trasporto biciclette”. Fonte ed elaborazione proprie

5.6 Gruppo 4 - Il Parco in bicicletta: tempo libero e attività sportiva amatoriale dei residenti del Parco

Si analizzano ora, le risposte ricevute da coloro che risiedono nel Parco e utilizzano la bicicletta per svolgere attività sportiva amatoriale.

I residenti che dichiarano di utilizzare la bicicletta sono 121, per lo più di genere maschile (69%), di età compresa tra i 36 e i 60 anni (68,6%), con diploma di scuola media superiore (52,9%), e con un lavoro da dipendente (51,2%). Tabella 5.4. (Allegato 5 in appendice).

Genere	Maschio	69,0%
Classe d'età	36-60 anni	68,6%
Grado di istruzione	Diploma di scuola media superiore	52,9%
Professione	Lavoratore dipendente	51,2%

Tabella 5.4 Informazioni socio-biografiche prevalenti del campione “residenti del Parco che utilizzano la bicicletta per attività sportiva amatoriale”. Fonte ed elaborazione proprie.

Le figure 5.117 e 5.118 mostrano i vantaggi e gli svantaggi legati all'uso della bicicletta che vengono considerati dal gruppo in esame.

Restano ancorate alle prime tre posizioni le possibilità che il mezzo offre per fare esercizio fisico (86,8%), essere a contatto con la natura (62,8%) e scoprire il territorio (56,2).

Anche per quanto riguarda gli svantaggi, gli aspetti più rilevanti sono simili ai gruppi precedenti e a quanto descritto per l'intero campione di riferimento: vulnerabilità del ciclista in caso di incidenti (63,6%), piste ciclabili non adeguate in termini di manutenzione e sicurezza (43%) e alla terza posizione a pari merito promiscuità alla sede stradale di tratti di percorsi ciclabili e rischio di furto del mezzo (33,1%).

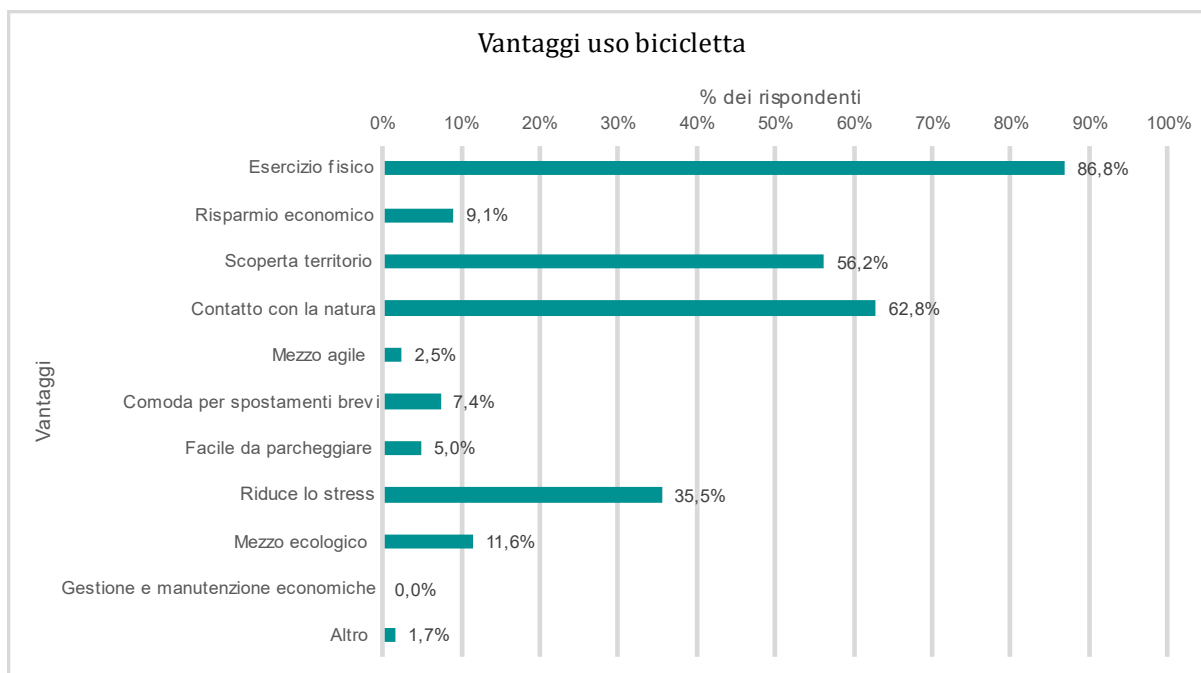


Figura 5.117 Vantaggi nell'uso della bicicletta (massimo 3 risposte) per i residenti del Parco che utilizzano la bicicletta per attività sportiva amatoriale. Fonte ed elaborazione proprie

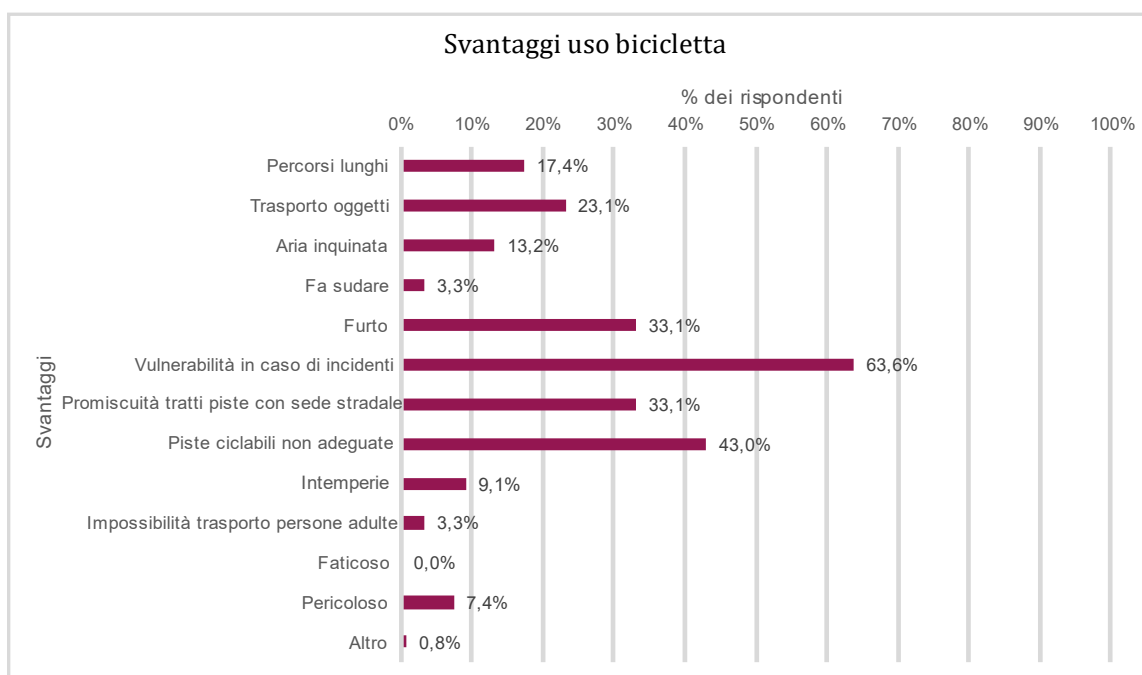


Figura 5.118 Svantaggi nell'uso della bicicletta (massimo 3 risposte) per i residenti del Parco che utilizzano la bicicletta per attività sportiva amatoriale. Fonte ed elaborazione proprie

Le principali motivazioni che spingono gli utenti all'utilizzo della bicicletta per tale attività sono illustrate dalla figura 5.119. Alla prima posizione troviamo per i percorsi e

il paesaggio per il 74,4%, seguita da allenamento per il 52,1% e alla terza posizione per trascorrere il tempo libero in modo rallentato per il 30,6%.

Rispetto ai residenti che praticano attività fisica per relax, nonostante la stessa classifica, si nota che trascorre il tempo libero in modo rallentato subisce una lieve flessione passando dal 38,8% al 30,6%, e aumenta la quarta posizione occupata dai sentieri sterrati che balzano dal 22,5% al 28,9%.

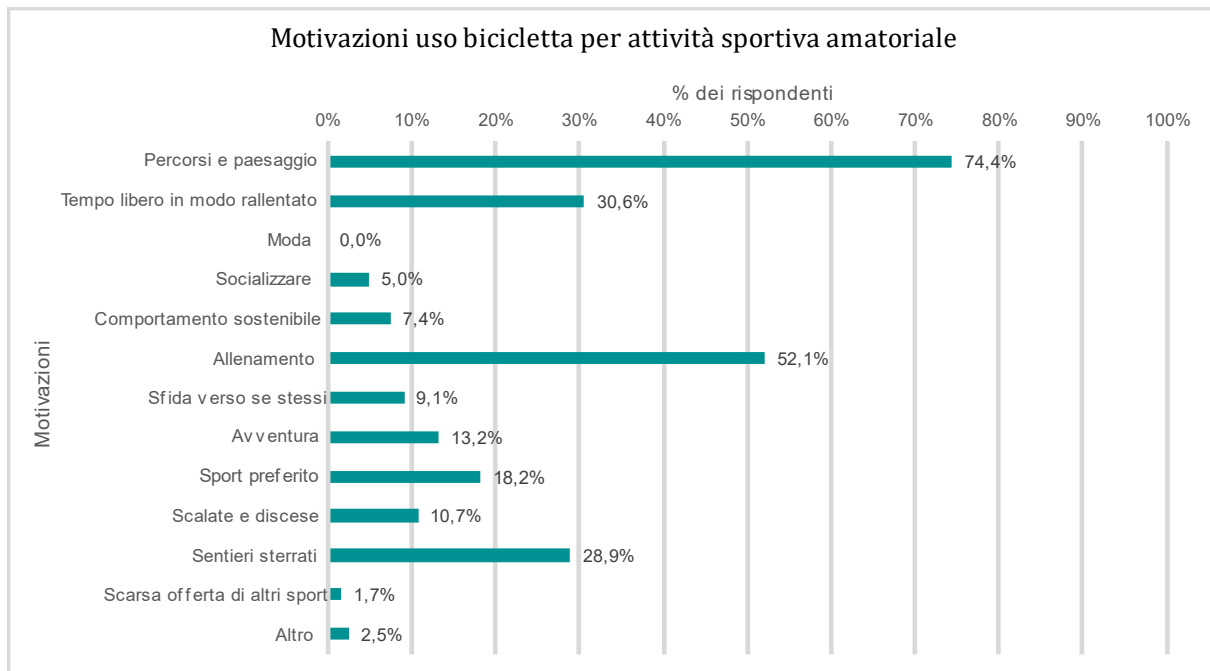


Figura 5.119 Motivazioni d'uso (massimo 3 risposte) della bicicletta per i residenti del Parco che utilizzano la bicicletta per attività sportiva amatoriale. Fonte ed elaborazione proprie

Per l'attività sportiva in bicicletta i rispondenti preferiscono percorsi lunghi: il 40,5% di lunghezza dai 25 ai 50 km e il 26,4% di lunghezza dai 50 ai 100 km.

Essendo un'attività che impiega più tempo rispetto a quella per relax, la preferenza ricade per lo svolgimento durante il fine settimana (64,5%) durante il quale (come già affermato) si ha a disposizione maggiore quantità di tempo libero.

Per la tipologia di attività e di lunghezza dei percorsi preferiti, i rispondenti praticano l'attività sportiva amatoriale preferibilmente da soli (41,3%) o in compagnia di amici (31,4%). Figure 5.120, 5.121 5.122.

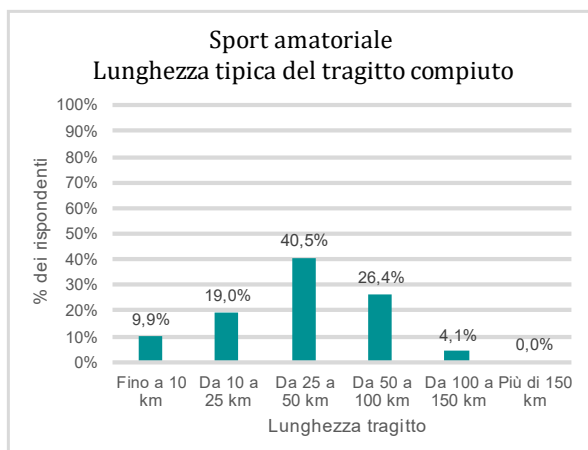


Figura 5.120 Lunghezza tipica del tragitto compiuto per attività sportiva amatoriale dai residenti del Parco. Fonte ed elaborazione proprie

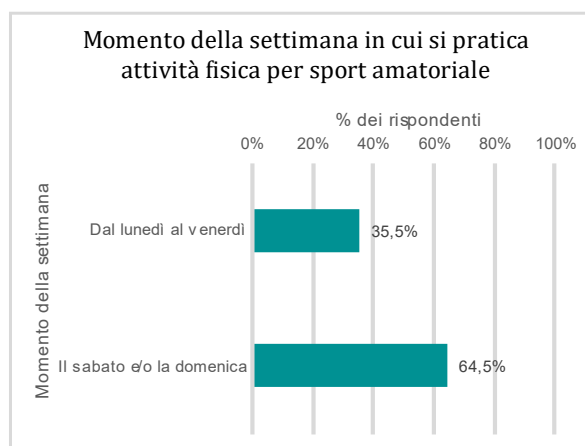


Figura 5.121 Momento della settimana in cui i residenti del Parco praticano attività sportiva amatoriale. Fonte ed elaborazione proprie

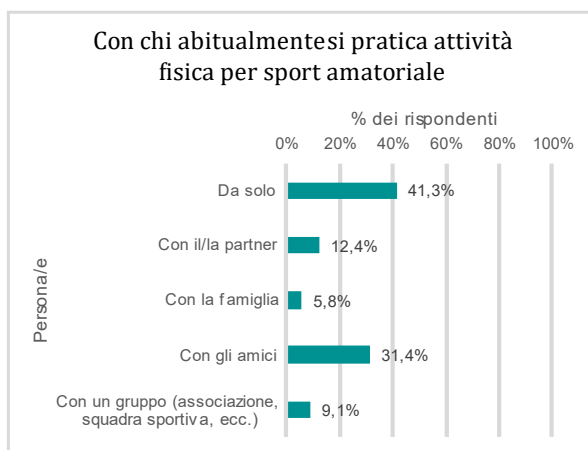


Figura 5.122 Persona/e con cui abitualmente i residenti del Parco praticano attività sportiva amatoriale. Fonte ed elaborazione proprie

5.6.1 Fattori di ciclabilità

Le figure dalla 5.123 alla 5.130 illustrano quali sono i principali aspetti della ciclabilità per grado di importanza confrontati con la valutazione ricevuta al grado di accordo all'affermazione qualitativa proposta.

Anche per questo gruppo di utenti, si confermano ai primi posti gli stessi aspetti.

Nello specifico, al primo posto troviamo l'aspetto riguardante la presenza di percorsi ciclabili ritenuto estremamente importante per il 58,7% dei rispondenti, seguito dall'aspetto relativo alla manutenzione e sicurezza ritenuto estremamente importante per il 57,9%.

Al terzo posto troviamo l'aspetto relativo alla pulizia dei percorsi ritenuto estremamente importante per il 44,6% dei rispondenti.

Segue poco distante la non promiscuità dei percorsi con la sede stradale, con un grado di importanza massima del 42,1%.

Per i rispondenti il territorio non offre sufficienti piste ciclabili: infatti più del 62,8% (somma punteggi dal 4 al 6) si è dichiarato d'accordo con l'affermazione sulla scarsità delle piste.

Il 69,5% (somma punteggi dal 4 al 6), invece, ritiene che la manutenzione e la sicurezza siano ridotte a causa della presenza di buche, erbacce, e la mancanza di staccionate, barriere, segnaletica, ecc.

Relativamente alla pulizia dei percorsi, questa è ritenuta ridotta per il 57% dei rispondenti.

Infine, per quanto riguarda la promiscuità dei tratti ciclabili con la sede stradale, il 67,7% (somma punteggi dal 4 al 6) è d'accordo col ritenere che ci siano troppi tratti promiscui.

Grado di importanza (ordine decrescente)

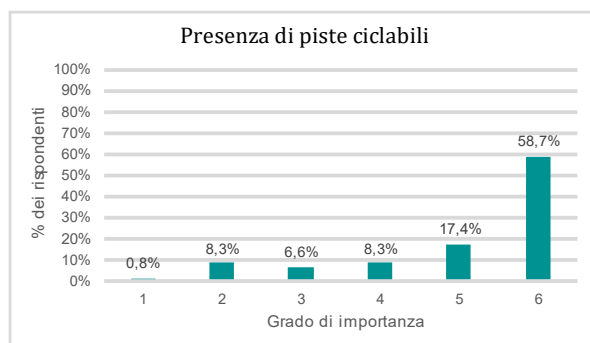


Figura 5.123 Grado di importanza “presenza di piste ciclabili”. Fonte ed elaborazione proprie

Grado di accordo affermazione

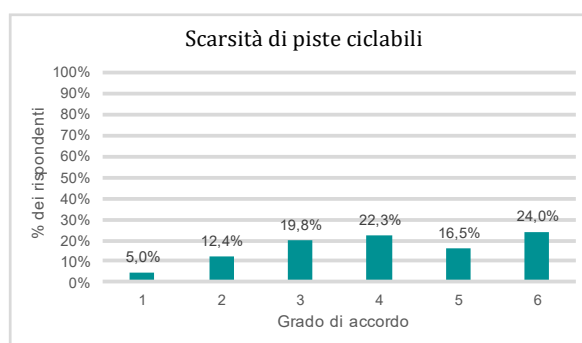


Figura 5.124 Valutazione affermazione “scarsità di piste ciclabili”. Fonte ed elaborazione proprie

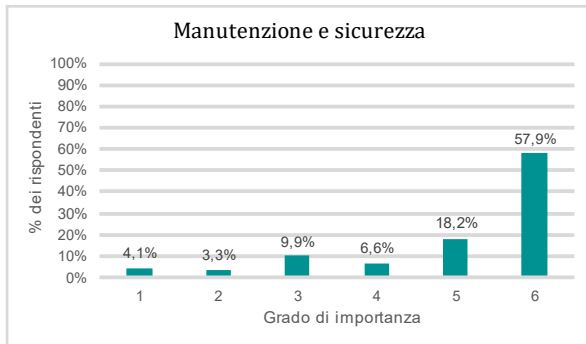


Figura 5.125 Grado di importanza “manutenzione e sicurezza”. Fonte ed elaborazione proprie

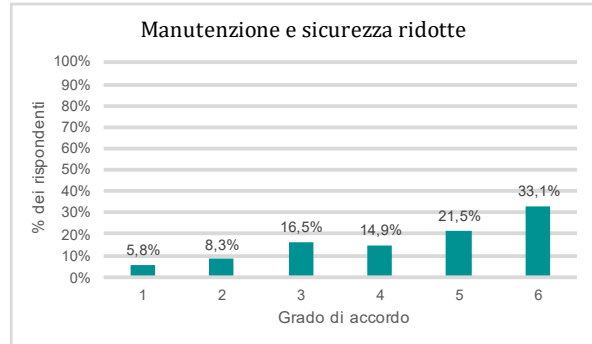


Figura 5.126 Valutazione affermazione “manutenzione e sicurezza ridotte”. Fonte ed elaborazione proprie

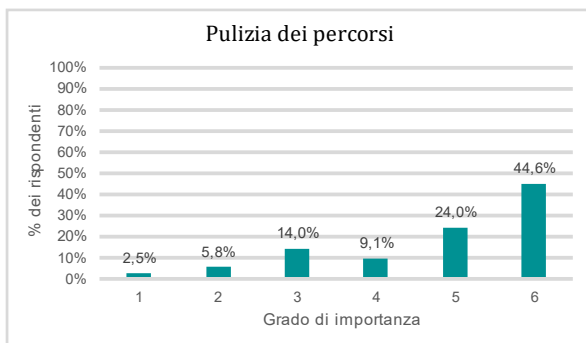


Figura 5.127 Grado di importanza “pulizia dei percorsi”. Fonte ed elaborazione proprie

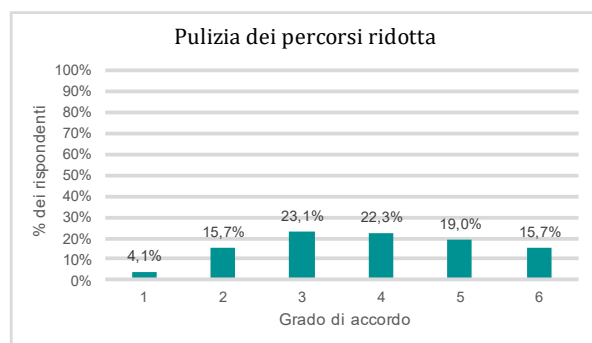


Figura 5.128 Valutazione affermazione “pulizia dei percorsi ridotta”. Fonte ed elaborazione proprie

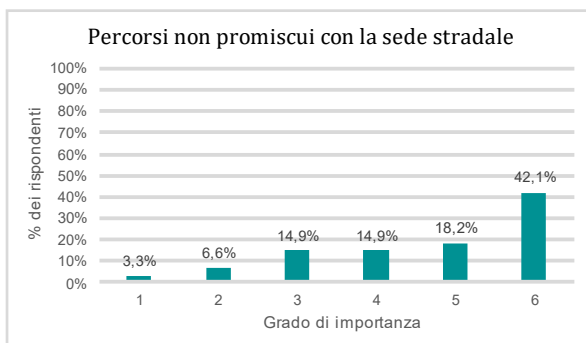


Figura 5.129 Grado di importanza “percorsi non promiscui con la sede stradale”. Fonte ed elaborazione proprie

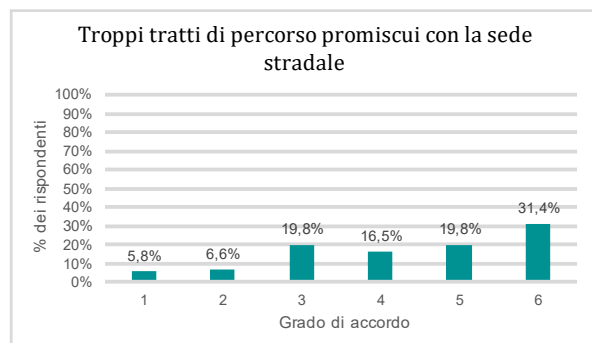


Figura 5.130 Valutazione affermazione “troppi tratti di percorso promiscui con la sede stradale”. Fonte ed elaborazione proprie

5.7 Gruppo 5 - Il Parco in bicicletta: tempo libero e attività sportiva amatoriale dei non residenti del Parco

Si analizzano ora, le risposte ricevute da coloro che non risiedono nel Parco ma utilizzano la bicicletta per svolgere l'attività sportiva amatoriale all'interno del Parco Regionale dei Colli Euganei.

I non residenti che dichiarano di utilizzare la bicicletta sono pari a 228 persone, per lo più di genere maschile (86%), di età compresa tra i 39 e i 58 anni (57,5%), con diploma di scuola media superiore (51,8%), e con un lavoro da dipendente (63,2%). Tabella 5.5. (Allegato 6 in appendice).

Genere	Maschio	86,0%
Classe d'età	39-58 anni	57,5%
Grado di istruzione	Diploma di scuola media superiore	51,8%
Professione	Lavoratore dipendente	63,2%

Tabella 5.5 Informazioni socio-biografiche prevalenti del campione "non residenti del Parco che utilizzano la bicicletta per attività sportiva amatoriale". Fonte ed elaborazione proprie.

Le figure 5.131 e 5.132 mostrano i vantaggi e gli svantaggi legati all'uso della bicicletta che vengono considerati dal gruppo in esame.

Anche per i non residenti restano ancorate alle prime tre posizioni le possibilità che il mezzo offre per fare esercizio fisico (89,9%), essere a contatto con la natura (61,4%) e scoprire il territorio (61%)

Per quanto riguarda gli svantaggi si può notare una differenza nella terza posizione. Nello specifico, in ordine troviamo: vulnerabilità del ciclista in caso di incidenti (61%), piste ciclabili non adeguate in termini di manutenzione e sicurezza (50%) e rischio di furto (42,1%).

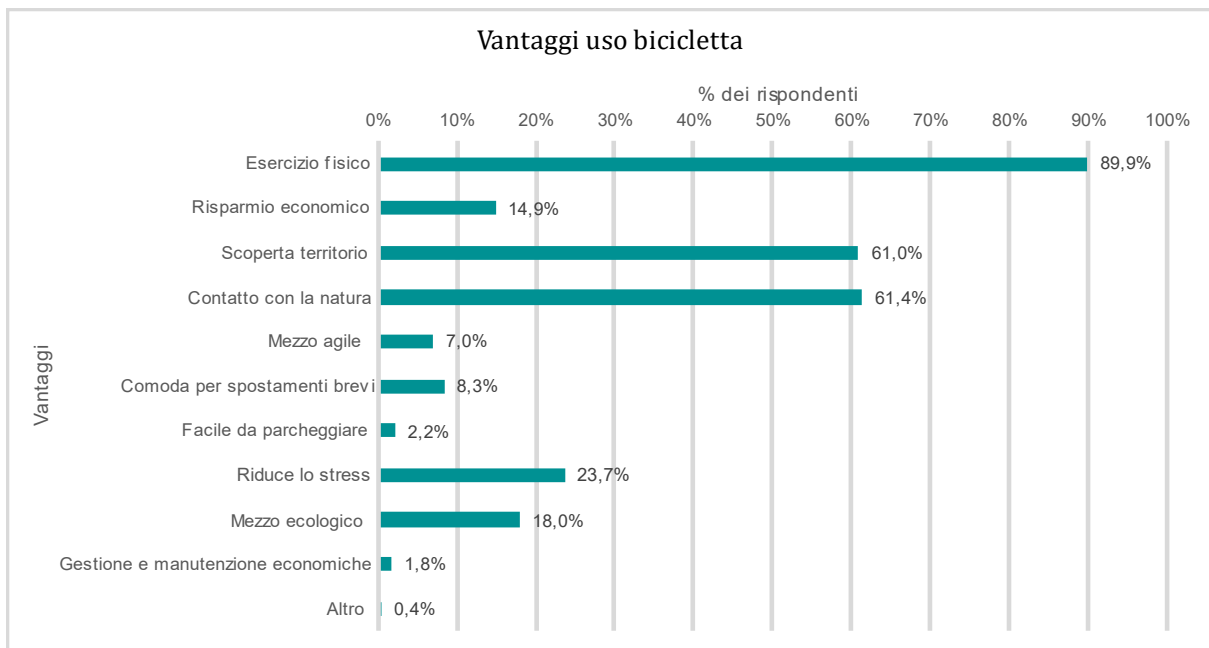


Figura 5.131 Vantaggi nell'uso della bicicletta (massimo 3 risposte) per i non residenti del Parco che utilizzano la bicicletta per attività sportiva amatoriale. Fonte ed elaborazione proprie

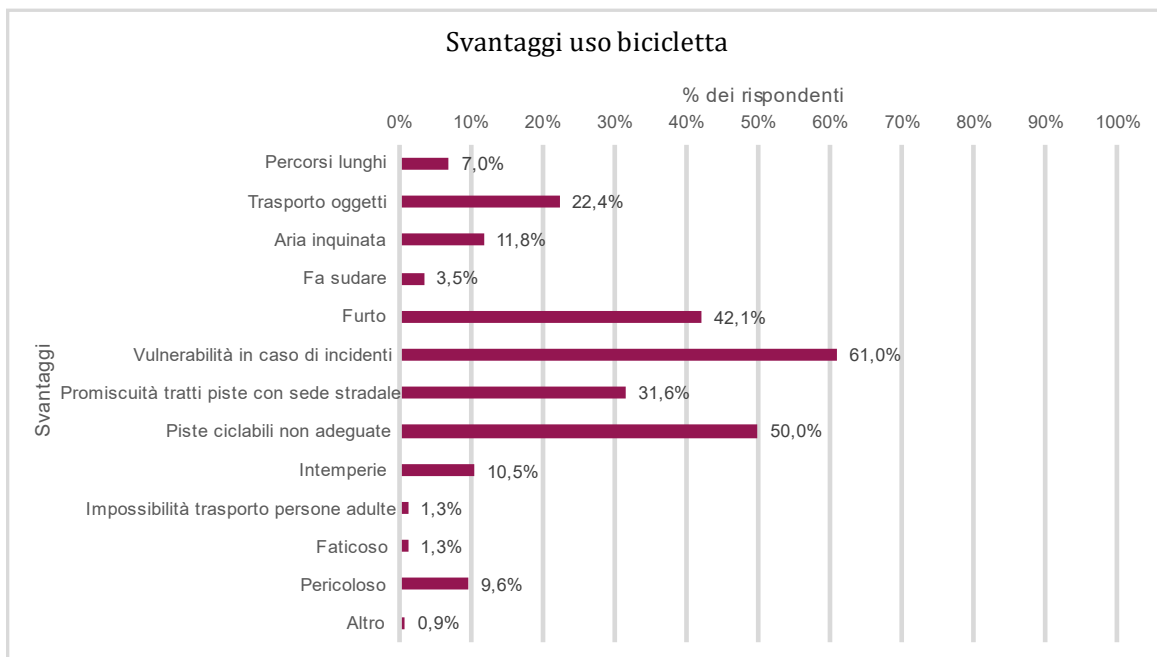


Figura 5.132 Svantaggi nell'uso della bicicletta (massimo 3 risposte) per i non residenti del Parco che utilizzano la bicicletta per attività sportiva amatoriale. Fonte ed elaborazione proprie

Le principali motivazioni che spingono i non residenti all'utilizzo della bicicletta per tale attività sono illustrate dalla figura 5.133. Alla prima posizione troviamo sempre per i percorsi e il paesaggio per il 69,7%, seguita da allenamento per il 46,5% e da i sentieri sterrati per il 36,8%. Alla quarta posizione, non stupisce di trovare con il 28,5% la quota

di chi dichiara di praticare l'attività sportiva amatoriale perché rappresenta lo sport preferito.

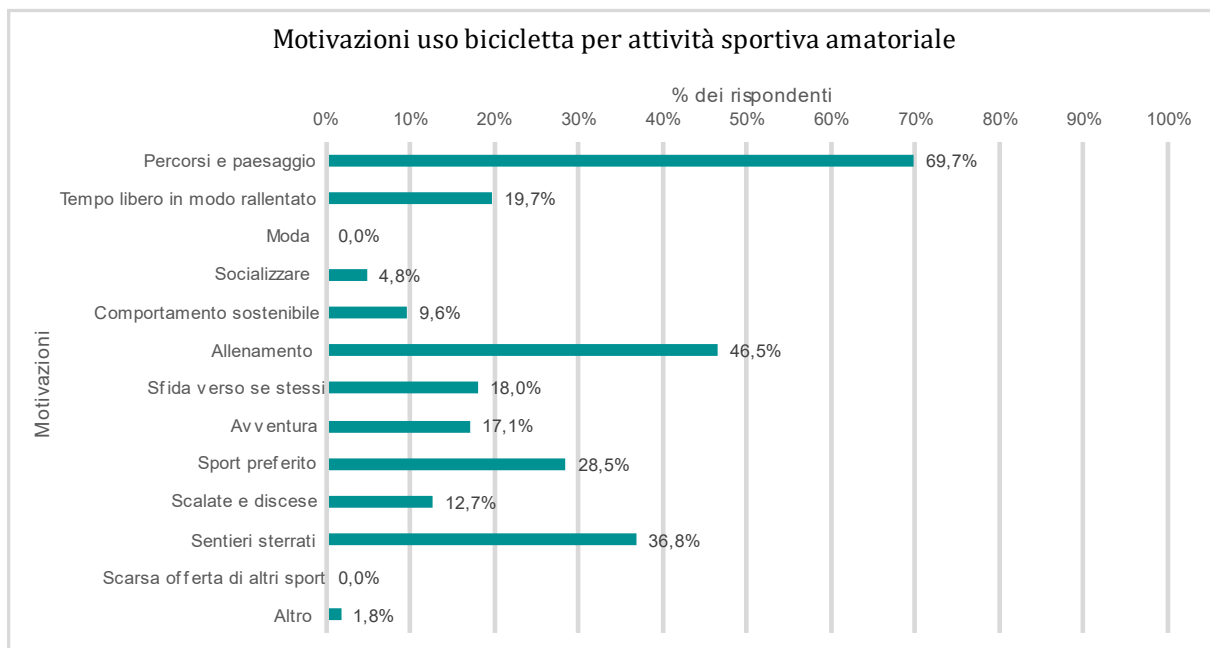


Figura 5.133 Motivazioni d'uso (massimo 3 risposte) della bicicletta per i non residenti del Parco che utilizzano la bicicletta per attività sportiva amatoriale. Fonte ed elaborazione proprie

A differenza di chi pratica attività fisica per relax e i residenti che praticano sport amatoriale in bicicletta, aumenta ancora la quota di chi preferisce percorrere percorsi lunghi: tragitti dai 25 ai 40 km per il 43,9% dei rispondenti e tragitti dai 50 ai 100 km per il 36,8%.

Per questa attività si preferisce la pratica nel fine settimana (75%); da soli (32,9%) o in compagnia degli amici (38,6%). Figure 5.134, 5.135 5.136.

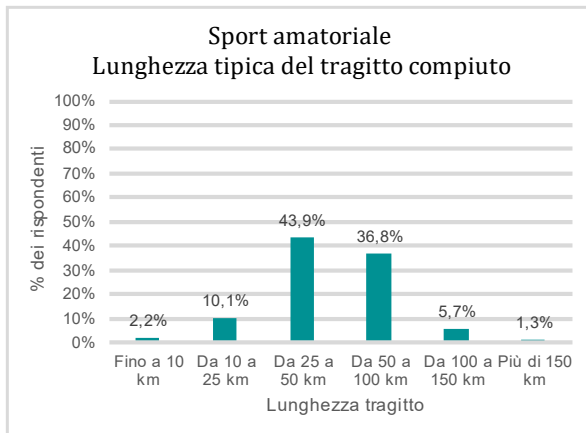


Figura 5.134 Lunghezza tipica del tragitto compiuto per attività sportiva amatoriale dai non residenti del Parco. Fonte ed elaborazione proprie

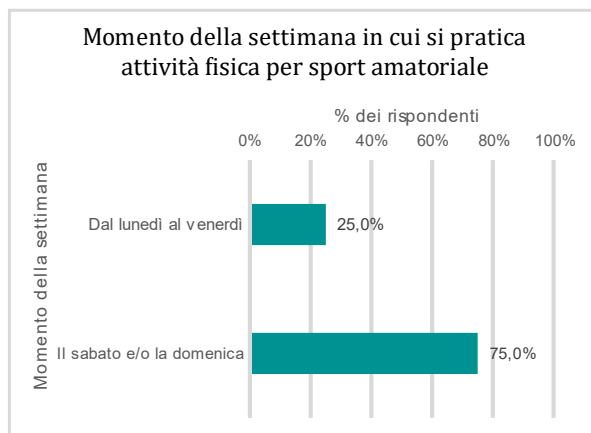


Figura 5.135 Momento della settimana in cui i non residenti del Parco praticano attività sportiva amatoriale. Fonte ed elaborazione proprie

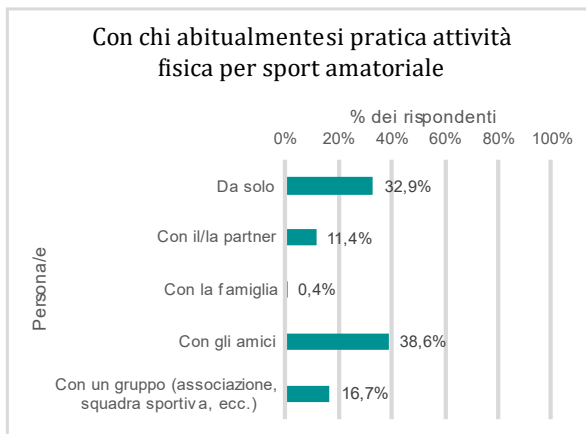


Figura 5.136 Persona/e con cui abitualmente i non residenti del Parco praticano attività sportiva amatoriale. Fonte ed elaborazione proprie

5.7.1 Fattori di ciclabilità

Le figure dalla 5.137 alla 5.144 illustrano quali sono i principali aspetti della ciclabilità per grado di importanza confrontati con la valutazione ricevuta al grado di accordo all'affermazione qualitativa proposta, per i rispondenti che non risiedono nel Parco ma che lo frequentano svolgendo attività sportiva amatoriale in bicicletta nel loro tempo libero.

Per questo gruppo di utenti, si confermano ai tre primi posti: l'aspetto riguardante la presenza di percorsi ciclabili ritenuto estremamente importante per il 56,1%, seguito dall'aspetto relativo alla manutenzione e sicurezza ritenuto estremamente importante per il 53,9%.

Al terzo posto troviamo l'aspetto relativo alla non promiscuità dei percorsi con la sede stradale, ritenuto estremamente importante per il 41,2% dei rispondenti.

Anche per questo gruppo di non residenti non sorprende trovare al quarto posto l'aspetto riguardante il servizio pubblico per il trasporto delle biciclette considerato estremamente importante per il 35,5% e molto importante (somma dei punteggi 5 e 6) per il 57%.

Per i rispondenti solo il 32% (somma punteggi dal 5 al 6) si è dichiarato d'accordo con l'affermazione sulla scarsità delle piste, anche in questo caso sinonimo che chi non risiede ma è mosso dalla volontà di conoscere e frequentare il territorio, si informa sui percorsi disponibili (come visto poco sopra si tratta per lo più di percorsi sterrati) e scopre il territorio seguendo un percorso già deciso in partenza.

Il 59,6% (somma punteggi dal 4 al 6), invece, ritiene che la manutenzione e la sicurezza siano ridotte a causa della presenza di buche, erbacce, e la mancanza di staccionate, barriere, segnaletica, ecc.

Per quanto riguarda la promiscuità dei tratti ciclabili con la sede stradale, il 60,1% (somma punteggi dal 4 al 6) è d'accordo col ritenere che ci siano troppi tratti promiscui. Infine, il 65,8% (somma punteggi dal 4 al 6) dei rispondenti è d'accordo col ritenere il servizio pubblico per il trasporto delle biciclette ridotto.

**Grado di importanza
(ordine decrescente)**

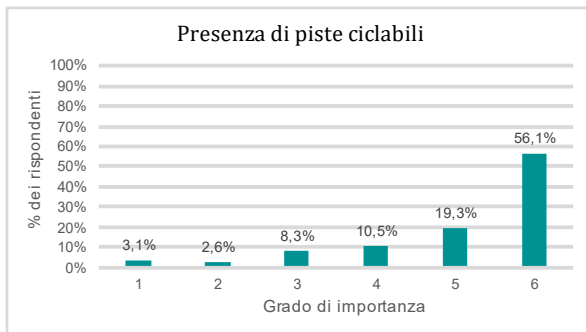


Figura 5.137 Grado di importanza “presenza di piste ciclabili”. Fonte ed elaborazione proprie

Grado di accordo affermazione

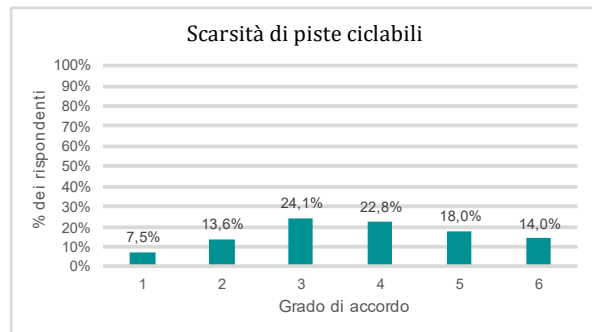


Figura 5.138 Valutazione affermazione “scarsità di piste ciclabili”. Fonte ed elaborazione proprie

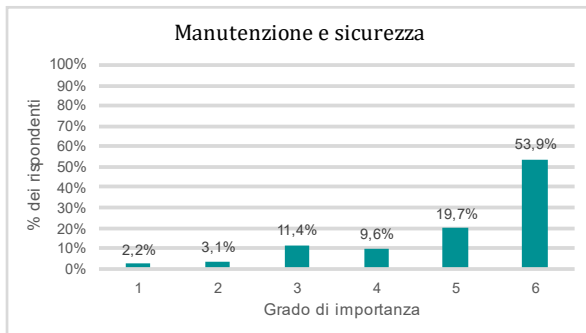


Figura 5.139 Grado di importanza “manutenzione e sicurezza”. Fonte ed elaborazione proprie

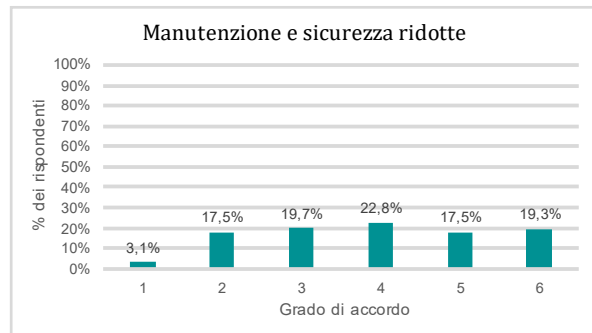


Figura 5.140 Valutazione affermazione “manutenzione e sicurezza ridotte”. Fonte ed elaborazione proprie

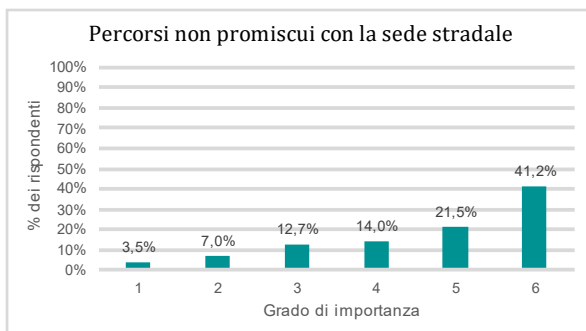


Figura 5.141 Grado di importanza “percorsi non promiscui con la sede stradale”. Fonte ed elaborazione proprie

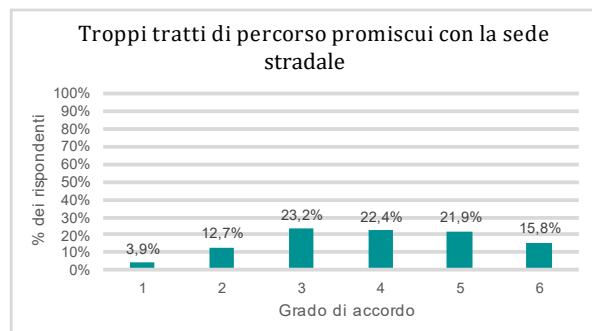


Figura 5.142 Valutazione affermazione “troppi tratti di percorso promiscui con la sede stradale”. Fonte ed elaborazione proprie

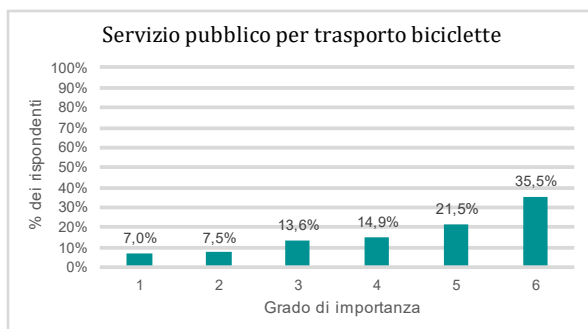


Figura 5.143 Grado di importanza “servizio pubblico per trasporto biciclette”. Fonte ed elaborazione proprie

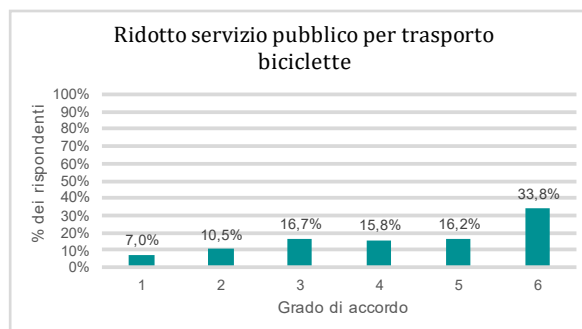


Figura 5.144 Valutazione affermazione “ridotto servizio pubblico per trasporto biciclette”. Fonte ed elaborazione proprie

5.8 Gruppo 6 - Il Parco in bicicletta: tempo libero e escursioni cicloturistiche giornaliere dei residenti del Parco

Si analizzano ora, le risposte ricevute da coloro che risiedono nel Parco e utilizzano la bicicletta per escursioni cicloturistiche giornaliere.

I residenti che dichiarano di utilizzare la bicicletta sono 117, per lo più di genere maschile (61%), di età compresa tra i 36 e i 65 anni (78,6%), con diploma di scuola media superiore (49,6%), e con un lavoro da dipendente (51,3%). Tabella 5.6. (Allegato 7 in appendice).

Genere	Maschio	61,0%
Classe d'età	36-65 anni	78,6%
Grado di istruzione	Diploma di scuola media superiore	49,6%
Professione	Lavoratore dipendente	51,3%

Tabella 5.6 Informazioni socio-biografiche prevalenti del campione “residenti del Parco che utilizzano la bicicletta per escursioni cicloturistiche giornaliere”. Fonte ed elaborazione proprie.

Le figure 5.145 e 5.146 mostrano i vantaggi e gli svantaggi legati all'uso della bicicletta che vengono considerati dal gruppo in esame.

Restano ancorate alle prime tre posizioni le possibilità che il mezzo offre per fare esercizio fisico (82,9%), essere a contatto con la natura (59%) e scoprire il territorio (57,3).

Anche per quanto riguarda gli svantaggi, gli aspetti più rilevanti sono simili ai gruppi precedenti e a quanto descritto per l'intero campione di riferimento: vulnerabilità del ciclista in caso di incidenti (62,4%), piste ciclabili non adeguate in termini di manutenzione e sicurezza (42,7%) e alla terza posizione a pari merito promiscuità alla sede stradale di tratti di percorsi ciclabili e rischio di furto del mezzo (34,2%).

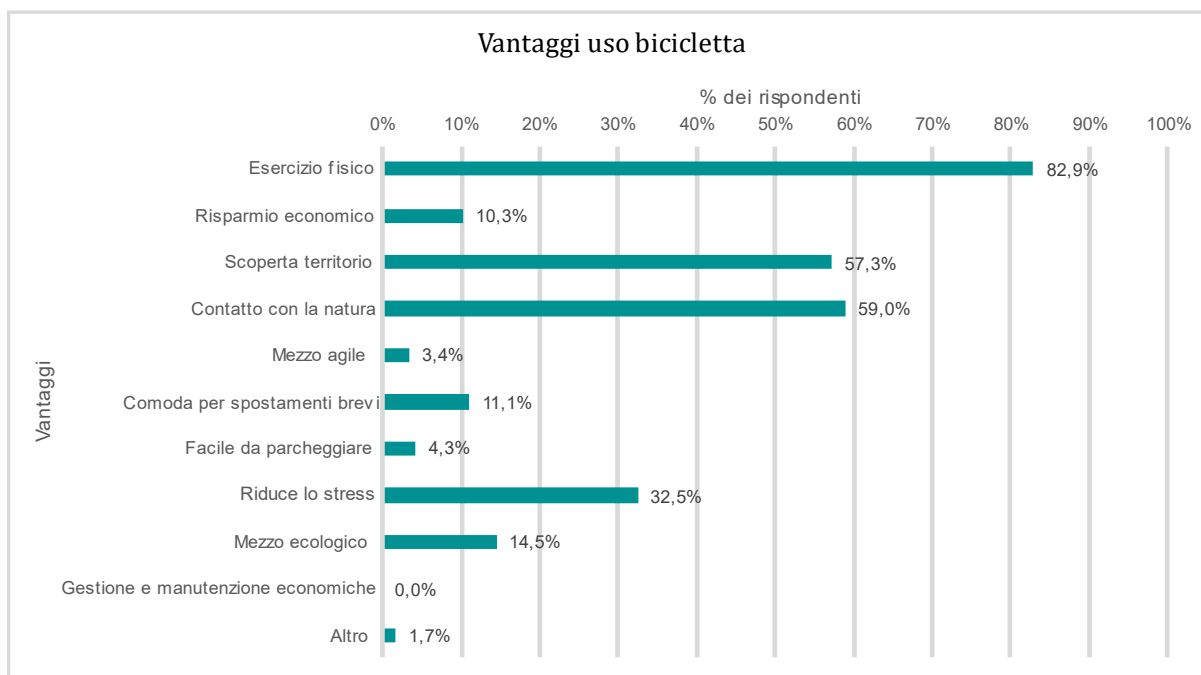


Figura 5.145 Vantaggi nell'uso della bicicletta (massimo 3 risposte) per i residenti del Parco che utilizzano la bicicletta per escursioni cicloturistiche giornaliere. Fonte ed elaborazione proprie

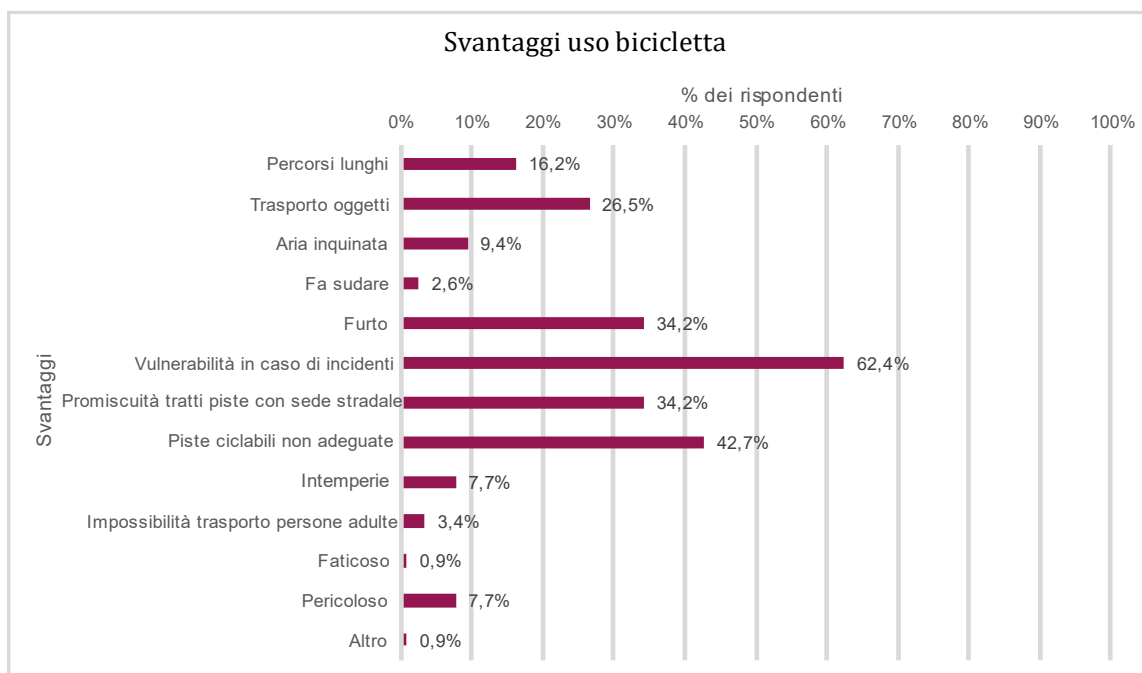


Figura 5.146 Svantaggi nell'uso della bicicletta (massimo 3 risposte) per i residenti del Parco che utilizzano la bicicletta per escursioni cicloturistiche giornaliere. Fonte ed elaborazione proprie

Le principali motivazioni che spingono gli utenti all'utilizzo della bicicletta per tale attività sono illustrate dalla figura 5.147. Alla prima posizione troviamo la possibilità di praticare attività fisica per il 70,9%, seguita da essere a contatto con la natura per il 68,4% e alla terza posizione per scoprire il territorio per il 48,7%.

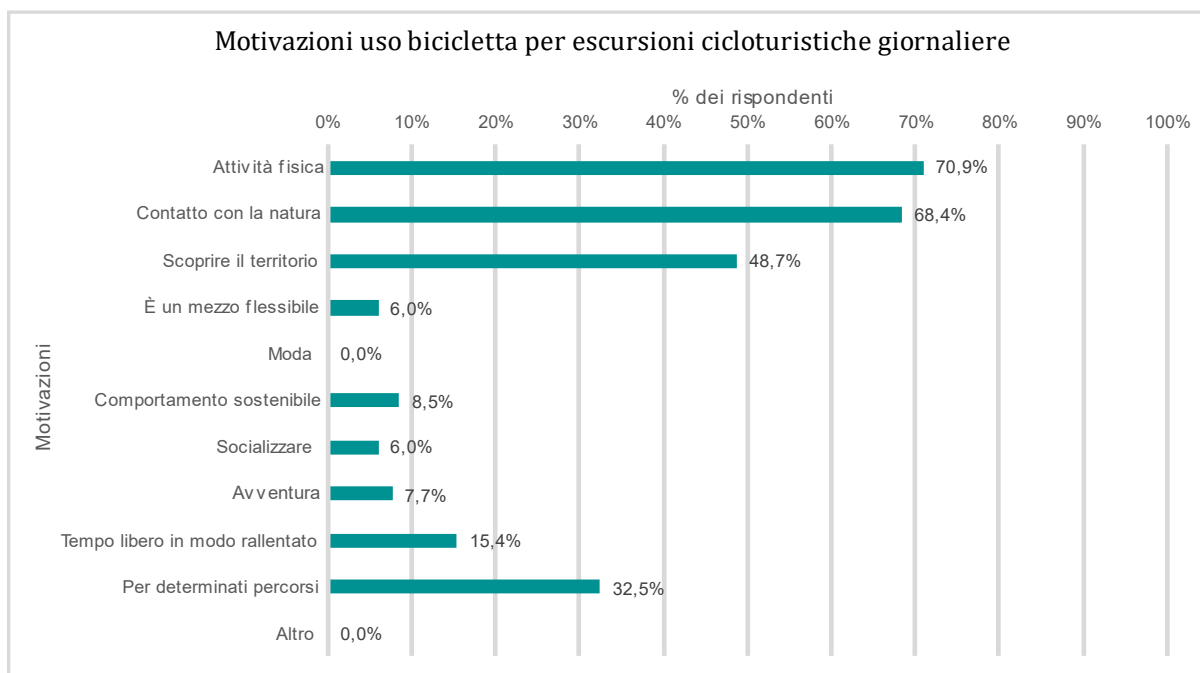


Figura 5.147 Motivazioni d'uso (massimo 3 risposte) della bicicletta per i residenti del Parco che utilizzano la bicicletta per escursioni cicloturistiche giornaliere. Fonte ed elaborazione proprie

Per le escursioni cicloturistiche in giornata il 71% dei rispondenti preferisce essere in compagnia, piuttosto che da soli (29,1%).

La tipologia di bicicletta utilizzata dai rispondenti è la propria per il 99,1%.

Infine, la maggior parte (63,2%) inizia la sua escursione partendo da casa già in sella della propria bicicletta. Segue l'utilizzo dell'auto privata con il 35% per raggiungere il punto di partenza dell'escursione. Figure 5.148, 5.149, 5.150.

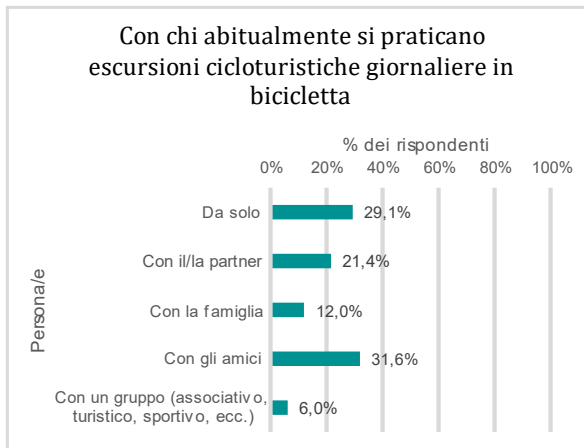


Figura 5.148 Persona/e con cui abitualmente i residenti del Parco effettuano escursioni cicloturistiche giornaliere. Fonte ed elaborazione proprie

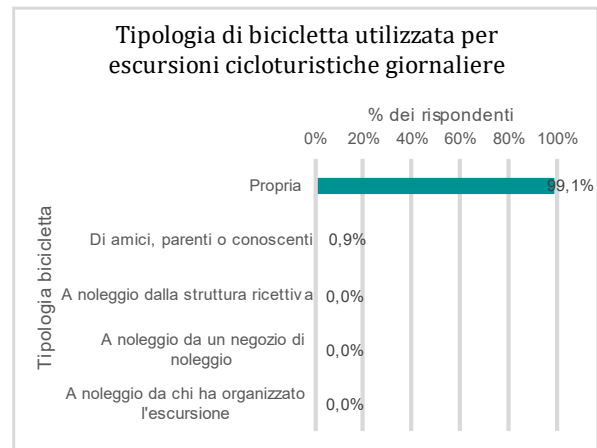


Figura 5.149 Tipologia di bicicletta utilizzata dai residenti del Parco per escursioni cicloturistiche giornaliere. Fonte ed elaborazione proprie

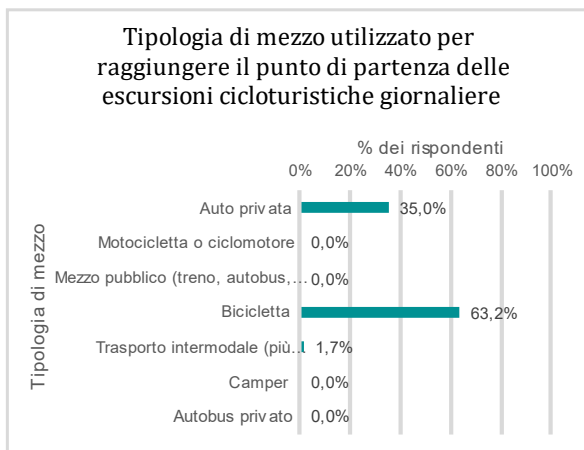


Figura 5.150 Tipologia di mezzo utilizzato dai residenti del Parco per raggiungere il punto di partenza delle escursioni cicloturistiche giornaliere. Fonte ed elaborazione proprie

5.8.1 Fattori di ciclabilità

Le figure dalla 5.151 alla 5.158 illustrano quali sono i principali aspetti della ciclabilità per grado di importanza confrontati con la valutazione ricevuta al grado di accordo all'affermazione qualitativa proposta.

Anche per questo gruppo di utenti, si confermano ai primi posti gli stessi aspetti considerati importanti per gli altri gruppi.

Per il gruppo composto dai residenti del Parco che effettuano escursioni cicloturistiche giornaliere, al primo posto troviamo l'aspetto riguardante la manutenzione e sicurezza ritenuto estremamente importante per il 60,7%.

Al secondo posto, invece, la presenza di percorsi ciclabili ritenuto estremamente importante per il 58,1% dei rispondenti, seguito dagli aspetti relativi alla pulizia dei percorsi e la non promiscuità di tratti delle piste ciclabili con la sede stradale ritenuti entrambi estremamente importanti per il 42,7% dei rispondenti.

Il 68,4% (somma punteggi dal 4 al 6) dei rispondenti ritiene che la manutenzione e la sicurezza siano ridotte a causa della presenza di buche, erbacce, e la mancanza di staccionate, barriere, segnaletica, ecc.

Il 58,9% (somma punteggi dal 4 al 6) si è dichiarato d'accordo con l'affermazione sulla scarsità delle piste.

Relativamente alla pulizia dei percorsi, questa è ritenuta ridotta per il 60,6% dei rispondenti.

Infine, per quanto riguarda la promiscuità dei tratti ciclabili con la sede stradale, il 68,5% (somma punteggi dal 4 al 6) è d'accordo col ritenere che ci siano troppi tratti promiscui.

Grado di importanza (ordine decrescente)

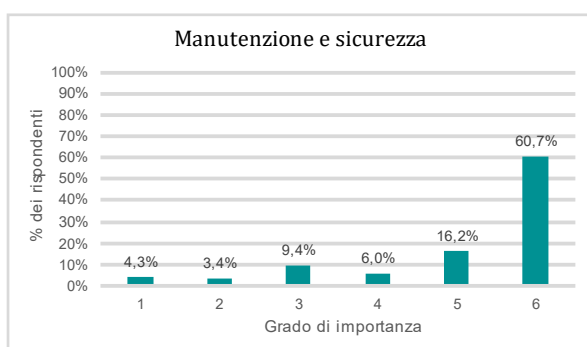


Figura 5.151 Grado di importanza “manutenzione e sicurezza”. Fonte ed elaborazione proprie

Grado di accordo affermazione

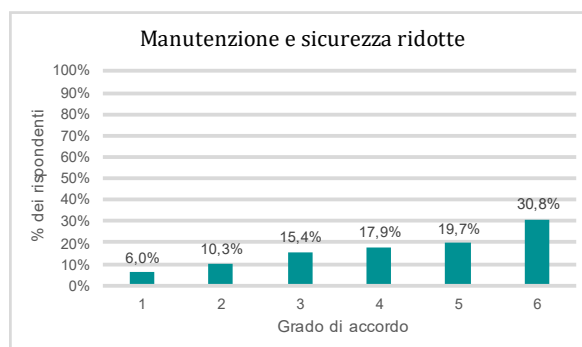


Figura 5.152 Valutazione affermazione “manutenzione e sicurezza ridotte”. Fonte ed elaborazione proprie

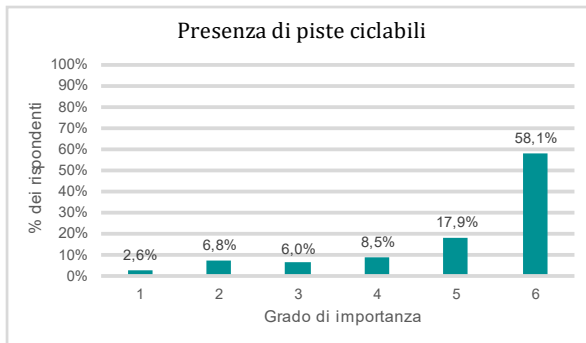


Figura 5.153 Grado di importanza “presenza di piste ciclabili”. Fonte ed elaborazione proprie

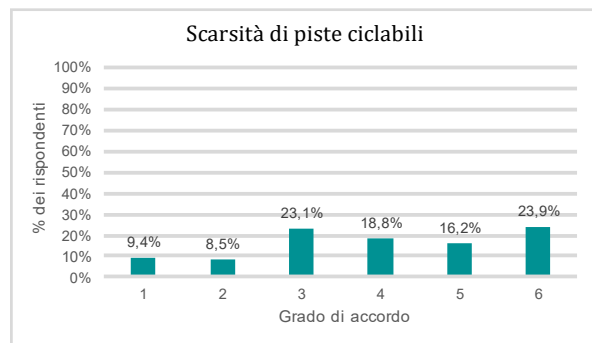


Figura 5.154 Valutazione affermazione “scarsità di piste ciclabili”. Fonte ed elaborazione proprie

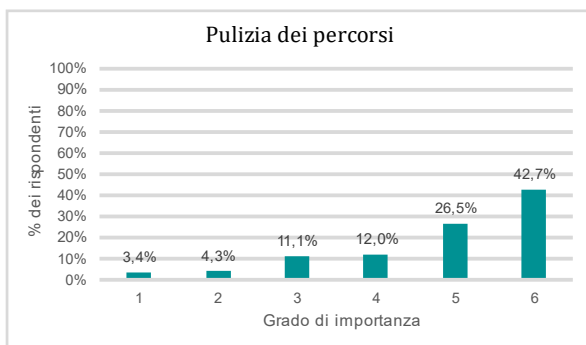


Figura 5.155 Grado di importanza “pulizia dei percorsi”. Fonte ed elaborazione proprie

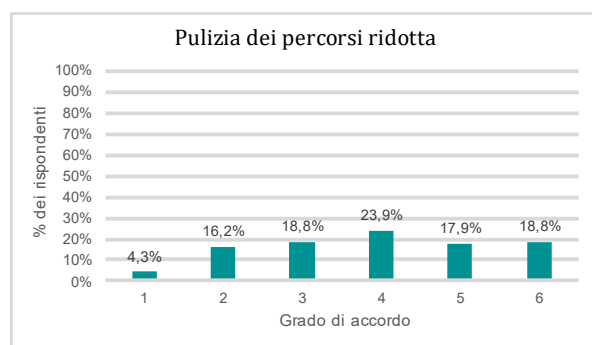


Figura 5.156 Valutazione affermazione “pulizia dei percorsi ridotta”. Fonte ed elaborazione proprie

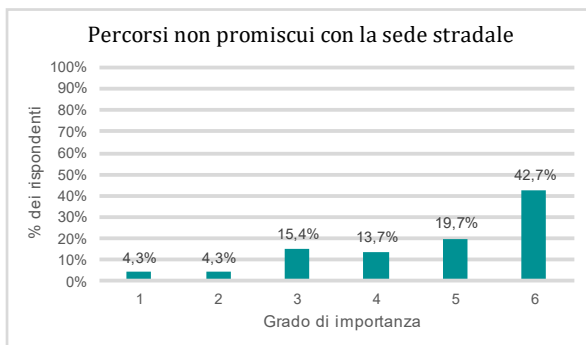


Figura 5.157 Grado di importanza “percorsi non promiscui con la sede stradale”. Fonte ed elaborazione proprie

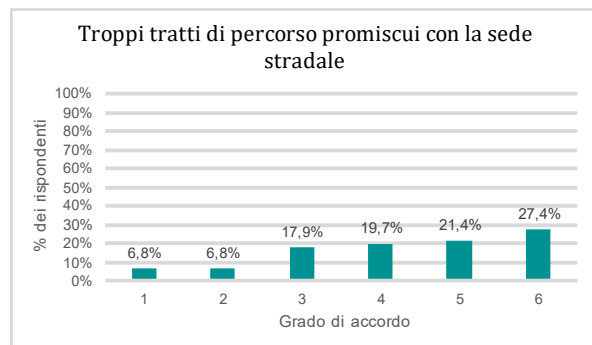


Figura 5.158 Valutazione affermazione “troppi tratti di percorso promiscui con la sede stradale”. Fonte ed elaborazione proprie

5.9 Gruppo 7 - Il Parco in bicicletta: tempo libero e escursioni cicloturistiche giornaliere dei non residenti del Parco

Si analizzano ora, le risposte ricevute da coloro che non risiedono nel Parco ma utilizzano la bicicletta per escursioni cicloturistiche giornaliere all'interno del Parco Regionale dei Colli Euganei.

I non residenti che dichiarano di utilizzare la bicicletta sono 211, per lo più di genere maschile (83%), di età compresa tra i 54 e i 63 anni (30,8%), con diploma di scuola media superiore (47,9%), e con un lavoro da dipendente (61,1%). Tabella 5.7. (Allegato 7 in appendice).

Genere	Maschio	83,0%
Classe d'età	54-63 anni	30,8%
Grado di istruzione	Diploma di scuola media superiore	47,9%
Professione	Lavoratore dipendente	61,1%

Tabella 5.7 Informazioni socio-biografiche prevalenti del campione "non residenti del Parco che utilizzano la bicicletta per escursioni cicloturistiche giornaliere". Fonte ed elaborazione proprie.

Le figure 5.159 e 5.160 mostrano i vantaggi e gli svantaggi legati all'uso della bicicletta che vengono considerati dal gruppo in esame.

Restano ancorate alle prime tre posizioni le possibilità che il mezzo offre per fare esercizio fisico (87,2%), seguito da essere a contatto con la natura e scoprire il territorio a pari merito (58,8%).

Anche per quanto riguarda gli svantaggi, gli aspetti più rilevanti sono simili ai gruppi precedenti e a quanto descritto per l'intero campione di riferimento: vulnerabilità del ciclista in caso di incidenti (61,6%), piste ciclabili non adeguate in termini di manutenzione e sicurezza (48,3%) e rischio di furto del mezzo (41,7%).

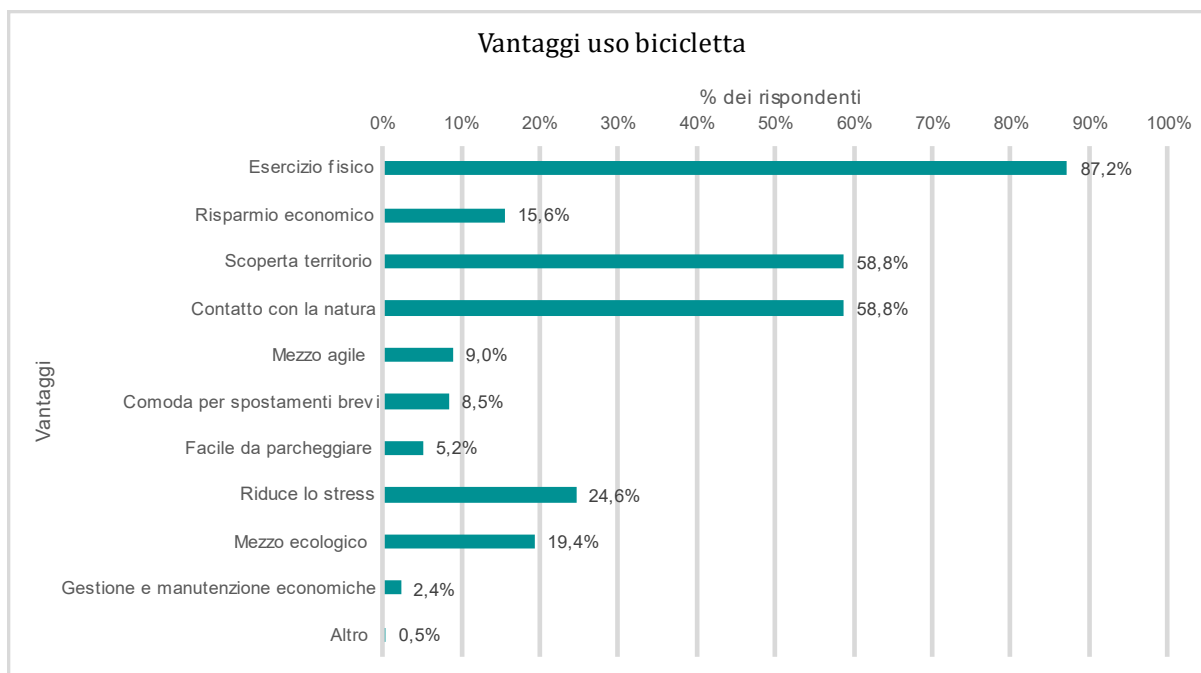


Figura 5.159 Vantaggi nell'uso della bicicletta (massimo 3 risposte) per i non residenti del Parco che utilizzano la bicicletta per escursioni cicloturistiche giornaliere. Fonte ed elaborazione proprie

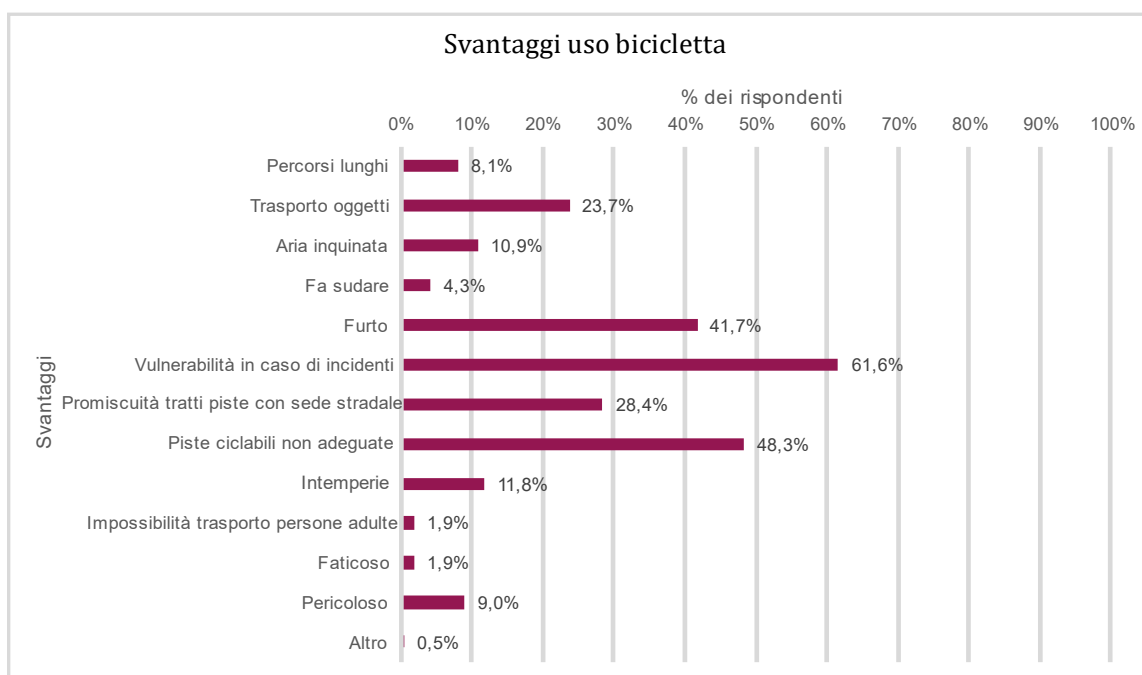


Figura 5.160 Svantaggi nell'uso della bicicletta (massimo 3 risposte) per i non residenti del Parco che utilizzano la bicicletta per escursioni cicloturistiche giornaliere. Fonte ed elaborazione proprie

Le principali motivazioni che spingono gli utenti all'utilizzo della bicicletta per tale attività sono illustrate dalla figura 5.161. Alla prima posizione troviamo la possibilità di

praticare attività fisica per l'83,4%, seguita da essere a contatto con la natura per il 60,7% e alla terza posizione per scoprire il territorio per il 45,5%.
Segue alla quarta posizione percorrere determinati percorsi per il 36% dei rispondenti.

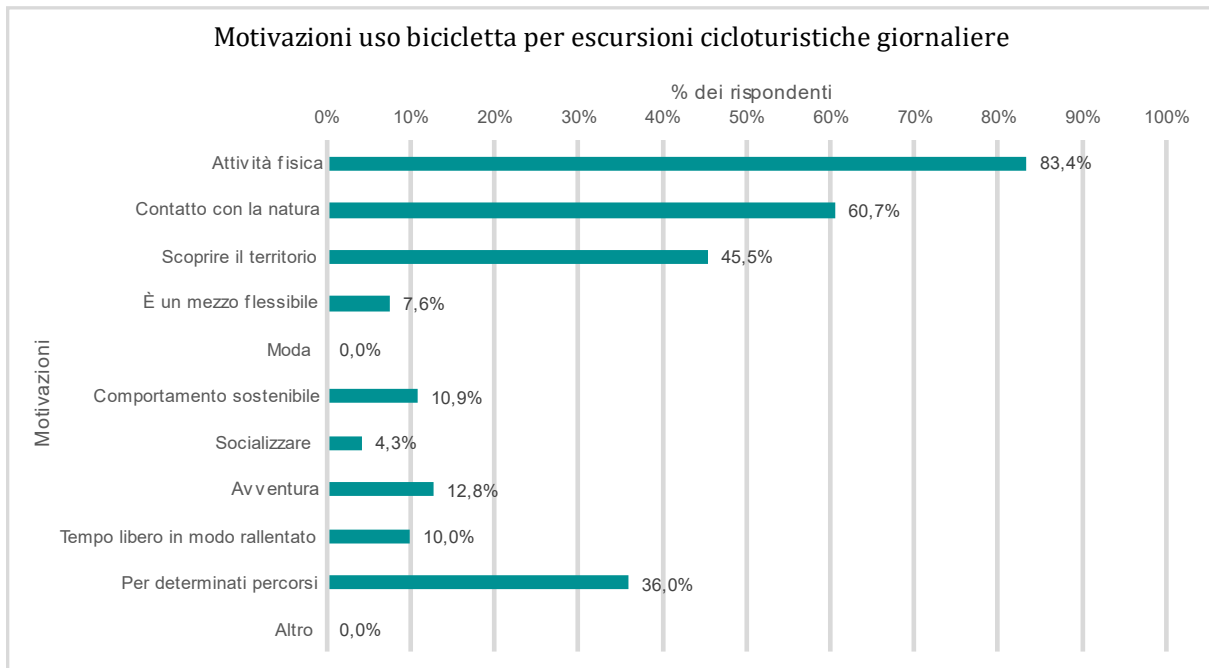


Figura 5.161 Motivazioni d'uso (massimo 3 risposte) della bicicletta per i non residenti del Parco che utilizzano la bicicletta per escursioni cicloturistiche giornaliere. Fonte ed elaborazione proprie

Per le escursioni cicloturistiche in giornata, anche per i non residenti si conferma la preferenza di svolgere tale attività in compagnia (70,1%) piuttosto che da soli (29,9%). La tipologia di bicicletta utilizzata dai rispondenti rimane la propria per il 99,1%. Infine, anche per questo gruppo, la maggior parte (49,3%) inizia la sua escursione partendo da casa già in sella della propria bicicletta. Segue l'utilizzo dell'auto privata con il 45% per raggiungere il punto di partenza dell'escursione. Rispetto ai residenti, non sorprende come diminuisca l'uso della bicicletta (da 63,2% a 49,3%) e aumenti quello dell'auto (da 35% a 45%) per raggiungere il punto di partenza dell'escursione. Figure 5.162, 5.163, 5.164.

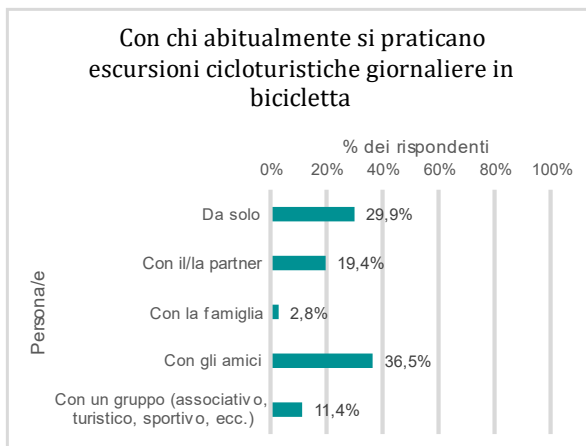


Figura 5.162 Persona/e con cui abitualmente i non residenti del Parco effettuano escursioni cicloturistiche giornaliere. Fonte ed elaborazione proprie

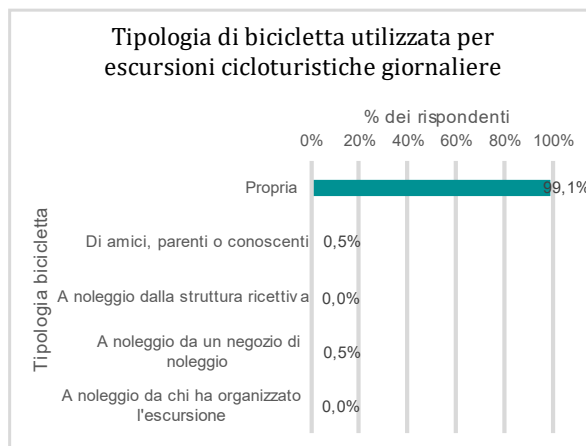


Figura 5.163 Tipologia di bicicletta utilizzata dai non residenti del Parco per escursioni cicloturistiche giornaliere. Fonte ed elaborazione proprie

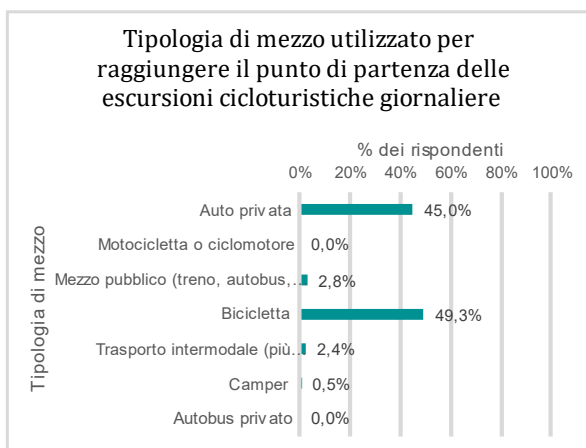


Figura 5.164 Tipologia di mezzo utilizzato dai non residenti del Parco per raggiungere il punto di partenza delle escursioni cicloturistiche giornaliere. Fonte ed elaborazione proprie

5.9.1 Fattori di ciclabilità

Le figure dalla 5.165 alla 5.172 illustrano quali sono i principali aspetti della ciclabilità per grado di importanza confrontati con la valutazione ricevuta al grado di accordo all'affermazione qualitativa proposta.

Anche per questo gruppo di utenti, si confermano ai primi posti gli stessi aspetti considerati importanti per gli altri gruppi.

Per il gruppo composto da coloro che non risiedono nel Parco ma che effettuano escursioni cicloturistiche giornaliere all'interno dello stesso, al primo posto troviamo l'aspetto riguardante la presenza di percorsi ciclabili ritenuto estremamente importante per il 58,8% dei rispondenti.

Al secondo posto, invece, l'aspetto relativo alla manutenzione e sicurezza ritenuto estremamente importante per il 55%.

Seguono l'aspetto riguardante la non promiscuità dei percorsi con la sede stradale ritenuto estremamente importante per il 43,8% dei rispondenti, e l'aspetto relativo alla pulizia con il 35,5% dei rispondenti.

Il 56,3% (somma punteggi dal 4 al 6) si è dichiarato d'accordo con l'affermazione sulla scarsità dei percorsi ciclabili.

Il 64% (somma punteggi dal 4 al 6) dei rispondenti ritiene che la manutenzione e la sicurezza siano ridotte a causa della presenza di buche, erbacce, e la mancanza di staccionate, barriere, segnaletica, ecc.

Per quanto riguarda la promiscuità dei tratti ciclabili con la sede stradale, il 62,5% (somma punteggi dal 4 al 6) è d'accordo col ritenere che ci siano troppi tratti promiscui. Infine, relativamente alla pulizia dei percorsi, questa è ritenuta ridotta per il 45% dei rispondenti.

Grado di importanza (ordine decrescente)

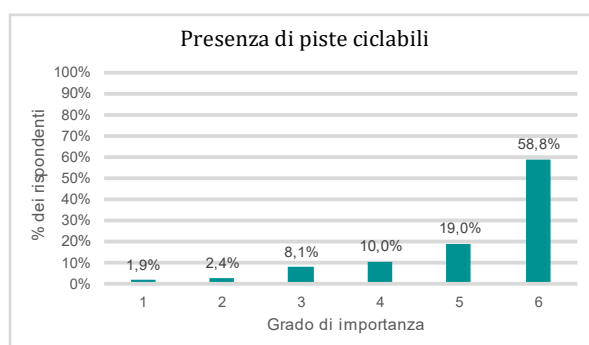


Figura 5.165 Grado di importanza "presenza di piste ciclabili". Fonte ed elaborazione proprie

Grado di accordo affermazione

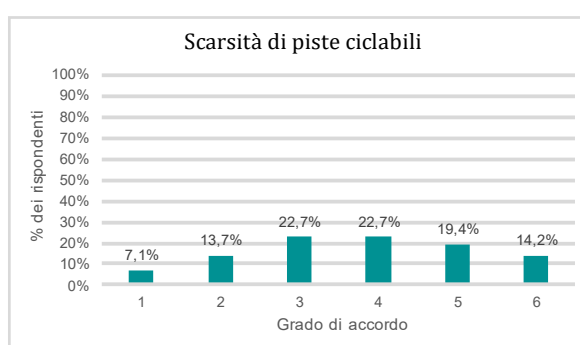


Figura 5.166 Valutazione affermazione "scarsità di piste ciclabili". Fonte ed elaborazione proprie

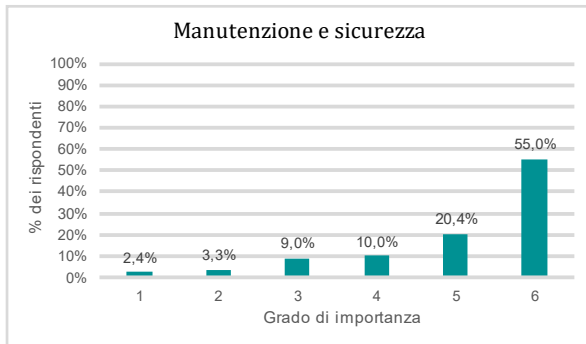


Figura 5.167 Grado di importanza “manutenzione e sicurezza”. Fonte ed elaborazione proprie

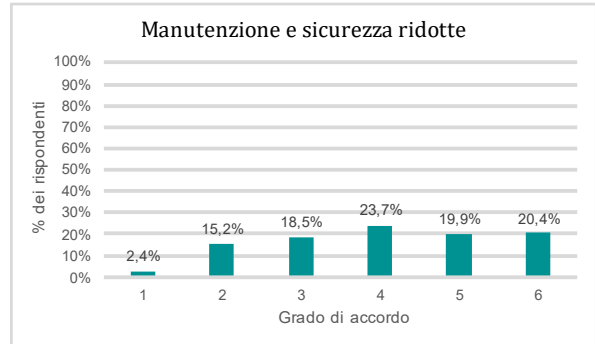


Figura 5.168 Valutazione affermazione “manutenzione e sicurezza ridotte”. Fonte ed elaborazione proprie

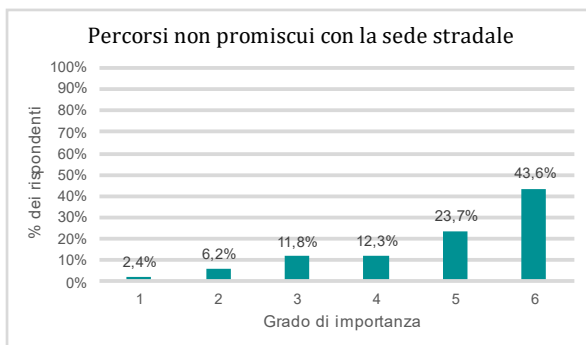


Figura 5.169 Grado di importanza “percorsi non promiscui con la sede stradale”. Fonte ed elaborazione proprie

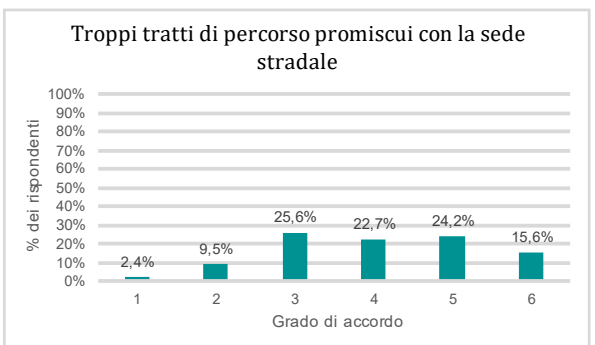


Figura 5.170 Valutazione affermazione “troppi tratti di percorso promiscui con la sede stradale”. Fonte ed elaborazione proprie

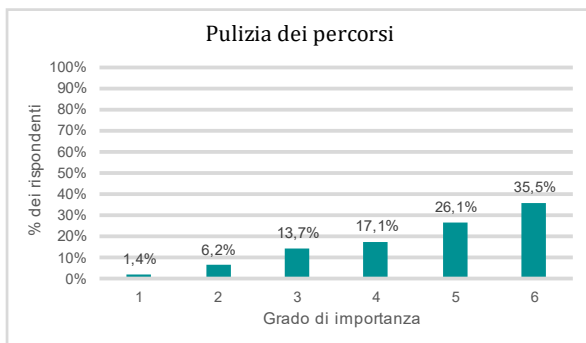


Figura 5.171 Grado di importanza “pulizia dei percorsi”. Fonte ed elaborazione proprie

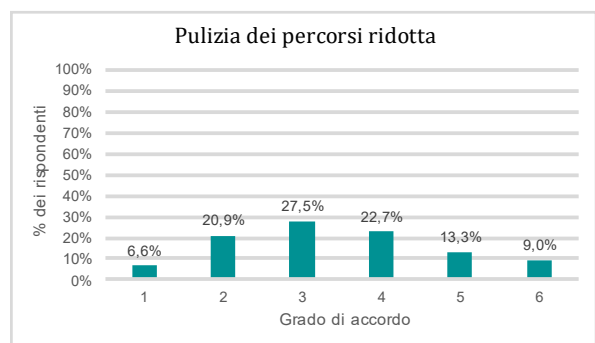


Figura 5.172 Valutazione affermazione “pulizia dei percorsi ridotta”. Fonte ed elaborazione proprie

5.10 Gruppo 8 - Il Parco in bicicletta: tempo libero e attività turistiche dei non residenti del Parco

L'ultimo gruppo preso in considerazione per quantità di dati è composto da coloro che non risiedono nel Parco ma che durante una vacanza hanno utilizzato la bicicletta per escursioni, passeggiate, ecc. all'interno del Parco Regionale dei Colli Euganei.

I non residenti che dichiarano di utilizzare la bicicletta sono 166, per lo più di genere maschile (79%), di età compresa tra i 54 e i 63 anni (30,7%), con diploma di scuola media superiore (49,6%), e con un lavoro da dipendente (59,6%). Tabella 5.8. (Allegato 9 in appendice).

Genere	Maschio	79,0%
Classe d'età	54-63 anni	30,7%
Grado di istruzione	Diploma di scuola media superiore	49,6%
Professione	Lavoratore dipendente	59,6%

Tabella 5.8 Informazioni socio-biografiche prevalenti del campione "non residenti del Parco che durante una vacanza hanno utilizzato la bicicletta all'interno del Parco per escursioni, passeggiate, ecc.". Fonte ed elaborazione proprie.

Le figure 5.173 e 5.174 mostrano i vantaggi e gli svantaggi legati all'uso della bicicletta che vengono considerati dal gruppo in esame.

Restano ancorate alle prime tre posizioni le possibilità che il mezzo offre per fare esercizio fisico (85,5%), essere a contatto con la natura (59%) e scoprire il territorio (58,4%).

Anche per quanto riguarda gli svantaggi, gli aspetti più rilevanti sono simili ai gruppi precedenti e a quanto descritto per l'intero campione di riferimento: vulnerabilità del ciclista in caso di incidenti (60,2%), piste ciclabili non adeguate in termini di manutenzione e sicurezza (48,2%) e rischio di furto del mezzo (47%).

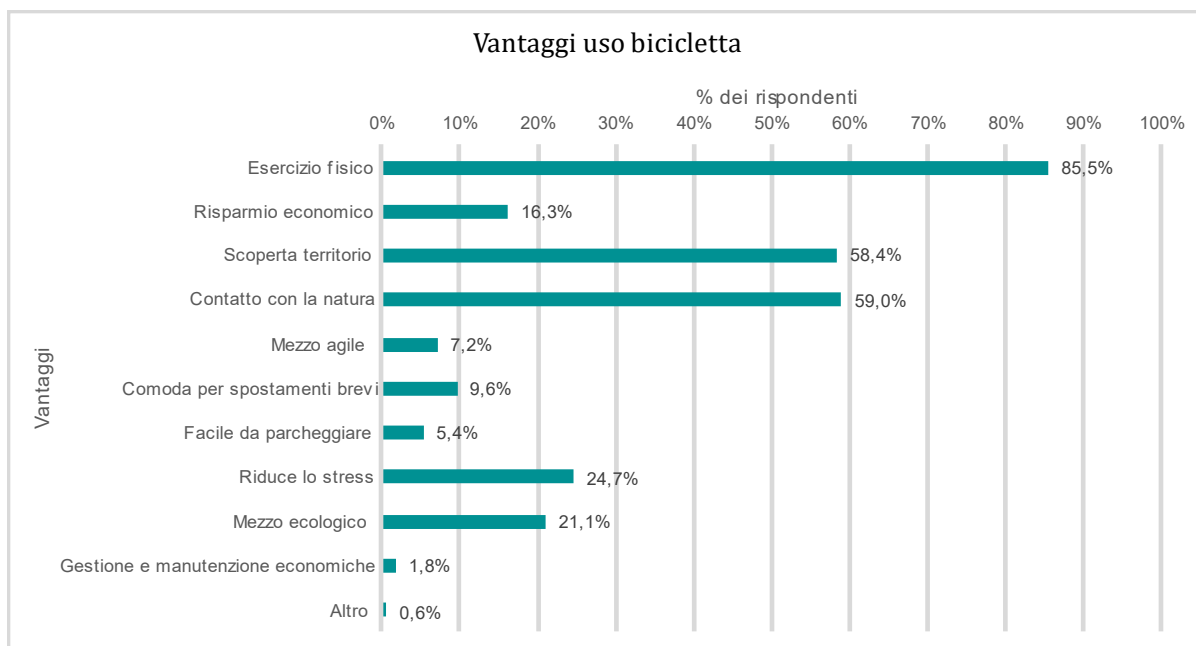


Figura 5.173 Vantaggi nell'uso della bicicletta (massimo 3 risposte) per i non residenti del Parco che durante una vacanza hanno utilizzato la bicicletta all'interno del Parco per escursioni, passeggiate, ecc.
Fonte ed elaborazione proprie

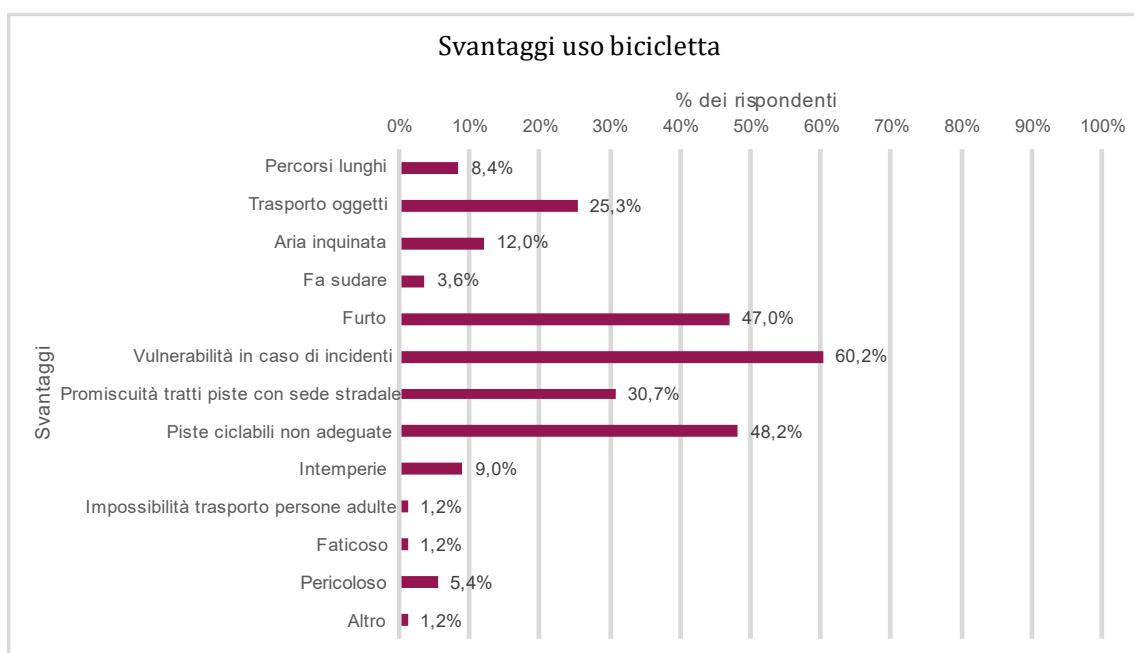


Figura 5.174 Svantaggi nell'uso della bicicletta (massimo 3 risposte) per i non residenti del Parco che durante una vacanza hanno utilizzato la bicicletta all'interno del Parco per escursioni, passeggiate, ecc.
Fonte ed elaborazione proprie

Le principali motivazioni che spingono gli utenti all'utilizzo della bicicletta per tale attività sono illustrate dalla figura 5.175. Alla prima posizione non sorprende trovare la

scoperta del territorio con il 74,7%, seguita dalla possibilità di praticare attività fisica con il 67,5%, ed essere a contatto con la natura con il 55,4%.

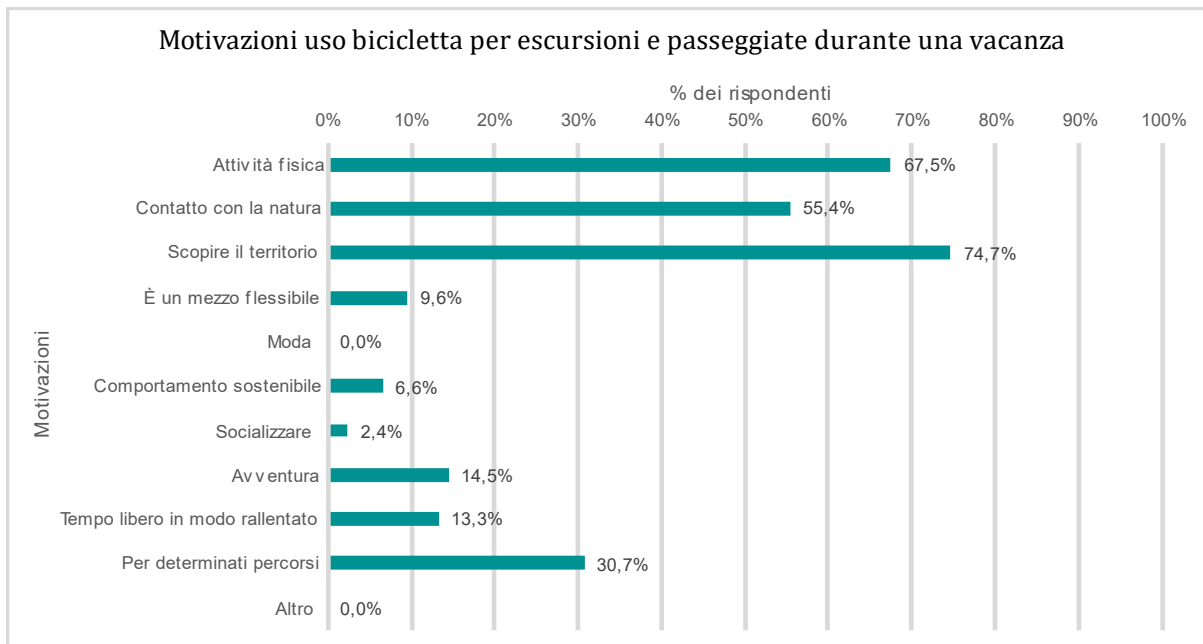


Figura 5.175 Motivazioni d'uso (massimo 3 risposte) della bicicletta per i non residenti del Parco che durante una vacanza hanno utilizzato la bicicletta all'interno del Parco per escursioni, passeggiate, ecc. Fonte ed elaborazione proprie

Per questo tipo di attività svolta in vacanza, la maggior parte dei rispondenti preferisce la compagnia del/della partner (36,1%) e degli amici (26,5%). In generale l'attività in compagnia è preferita rispetto in solitaria (rispettivamente 78,9% e 21,1%).

Si nota come in questo caso diminuisca l'uso della bicicletta propria che passa dal 99,1% all'86,1%, e aumenti la quota di mezzi noleggiati sia presso gli esercenti specializzati, sia presso la struttura ricettiva in cui si alloggia (rispettivamente 8,4% e 3,6%).

Come facilmente si può intuire aumenta notevolmente l'utilizzo dell'auto privata (72,3%) per raggiungere il punto di partenza della propria vacanza.

Infine, si è chiesto a coloro che hanno effettuato all'interno del Parco escursioni, passeggiate, ecc. durante una vacanza, in quale struttura ricettiva avessero soggiornato.

La preferenza ricade per la propria casa con il 40,4%. È consigliato indagare maggiormente se si tratta di seconde case o se i rispondenti abbiano interpretato la domanda anche come attività svolta durante il periodo di ferie (che volgarmente vengono definite vacanze). Seguono le strutture ricettive nei comuni del Parco ad esclusione del bacino termale di Abano-Montegrotto Terme (25,9%) e le strutture

ricettive dei comuni di Abano e Montegrotto Terme (12,7%). Figure 5.176, 5.177, 5.178, 5.179.

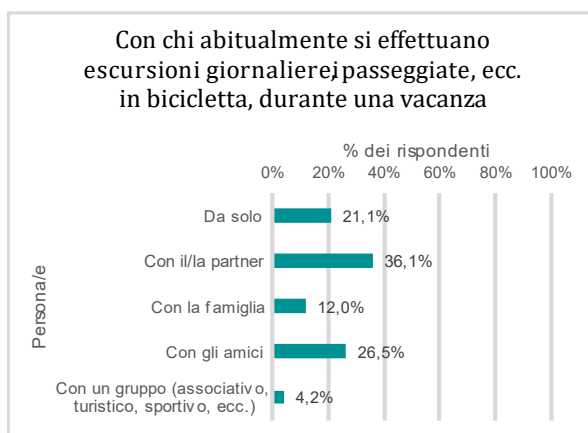


Figura 5.176 Persona/e con cui abitualmente i non residenti del Parco effettuano escursioni, passeggiate, ecc. in bicicletta durante una vacanza. Fonte ed elaborazione proprie

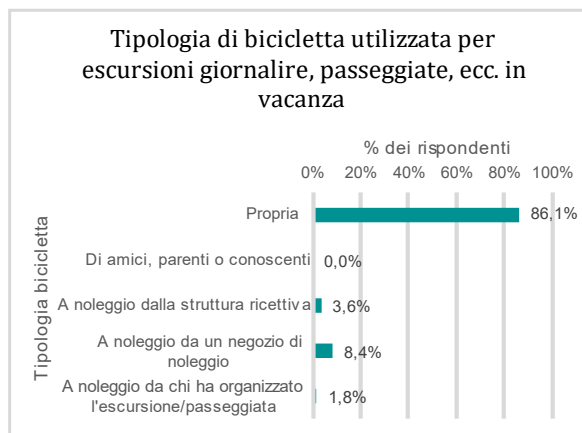


Figura 5.177 Tipologia di bicicletta utilizzata dai non residenti del Parco per escursioni, passeggiate, ecc. durante una vacanza. Fonte ed elaborazione proprie

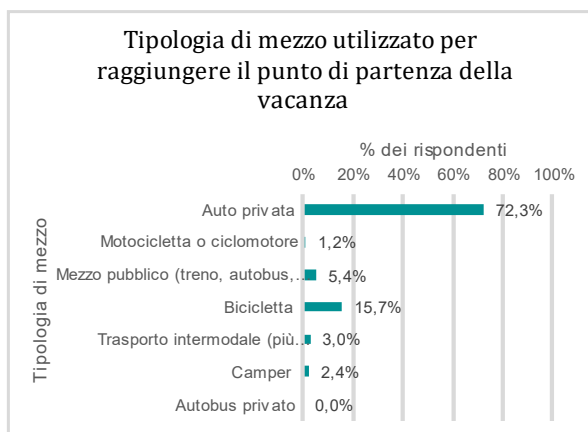


Figura 5.178 Tipologia di mezzo utilizzato dai non residenti del Parco per raggiungere il punto di partenza della vacanza. Fonte ed elaborazione proprie



Figura 5.179 Struttura ricettiva in cui i non residenti del Parco hanno soggiornato durante la vacanza. Fonte ed elaborazione proprie

5.10.1 Fattori di ciclabilità

Le figure dalla 5.180 alla 5.189 illustrano quali sono i principali aspetti della ciclabilità per grado di importanza confrontati con la valutazione ricevuta al grado di accordo all'affermazione qualitativa proposta.

Anche per questo gruppo di utenti, si confermano ai primi posti gli stessi aspetti considerati importanti per gli altri gruppi.

Per il gruppo composto da coloro che non risiedono nel Parco ma che durante una vacanza effettuano escursioni, passeggiate, ecc. in bicicletta all'interno dello stesso, al primo posto troviamo l'aspetto riguardante la presenza di percorsi ciclabili ritenuto estremamente importante per il 59,6% dei rispondenti.

Al secondo posto, invece, l'aspetto relativo alla manutenzione e sicurezza ritenuto estremamente importante per il 56%.

Seguono l'aspetto riguardante la non promiscuità dei percorsi con la sede stradale ritenuto estremamente importante per il 41% dei rispondenti, e l'aspetto relativo alla pulizia con il 35,5% dei rispondenti.

Il 56,7% (somma punteggi dal 4 al 6) si è dichiarato d'accordo con l'affermazione sulla scarsità dei percorsi ciclabili.

Il 61,5% (somma punteggi dal 4 al 6) dei rispondenti ritiene che la manutenzione e la sicurezza siano ridotte a causa della presenza di buche, erbacce, e la mancanza di staccionate, barriere, segnaletica, ecc.

Per quanto riguarda la promiscuità dei tratti ciclabili con la sede stradale, il 61,9% (somma punteggi dal 4 al 6) è d'accordo col ritenere che ci siano troppi tratti promiscui. Infine, relativamente alla pulizia dei percorsi, questa è ritenuta ridotta per il 47,6%.

Per la tipologia di utenti e di attività qui considerata, si riporta anche il quinto aspetto ritenuto importante. Infatti, il servizio pubblico per il trasporto delle biciclette è ritenuto importante (punteggi 5 e 6) per il 59,6%; e il 65% dei rispondenti è d'accordo con l'affermazione che lo considera ridotto.

**Grado di importanza
(ordine decrescente)**

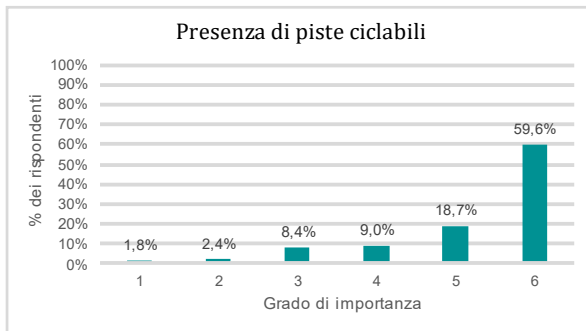


Figura 5.180 Grado di importanza “presenza di piste ciclabili”. Fonte ed elaborazione proprie

Grado di accordo affermazione

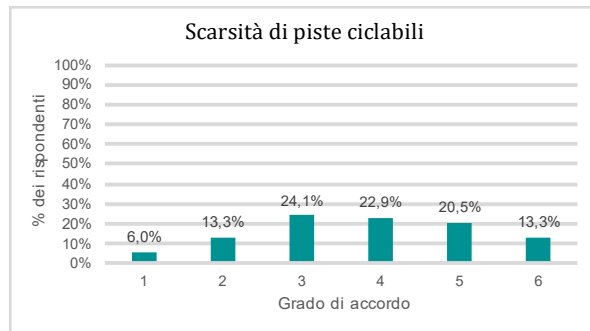


Figura 5.181 Valutazione affermazione “scarsità di piste ciclabili”. Fonte ed elaborazione proprie

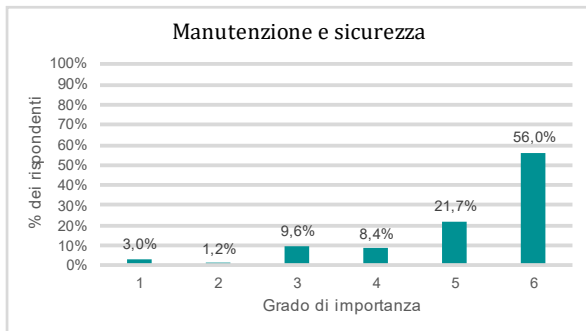


Figura 5.182 Grado di importanza “manutenzione e sicurezza”. Fonte ed elaborazione proprie

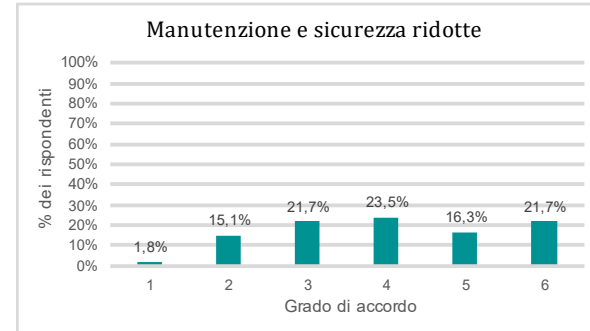


Figura 5.183 Valutazione affermazione “manutenzione e sicurezza ridotte”. Fonte ed elaborazione proprie

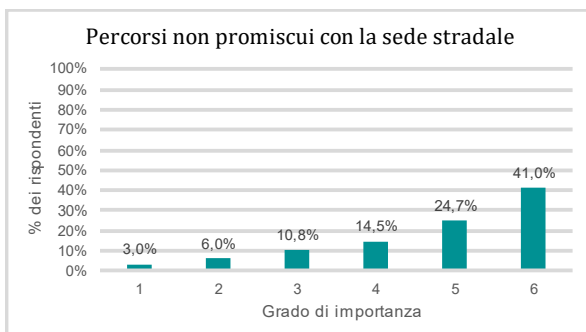


Figura 5.184 Grado di importanza “percorsi non promiscui con la sede stradale”. Fonte ed elaborazione proprie

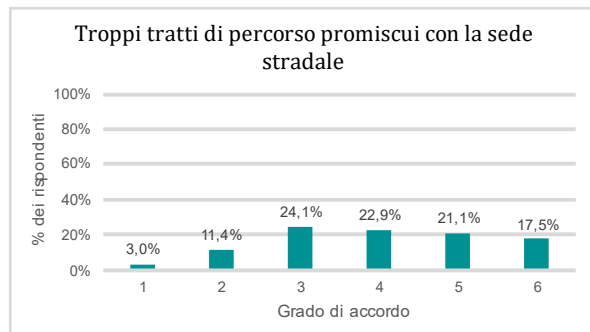


Figura 5.185 Valutazione affermazione “troppi tratti di percorso promiscui con la sede stradale”. Fonte ed elaborazione proprie

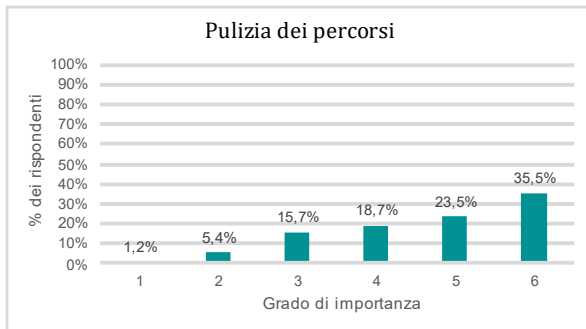


Figura 5.186 Grado di importanza “pulizia dei percorsi”. Fonte ed elaborazione proprie

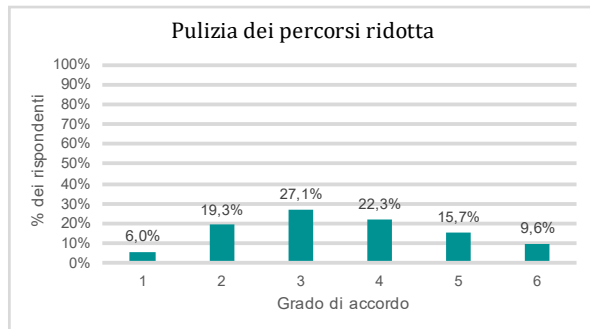


Figura 5.187 Valutazione affermazione “pulizia dei percorsi ridotta”. Fonte ed elaborazione proprie

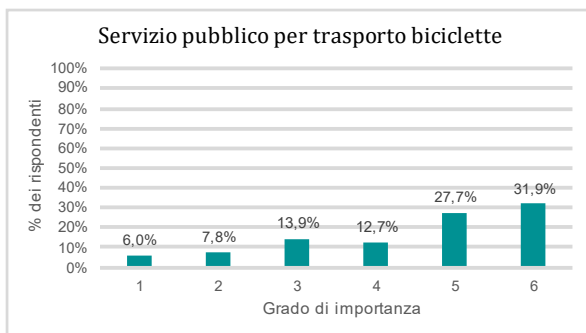


Figura 5.188 Grado di importanza “servizio pubblico per trasporto biciclette”. Fonte ed elaborazione proprie

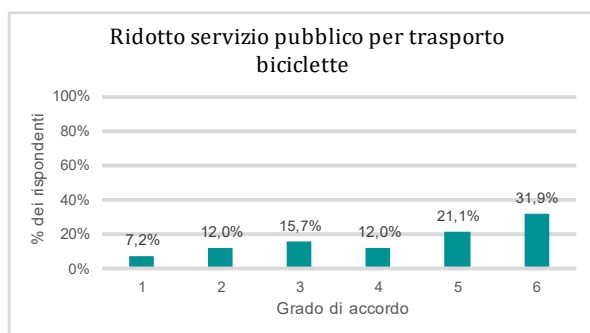


Figura 5.189 Valutazione affermazione “ridotto servizio pubblico per trasporto biciclette”. Fonte ed elaborazione proprie

Capitolo 6. Proposte per la ciclabilità e conclusioni

6.1 Analisi e proposte per gli aspetti più importanti della ciclabilità

L'analisi ha riguardato oltre che l'intero campione di riferimento (tutti coloro che hanno effettuato un'attività in bicicletta all'interno del Parco), anche alcuni gruppi selezionati sia per numerosità sia per rilevanza.

Focalizzandosi sulle attività che si possono praticare e sugli utenti tipo, si sono scelti i gruppi mostrati nella Tabella 6.1.

Per le attività quotidiane come gli spostamenti casa – lavoro/studio o per effettuare commissioni, si è scelto coloro che risiedono in uno dei comuni del Parco perché rappresentano per vicinanza e prossimità territoriale, coloro che con maggiore probabilità svolgono questo tipo di attività.

Per l'attività fisica svolta per relax, per quella sportiva amatoriale e per le escursioni cicloturistiche giornaliere si è voluto analizzare sia i residenti che i non residenti del Parco.

Infine, per le escursioni e passeggiate effettuate durante una vacanza si è deciso di analizzare solo i non residenti per capire quanto il territorio sia attrattivo per gli utenti. Nella tabella, inoltre, è indicata anche la numerosità di ogni singolo gruppo.

Utenti	Nome gruppo	Numerosità
Residenti: attività quotidiane	Gruppo 1	85
Residenti: attività fisica per relax	Gruppo 2	129
Non residenti: attività fisica per relax	Gruppo 3	221
Residenti: attività sportiva amatoriale	Gruppo 4	121
Non residenti: attività sportiva amatoriale	Gruppo 5	228
Residenti: escursioni cicloturistiche giornaliere	Gruppo 6	117
Non residenti: escursioni cicloturistiche giornaliere	Gruppo 7	211
Non residenti: escursioni cicloturistiche, passeggiate, ecc. giornaliere durante una vacanza	Gruppo 8	166
Campione di indagine	Campione	489

Tabella 6.1 Classificazione gruppi.

Dall'indagine condotta è emerso che gli aspetti della ciclabilità considerati più importanti sia per il campione di riferimento che per i gruppi sono i seguenti:

- Manutenzione e sicurezza;
- Presenza di piste ciclabili;
- Percorsi non promiscui con la sede stradale;
- Pulizia dei percorsi;
- Servizio pubblico per il trasporto delle biciclette.

Si riportano di seguito due grafici di sintesi (figure 6.1 e 6.2) che mostrano per ogni gruppo e per il campione di riferimento, sia il grado di importanza massima (6), sia il grado di accordo (con una valutazione ricevuta uguale o maggiore di 5) di ogni aspetto.

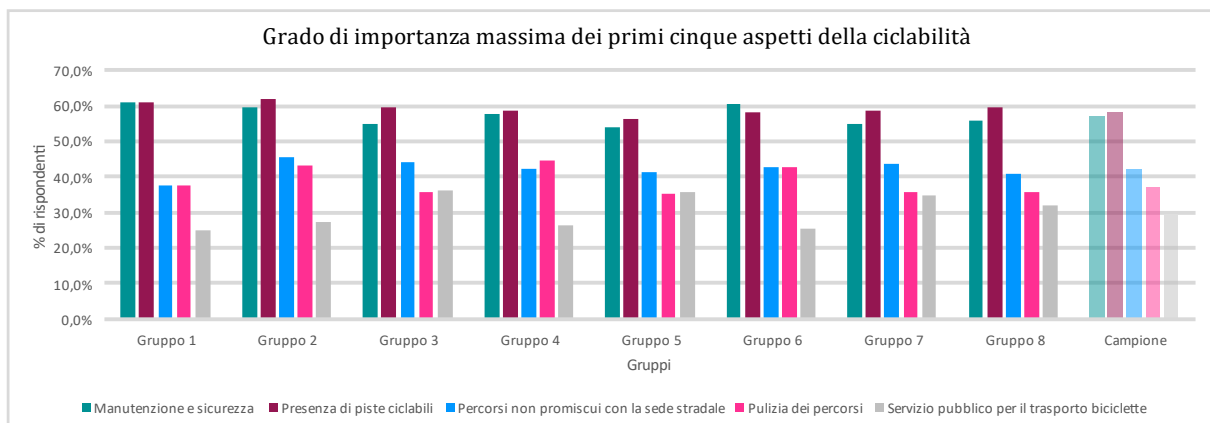


Figura 6.1 Grado di importanza massima dei primi cinque aspetti della ciclabilità. Fonte ed elaborazione proprie

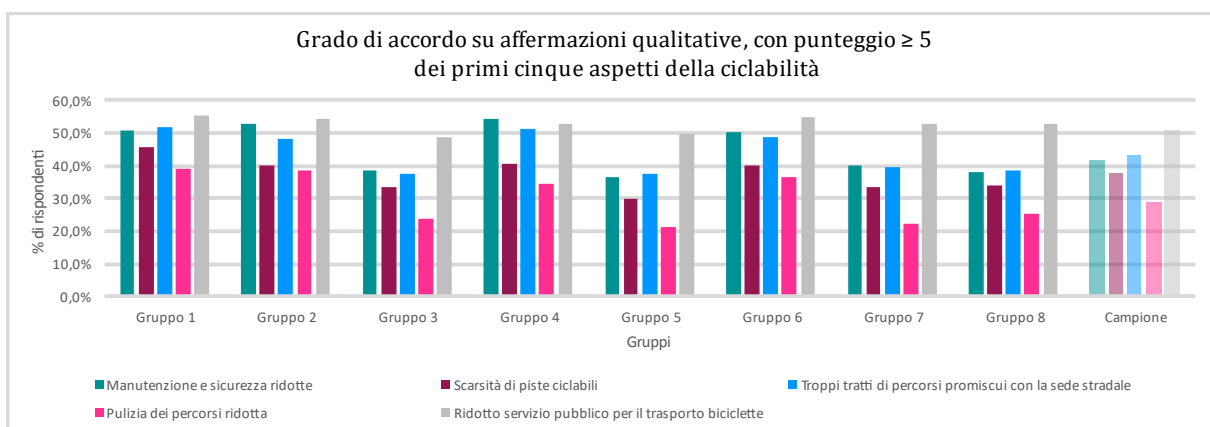


Figura 6.2 Grado di accordo su affermazioni qualitative con punteggio uguale o maggiore di 5 dei primi cinque aspetti della ciclabilità. Fonte ed elaborazione proprie

6.1.1 Manutenzione e sicurezza

Sia per il campione che per i gruppi l'aspetto relativo alla manutenzione e sicurezza (presenza di buche, erbacce, staccionate, barriere, segnaletica, ecc.) è considerato ai primi posti per grado di importanza.

La presenza di buche, di ostacoli, di una pavimentazione irregolare, insieme alla poca manutenzione dei percorsi data dalla presenza di erbacce, sfalcio dell'erba non eseguito, staccionate mancanti, rotte o divelte, segnaletica mancante o non in sicurezza sono il sinonimo di poca manutenzione e sicurezza.

Come si può notare, i gruppi dei residenti si dichiarano maggiormente d'accordo nel valutare non sufficiente questo aspetto, quindi migliorabile. Più del 50%, infatti, si è dichiarato d'accordo e considera ridotto lo stato manutentivo assieme a quello relativo alla sicurezza.

Una possibile risposta a questa evidenza può essere riscontrata dal fatto che i residenti vivono e frequentano il territorio nel suo complesso con maggiore frequenza e probabilità rispetto ai non residenti.

Le figure dalla 6.3 alla 6.7 sono foto scattate durante alcuni sopralluoghi per testimoniare lo stato di fatto di alcuni tratti di piste ciclabili.



Figura 6.3 Rialzo manto causa radici. Comune di Cervarese S. Croce (PD)



Figura 6.4 Banchina cedevole. Comune di Teolo (PD)



Figura 6.5 Segnaletica non in sicurezza. Comune di Cervarese S. Croce (PD)



Figura 6.6 Mancanza sfalcio erba. Comune di Abano Terme (PD)



Figura 6.7 Staccionata in degrado. Comune di Cervarese S. Croce (PD)

L'aspetto legato alla manutenzione è fondamentale per rendere il territorio attrattivo e sicuro. Gli utenti che svolgono attività in bicicletta sia per fare esercizio fisico, sia per essere a contatto con la natura, scoprire il territorio e godersi il tempo libero in maniera rallentata, le svolgono tipicamente non in un regime di costrizione o in assenza di alternative, ma piuttosto sulla base di una scelta libera e sulla base di una spinta legata alla passione e al consumo di tempo libero.

È necessaria una manutenzione sistematica e costante, derivante da un piano di azione che parta dalle istituzioni (Ente Parco Regionale dei Colli Euganei, singoli Comuni) e renda più incentivante e usufruibile il territorio sia da coloro che già lo vivono e frequentano sia come biglietto da visita per coloro che intendono visitarlo in modo che possa ritenersi soddisfacente anche l'aspetto esperienziale.

Il territorio e l'ambiente attraversato dalle piste ciclabili è caratterizzato da innumerevoli scorci e paesaggi, nonché da punti panoramici e di interesse (storico, naturale, culturale, ecc.), i quali forniscono un contributo importante nel coinvolgimento emotivo dell'utente. La trascuratezza in questo contesto non apporta sicuramente un contributo positivo.

6.1.2 Presenza di piste ciclabili

L'altro aspetto ritenuto di massima importanza, e che si contende il primo posto con l'aspetto manutentivo, riguarda la presenza di piste ciclabili.

Non sorprende notare come per chi utilizza la bicicletta sia fondamentale una presenza significativa di piste e percorsi ciclabili per svolgere le proprie attività.

Anche in questo caso i residenti sono maggiormente concordi con l'affermazione relativa alla scarsità di piste ciclabili.

Una probabile risposta può essere riscontrata dal fatto che i residenti hanno con maggior probabilità, la possibilità e la necessità di vivere il territorio in un contesto di prossimità compiendo con maggior frequenza tragitti considerati minori e lontani dai percorsi ufficiali segnalati per svolgere le loro attività in bicicletta a differenza dei non residenti.

Per le attività quotidiane con tragitto "costretto" (dal punto A al punto B), molto spesso gli utenti si ritrovano a percorrere percorsi stradali in sede promiscua con interruzioni, incroci, rotatorie, gestione della precedenza, ecc.

Per i non residenti la quantità di piste ciclabili all'interno del Parco è considerata meno scarsa rispetto a quanto percepito da coloro che risiedono nel Parco (rispettivamente circa il 30% per i primi e 40% per i secondi).

Tutti gli utenti, indipendentemente dalla loro residenza e dalla attività specifica, hanno la possibilità di vivere e scoprire il territorio sulla base di informazioni specifiche sui tragitti disponibili, sulla loro tipologia, grado di difficoltà. Il livello informativo legato ai percorsi può fungere da driver per incentivare l'uso della bicicletta e ampliare il bacino di utenza.

A livello istituzionale il Parco ha un proprio sito e una propria applicazione mobile¹⁶⁸ dedicata, in cui gli utenti possono accedere a diverse informazioni quali: flora e fauna, meteo, ricettività, punti di interesse, percorsi, eventi, guide, prodotti tipici, produttori locali, ecc.

Per scoprire il territorio in bicicletta sono indicati solamente tre percorsi (a differenza delle decine di percorsi a piedi): il principale è il percorso "E2 - Anello dei Colli Euganei", di lunghezza di circa 63 km, che è un itinerario cicloturistico che si sviluppa attorno al Parco Regionale. A completamento ve ne sono segnalati altri due quali il "Collegamento Ciclovía fiume Bacchiglione – Anello Colli Euganei" di 6,3 km (percorso di collegamento fra E2 e la Ciclovía del fiume Bacchiglione) e il percorso denominato "Canale Battaglia" di 10,9 km.

¹⁶⁸ <https://app.parcocolleieuganei.com/>



Per trovare altri percorsi l'utente può consultare portali al di fuori di quelli istituzionali quali:

- **MagicoVeneto¹⁶⁹**: un portale completamente indipendente e gestito amatorialmente che raccoglie diverse informazioni per vivere la regione. Qui si possono trovare diverse proposte di itinerari suddivisi per tipologia di bicicletta e grado di difficoltà;
- **Kamoot¹⁷⁰**: piattaforma di pianificazione e navigazione attività outdoor che permette di creare e condividere percorsi e itinerari sulla base della propria attività. Kamoot permette di accedere, sia attraverso il proprio sito web che applicazione mobile, a decine di percorsi e itinerari. L'utente in base alla propria predisposizione può filtrare la ricerca per tipologia di bicicletta, grado di difficoltà, tipo di superficie, durata, ecc. Inoltre, può scaricare le mappe e utilizzarle sia online che offline;
- **Strava¹⁷¹**: social network per gli atleti che permette di registrare, monitorare e condividere le proprie attività sportive, ed esplorare attività, gli itinerari e i percorsi compiuti dagli altri utenti filtrando per località, tipologia di sport, ecc.
- Ricerca su motori di ricerca (es: *Google*): digitando "percorsi in bicicletta Colli Euganei", oltre ai siti web già citati, compaiono come risultati di ricerca blog, portali e siti ognuno dei quali presenta delle proposte. Figure 6.8 e 6.9

¹⁶⁹ <https://www.magicoveneto.it/euganei/bike.htm>

¹⁷⁰ <https://www.komoot.com/it-it/guide/163893/fantastici-percorsi-e-itinerari-ciclabili-nei-dintorni-di-colli-euganei>


¹⁷¹ <https://www.strava.com/>

Google X  

Immagini Maps Notizie Video Libri Voli Finanza


Circa 94.100 risultati (0,45 secondi)

Risultati per **Padova PD** ⋮

 **komoot.com**
<https://www.komoot.com> > it-it > guide > fantastici-perco... ⋮


I 20 percorsi e itinerari ciclabili migliori nei dintorni di Colli ...

Percorsi ciclabili nei dintorni di **Colli Euganei**. Scopri i 20 migliori itinerari e **percorsi per bici** nella regione. Completati di foto e consigli di altri ...
 Hai visitato questa pagina in data 02/06/23

 **parcocollieuganei.com**
<http://www.parcocollieuganei.com> > itinerari-bicicletta ⋮


In bici - Parco Regionale dei Colli Euganei

Oltre ai **percorsi** di viabilità ordinaria per il ciclismo su strada e ai sentieri che più si prestano alla mountain bike, l'Anello Ciclabile e le sue deviazioni ...

 **bikeitalia.it**
<https://www.bikeitalia.it> > lanello-dei-colli-euganei-in-... ⋮


L'anello dei Colli Euganei in bicicletta - Bikeitalia

Il **percorso** prosegue poi a sinistra prima dell'ingresso a Treponti e giunge attraverso campi coltivati ad Abano Terme, punto di partenza del giro. Mappa Anello ...

 **vivovenetia.it**
<https://www.vivovenetia.it> > percorsi-colli-euganei ⋮

Percorsi Colli Euganei. 3 itinerari in bicicletta da fare


I nostri **percorsi in bici** sui **Colli Euganei** sono: giro delle città murate della Bassa Padovana. Seguendo poi il tratto meridionale dell'anello ciclabile dei ...

 **cyclinginlove.com**
<https://cyclinginlove.com> > Veneto ⋮

Colli euganei in bicicletta: un paradiso per il cicloturista


31 mar 2021 — Sui **Colli Euganei** in **bicicletta** alla scoperta delle loro strade e punti di interesse naturalistici e storici.
 Hai visitato questa pagina in data 12/06/23


Figura 6.8 Schermata dei risultati di ricerca per “percorsi in bicicletta Colli Euganei” – parte 1 di 2. Fonte ed elaborazione proprie

 eliseo.it
<http://www.eliseo.it> > percorsi-bicicletta-colli-euganei

4 itinerari in bici alla scoperta dei Colli Euganei

1. **Percorso in bicicletta: Colli di Battaglia e Galzignano** Tempo di percorrenza: 1h45' + 2h Lunghezza: 31,7 km Altitudine max: 78 m Dislivello complessivo: ...




 piste-ciclabili.com
<https://www.piste-ciclabili.com> > itinerari > 856-colli-e...

Colli Euganei - mappa percorso ciclabile - bici / mountain bike


Salve, ho percorso l'anello dei **Colli Euganei** domenica 25 settembre, partendo da Padova. Il tracciato è molto interessante e permette di ammirare i Colli da ...


Hai visitato questa pagina 2 volte. Ultima visita: 12/06/23

 sportoutdoor24.it
<https://www.sportoutdoor24.it> > viaggi > cicloturismo

Tre imperdibili itinerari in bicicletta nei Colli Euganei

20 apr 2021 — Tre imperdibili itinerari in **bicicletta** nei **Colli Euganei** 1. Este – Calaone – Baone 2. Arquà Petrarca – Valle San Giorgio – Cingolina 3. Le ...




 magicoveneto.it
<https://www.magicoveneto.it> > euganei > bike


cicloturismo e mountain bike nei Colli Euganei


Tra i **percorsi** più noti e frequentati vi è l'itinerario della ex gara di mountain bike "Transeuganea", che funge un po' spina dorsale, snodo e collegamento tra ...

Tempi di pedalata: 5 ore o più Lunghezza: circa 45 km

Hai visitato questa pagina in data 12/06/23





 **Video** :



COLLI EUGANEI: in BICI immersi nella NEBBIA


YouTube Gravellata
29 nov 2021

 5 momenti chiave in questo video



CICLOVIA ANELLO DEI COLLI EUGANEI (Tour in BICI ...

YouTube Ragazzi In Viaggio
9 set 2021



La Ciclovía dei Colli Euganei la PIU BELLA del VENETO!E la ...

YouTube Federico Dalla Palma
6 mar 2022

Figura 6.9 Schermata dei risultati di ricerca per “percorsi in bicicletta Colli Euganei” – parte 2 di 2. Fonte ed elaborazione proprie

La proposta che si può suggerire è quella di colmare il gap informativo riscontrato nel canale ufficiale rispetto a quanto riportato dai portali indipendenti.

Attraverso il monitoraggio degli utenti che visitano il territorio, la raccolta di dati relativamente alla affluenza e alla frequentazione dei percorsi, è possibile generare delle mappe “*real time*” aggiornate e dinamiche basate sulle modalità di fruizione del territorio. Questo approccio basato sulla analisi diretta potrebbe dar vita ad un approccio di tipo evolutivo basato sulla analisi dei dati.

6.1.3 Percorsi non promiscui con la sede stradale

L’aspetto riguardante la non promiscuità di alcuni tratti di piste ciclabili è fondamentale per il senso di sicurezza e per la capacità attrattiva di un territorio di essere vissuto in bicicletta.

Dopo gli aspetti riguardanti la manutenzione e la sicurezza e la presenza di piste ciclabili, la non promiscuità di alcuni tratti ha ottenuto un grado di importanza massima pari a 6 per più del 40% dei rispondenti del campione.

L’affermazione relativa all’esistenza di troppi tratti promiscui è stata condivisa maggiormente dai residenti del Parco rispetto ai non residenti. I primi si ritengono molto d’accordo per circa il 50%, mentre i secondi per circa il 40%.

Anche in questo caso, la differenza può riscontrarsi nel diverso modo di vivere il territorio da parte dei residenti, i quali compiono più tragitti per attività quotidiane e trascorrono il loro tempo libero in bicicletta percorrendo vie minori che spesso non sono dotate di piste ciclabili interamente dedicate.

6.1.4 Pulizia dei percorsi

L’aspetto della pulizia dei percorsi è estremamente importante per quasi il 40% dei rispondenti.

Interessante notare come sia mediamente più importante per i residenti del Parco rispetto ai non residenti. Per più del 40% dei primi si tratta di un aspetto di massima importanza, rispetto a circa il 35% dei secondi.

Nonostante per il campione di riferimento la pulizia dei Parco sia considerata ridotta per circa il 29% dei rispondenti, notiamo che per i 37% circa dei residenti i percorsi sono pochi puliti, mentre la quota si abbassa a circa il 23% dei non residenti.

La presenza di rifiuti lungo i percorsi e gli itinerari dipende principalmente dalla cultura ed educazione di chi li frequenta.

Carte di caramelle, bottiglie di plastica, confezioni di *energy drink* gettate a terra sono solo alcuni esempi della tipologia di rifiuti che spesso si trovano lungo i percorsi.

La pulizia del territorio è una cartina di tornasole del senso di civiltà di coloro che nel territorio vi vivono, vi transitano o vi interagiscono con esso.

Il senso del rispetto dell'ambiente e del logico ragionamento "se riesco a portarmi appresso una caramella, una bottiglia d'acqua o una confezione di bevanda energetica integre, riesco sicuramente a riportarmi a casa e quindi a smaltire correttamente nella differenziata, gli imballaggi vuoti e meno voluminosi" sono figli di una cultura e di un senso civico e di attenzione verso l'ambiente che derivano da una sensibilità personale e dall'educazione ricevuta.

Come riportato nel primo capitolo parlando di sostenibilità, oltre alle tre dimensioni ambientale, sociale ed economica, vi è una quarta: quella culturale risultato di un insieme di valori.

Vi è pertanto bisogno di una maggiore educazione e sensibilizzazione verso questi temi fin da piccoli. Già dalla scuola dell'infanzia è possibile dedicare del tempo ad attività utili a formare il senso civico e di rispetto ambientale (e non solo) dei cittadini di domani.

6.1.5 Servizio pubblico per il trasporto delle biciclette

L'ultimo aspetto oggetto di analisi riguarda la presenza di un servizio pubblico per il trasporto delle biciclette.

Il campione nel complesso lo ha valutato estremamente importante per il 29%.

Si nota una differenza del grado di importanza massima tra i residenti e i non residenti: 26% per i primi e quasi il 35% per i secondi.

Il risultato non sorprende in quanto solitamente i non residenti devono compiere tragitti più lunghi per raggiungere il Parco per le loro attività di tempo libero, e la presenza di

un servizio pubblico per il trasporto delle biciclette risulta una valida e più sostenibile alternativa all'auto privata.

Nonostante questa differenza riscontrata, tutto il campione è ben distribuito e concorda per 50,9% sul fatto che il servizio pubblico per il trasporto biciclette sia ridotto e andrebbe potenziato.

A livello di trasporto pubblico il Parco dei Colli Euganei può essere raggiunto tramite treno, ma le poche stazioni ferroviarie si trovano nei comuni di Abano Terme, Montegrotto Terme, Battaglia Terme, Monselice e Este. Sono serviti solamente i lati est e sud del perimetro del Parco lasciando scoperto tutto il resto del territorio.

Una valida alternativa per raggiungere il Parco sarebbe l'utilizzo degli autobus pubblici per il trasporto extraurbano di BusItalia del gruppo Ferrovie dello Stato Italiane. BusItalia è presente in Veneto, Umbria, Campania e Toscana ma solamente per la regione Umbria e la città di Rovigo propone il servizio "Bus&Bici"¹⁷².

Si tratta di un servizio su prenotazione che permette ai viaggiatori di scoprire il territorio servito raggiungendolo grazie a mezzo attrezzati di apposito carrello per il trasporto bici.

Questo servizio potrebbe essere implementato anche nel nostro territorio collegando congiuntamente anche la città di Padova che è stazione capolinea.

Sia i viaggiatori che i cicloamatori, i risiedenti all'interno e all'esterno del Parco, avrebbero la possibilità di raggiungere più facilmente punti di interesse dislocati all'interno del Parco stesso, evitando di utilizzare l'auto privata, favorendo al tempo stesso il trasporto intermodale. La stazione ferroviaria della città di Padova, adiacente al capolinea degli autobus, è facilmente raggiungibile da tutte le direttrici.

6.2 Parola agli utenti

Attraverso la somministrazione del questionario si è destinata un'ultima parte dedicata a domande aperte facoltative con lo scopo di raccogliere consigli e suggerimenti per migliorare l'esperienza nell'uso della bicicletta.

¹⁷² <https://www.fsbusitalia.it/content/fsbusitalia/it/turismo/programma-il-tuo-viaggio.html#sport>

Inoltre, è stato chiesto loro di indicare a cosa associno il termine bicicletta, per indagare se ci sono aspetti, oltre a quelli del significato del termine relativo al mezzo di trasporto, che possono essere ulteriormente utilizzati come leva semantica, emotiva e di coinvolgimento per gli utenti, in modo da incentivarli e attrarli verso l'utilizzo della bicicletta come mezzo di mobilità sostenibile e di sviluppo locale sostenibile.

La figura 6.10 mostra i consigli e i suggerimenti raccolti da coloro che si sono sentiti di rispondere. La figura mostra sia la quota di coloro che hanno praticato almeno una attività in bicicletta all'interno del Parco, sia coloro che nel Parco non vi sono mai stati. Sono stati raccolti complessivamente 335 consigli e suggerimenti. Alcuni rispondenti non hanno risposto, altri si sono limitati a scrivere un unico termine, altri ad indicarne più di uno.

Per la tipologia di risposta aperta e descrittiva, le risposte sono state raggruppate per vicinanza o similitudine semantica.

Come si può notare, i rispondenti richiamano gli aspetti della ciclabilità considerati per loro importanti: manutenzione, sicurezza e aumento di piste ciclabili dedicate intese come esclusivamente riservate ai ciclisti, e aumento delle piste ciclabili in senso generale.

Il principale consiglio/suggerimento è riferito all'educazione all'uso della bicicletta intesa come maggiore utilizzo consapevole del mezzo, maggiore rispetto degli utenti della strada (ciclisti e non), maggior uso del caschetto.

Interessante trovare al quinto posto la cultura nell'uso intesa come maggiori e più frequenti campagne di sensibilizzazione e di promozione all'uso della bicicletta quale mezzo ecologico, sano e sostenibile, sia all'interno delle scuole sia l'organizzazione di eventi dedicati.

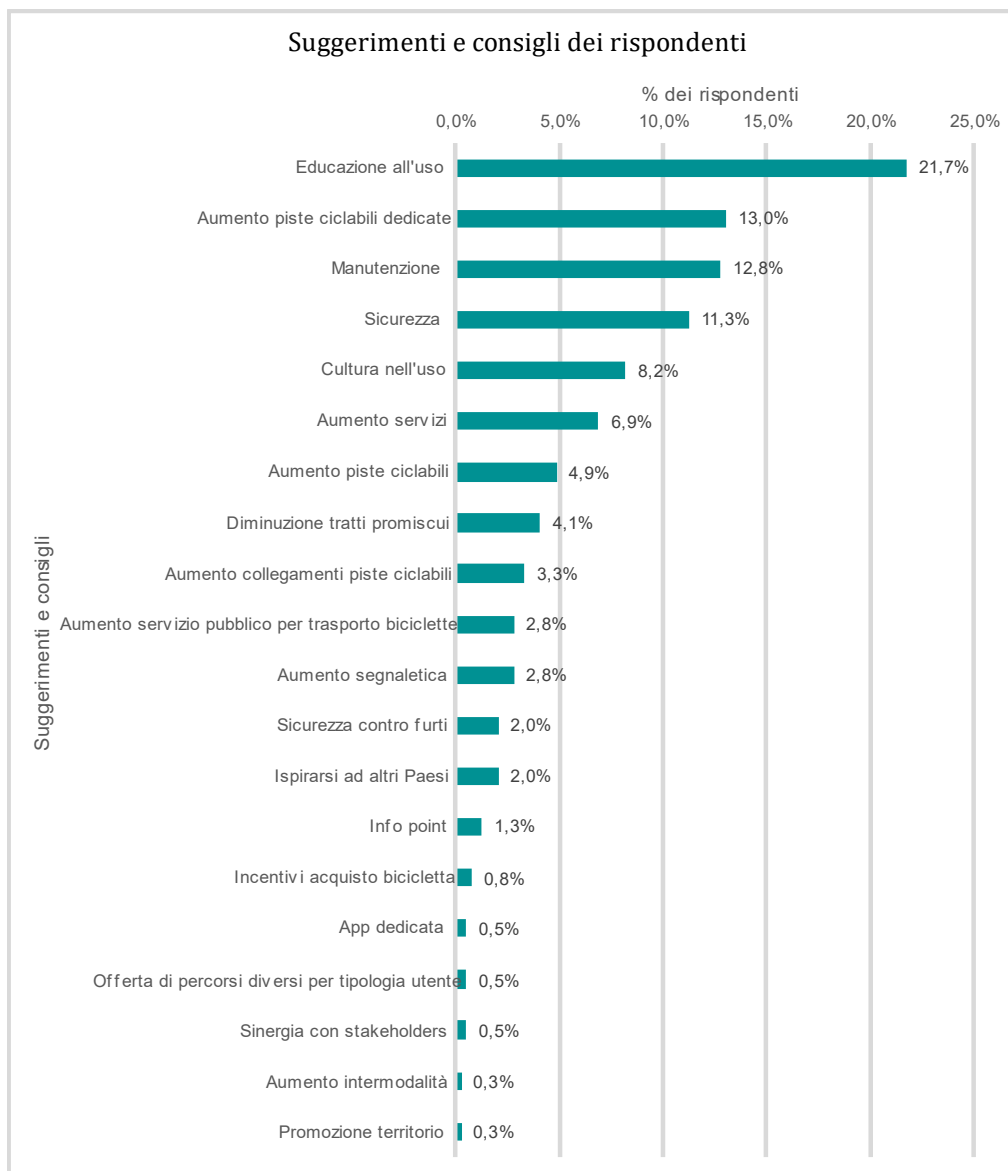


Figura 6.10 Consigli e suggerimenti dei rispondenti. Fonte ed elaborazione proprie

Infine, i rispondenti hanno espresso a cosa associano il termine bicicletta (figura 6.11). Oltre al concetto di mezzo di trasporto per i rispondenti la bicicletta è sinonimo di tempo libero, di allontanamento dalle attività quotidiane, momento da dedicare a se stessi, elemento di puro relax, momento o mezzo per allenamento e per il divertimento. Inoltre, la bicicletta rappresenta la possibilità di stare a contatto con la natura, di scoprire il territorio e di godere dei suoi scorci e paesaggi.

Per gli utenti inoltre la bicicletta non è solo un mezzo di trasporto comodo e agile, ma anche sinonimo di un comportamento sostenibile, salutare e di benessere. Il benessere è inteso sia come fisico ma anche mentale perché permette di prendersi del tempo per se

stessi in modo rallentato, scaricare lo stress accumulato e trascorrere il tempo con spensieratezza e in totale libertà.

La bicicletta non è dunque un mero e semplice mezzo di trasporto, ma è uno stile di vita che permette di assumere comportamenti sostenibili, di scoprire i territori e di trascorrere il proprio tempo libero in modo soddisfacente e benefico.

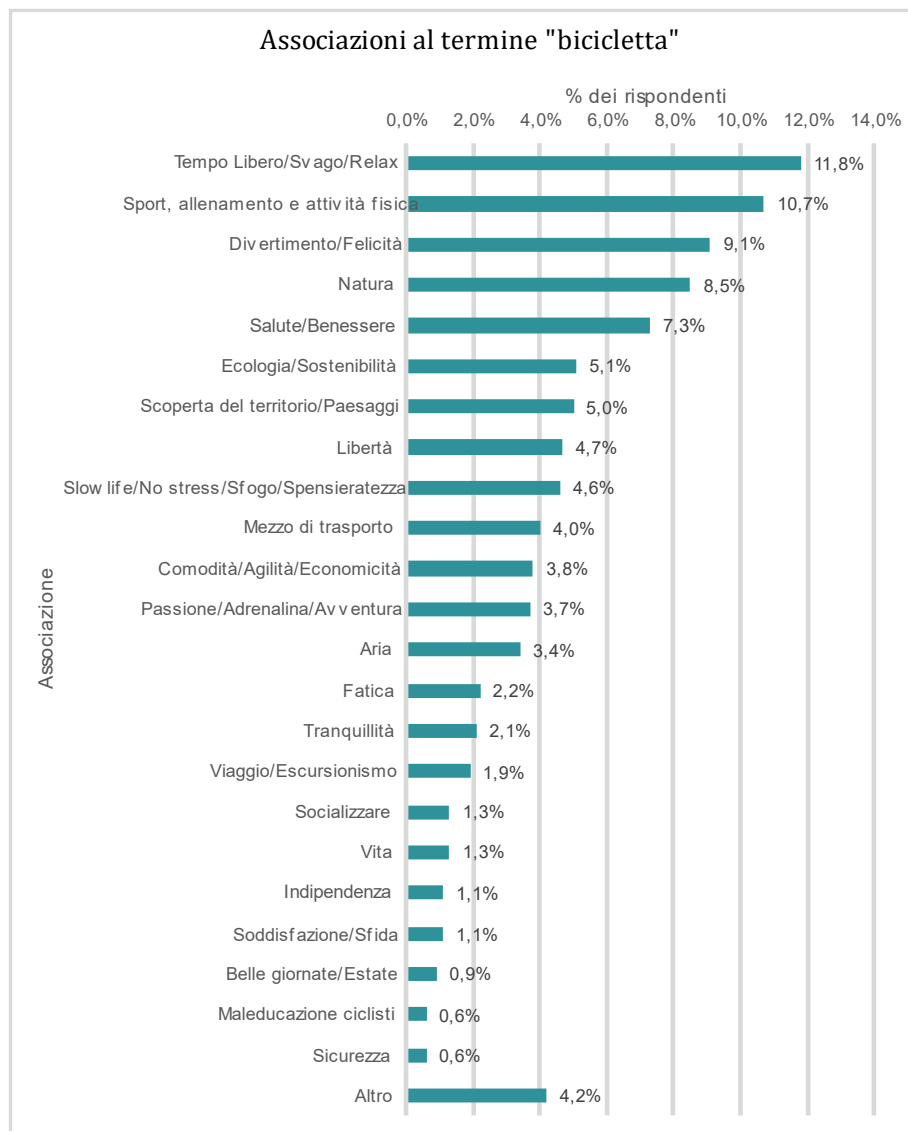


Figura 6.11 Associazioni al termine bicicletta. Fonte ed elaborazione proprie

6.3 Conclusioni

In questo elaborato si sono discusse varie argomentazioni e tematiche legate alla bicicletta come mezzo di trasporto ma non solo.

Attraverso la trattazione di alcuni temi come la sostenibilità, lo sviluppo locale sostenibile, i fattori e le pratiche di sviluppo locale sostenibile quali turismo sostenibile e mobilità sostenibile, e il consumo di tempo libero, si è riscontrato come la bicicletta non sia effettivamente solo un semplice mezzo di trasporto.

Il suo uso rappresenta un driver per la mobilità sostenibile, per il turismo lento ed esperienziale, e inoltre permette di trascorre il proprio tempo libero “in modo rallentato”.

La bicicletta è un mezzo ecologico, nella maggioranza dei casi economico nella manutenzione, salutare, silenzioso e il suo utilizzo rappresenta una pratica di comportamento sostenibile del singolo cittadino.

Per aumentarne ed incentivarne l'uso, sono necessari diversi elementi sia tangibili che intangibili.

Una cultura ed una educazione al suo utilizzo, promossa fin da piccoli, una presa di coscienza e un nuovo stile di vita possono contribuire ad aumentarne un utilizzo maggiore e consapevole.

Dal punto di vista pratico invece, al fine di rendere il mezzo oggettivamente fruibile, sono da tenere in considerazione vari aspetti legati alla ciclabilità. Alcuni più di altri possono fungere da driver come incentivo all'uso della bicicletta sia per gli spostamenti quotidiani sia per quelli legati alle attività di ricreazione e turismo.

Il complesso di percorsi ciclabili e delle facilitazioni per il movimento delle biciclette se gestiti in modo efficiente contribuiscono ad attirare praticanti e ad incentivarne l'uso.

In questa breve analisi riguardante alcuni gruppi di utenti che hanno avuto modo di utilizzare la bicicletta all'interno del Parco Regionale dei Colli Euganei, si sono riscontrati alcuni importanti risultati relativamente ad alcuni aspetti della ciclabilità ritenuti importanti dagli utenti ma che al tempo stesso non li soddisfano e non sono considerati sufficienti in particolar modo da coloro che frequentano i percorsi ciclabili. Il miglioramento degli aspetti relativi allo stato di manutenzione e sicurezza dei percorsi, nonché alla riduzione dei tratti promiscui con la sede stradale e l'inserimento di servizi come il trasporto pubblico per il trasporto delle biciclette, potranno migliorare il grado di attrattività del territorio, saranno un elemento per una più agevole fruibilità e

un driver per la sua scoperta, sia da parte di coloro che vi risiedono sia per coloro che ne sono attratti per motivi legati alle attività sportive, turistiche e culturali.

Appendice

Allegato 1 – Questionario

Ciclabilità

Benvenuta/o!

Sono Elena, una studentessa del corso di laurea magistrale in Marketing e Comunicazione dell'Università Ca' Foscari Venezia.

Chiedo il tuo aiuto attraverso la compilazione di questo breve e semplice questionario, in quanto sto conducendo un'indagine sul tema della ciclabilità.

La ciclabilità è l'insieme delle piste ciclabili e delle altre facilitazioni per il movimento delle biciclette.

Il tuo contributo è fondamentale per la ricerca che sto effettuando e ti ringrazio fin d'ora per il tuo prezioso aiuto!

Tempo di compilazione previsto: 15 minuti.

Grazie per la collaborazione.

Se stai svolgendo questo questionario dal tuo smartphone o tablet, ti invito a ruotare il dispositivo orizzontalmente o scorrere da destra verso sinistra le opzioni per poterle vedere tutte.

Ti ricordo che ai sensi del D. Lgs. 30 Giugno 2003 n. 196 e Regolamento Europeo 2016/279 sul trattamento dei dati personali, i dati verranno raccolti in forma anonima ed aggregata, e saranno utilizzati al solo scopo di questa ricerca; nessun dato sarà utilizzato per fini commerciali.

*** Indica una domanda obbligatoria**

1. Possiedi una bicicletta? *

Contrassegna solo un ovale.

Sí

No *Passa alla domanda 4.*

Tipologia bicicletta

2. Che tipologia di bicicletta possiedi? *

Seleziona tutte le voci applicabili.

	Normale	E-bike
City bike	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Mountain Bike	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Bici da corsa	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Bici da cicloturismo	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Bici pieghevole	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Bici da ciclocross	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Gravel Bike	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Fat Bike	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Downhill	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Handbike	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Bici bambino 3-14 anni	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Altro	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

3. Se alla domanda precedente hai selezionato "Altro", specifica di seguito.

Uso della bicicletta - vantaggi e svantaggi

4. Quali sono per te i vantaggi nell'uso della bicicletta? (massimo 3 risposte) *

Seleziona tutte le voci applicabili.

- Permette di fare esercizio fisico
- Risparmio economico negli spostamenti
- Permette la scoperta del territorio
- Permette di essere in contatto con la natura
- Permette maggiore agilità nel traffico
- Comoda per gli spostamenti brevi
- È facile da parcheggiare
- Il suo utilizzo riduce lo stress
- È un mezzo ecologico nell'utilizzo
- È un mezzo economico nella gestione e manutenzione
- Altro: _____

5. Quali sono per te gli svantaggi nell'uso della bicicletta? (massimo 3 risposte) *

Seleziona tutte le voci applicabili.

- È scomoda per percorsi lunghi
- È difficile il trasporto di oggetti (borse, spesa, ecc.)
- Si respira aria inquinata
- Si suda troppo
- Rischio di furto della bicicletta
- Il ciclista è vulnerabile in caso di incidente con altri mezzi
- Presenza di troppi tratti promiscui con la strada
- Le piste ciclabili non sono adeguate (manutenzione e diffusione)
- Rischi correlati con le intemperie
- Impossibilità di trasportare passeggeri adulti
- Pedalare è faticoso
- È intrinsecamente pericoloso (se cado mi faccio male)
- Altro: _____

Importanza della ciclabilità

Sulla base delle attività svolte in bicicletta e della tua esperienza di frequentazione delle piste e percorsi ciclabili, ti chiedo di esprimere quanto per te sono importanti alcuni aspetti della ciclabilità.

6. Esprimi il tuo giudizio sui seguenti aspetti della ciclabilità riportando quanto è* importante per te, dando un valore da 1 a 6, in cui 1 significa "per nulla importante" e 6 significa "estremamente importante".

Se stai svolgendo questo questionario dal tuo smartphone o tablet, ti invito a ruotare il dispositivo orizzontalmente o scorrere da destra verso sinistra le opzioni per poterle vedere tutte.

Contrassegna solo un ovale per riga.

	1	2	3	4	5	6
Manutenzione e sicurezza (presenza di buche, erbacce, staccionate, barriere, segnaletica, ecc.)	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Presenza di panchine, cestini per rifiuti, fontanelle	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Presenza di segnaletica turistica	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Presenza di piste ciclabili	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Pulizia dei percorsi (presenza di rifiuti lungo i percorsi)	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Presenza di punti di assistenza/piccole riparazioni	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

Percorsi non promiscui con la sede stradale	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
---	-----------------------	-----------------------	-----------------------	-----------------------	-----------------------	-----------------------

Presenza di strutture ricettive "bike friendly"	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
---	-----------------------	-----------------------	-----------------------	-----------------------	-----------------------	-----------------------

Facilità nel reperire informazioni di percorsi e itinerari	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
--	-----------------------	-----------------------	-----------------------	-----------------------	-----------------------	-----------------------

Presenza di punti per noleggio bicicletta	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
---	-----------------------	-----------------------	-----------------------	-----------------------	-----------------------	-----------------------

Offerta di tour organizzati	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
-----------------------------	-----------------------	-----------------------	-----------------------	-----------------------	-----------------------	-----------------------

Offerta di gare/competizioni amatoriali	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
---	-----------------------	-----------------------	-----------------------	-----------------------	-----------------------	-----------------------

Presenza di aree dedicate (con punti ristoro, servizi igienici, ecc. Es.: bici grill, hub cicloturistici)	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
---	-----------------------	-----------------------	-----------------------	-----------------------	-----------------------	-----------------------

Accessibilità per persone disabili e bambini	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
--	-----------------------	-----------------------	-----------------------	-----------------------	-----------------------	-----------------------

Servizio pubblico per trasporto biciclette	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
--	-----------------------	-----------------------	-----------------------	-----------------------	-----------------------	-----------------------

Colli Euganei in bicicletta



7. Sei mai stato in bicicletta all'interno del Parco Regionale dei Colli Euganei? *

Contrassegna solo un ovale.

- Sì *Passa alla domanda 34.*
- No

Uso della bicicletta per lavoro/studio

Le domande che seguono si riferiscono al tuo utilizzo o meno della bicicletta per determinate attività.

8. Nell'ultimo mese hai utilizzato la bicicletta per effettuare spostamenti casa - lavoro/studio? *

Contrassegna solo un ovale.

- Sì
- No *Passa alla domanda 11.*

Uso della bicicletta per lavoro/studio

Le domande che seguono si riferiscono al tuo utilizzo o meno della bicicletta per determinate attività.

9. Specifica la tipologia di spostamenti effettuati in bicicletta nell'ultimo mese. *

Seleziona tutte le voci applicabili.

- Casa - Lavoro
 Casa - Studio

10. Quanto dista il luogo di lavoro/studio dalla tua abitazione? *

Contrassegna solo un ovale per riga.

	Meno di 1 km	Da 1 a 4 km	Da 4 a 10km	Più di 10km
Luogo di lavoro	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Luogo di studio	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

Uso della bicicletta per effettuare acquisti

Le domande che seguono si riferiscono al tuo utilizzo o meno della bicicletta per determinate attività.

11. Nell'ultimo mese hai utilizzato la bicicletta per effettuare delle commissioni? *

Contrassegna solo un ovale.

- Sì
 No *Passa alla domanda 14.*

Uso della bicicletta per effettuare acquisti

Le domande che seguono si riferiscono al tuo utilizzo o meno della bicicletta per determinate attività.

12. Quanto dista il punto vendita dove acquisti abitualmente dalla tua abitazione? *

Contrassegna solo un ovale.

- Meno di 1 km
- Da 1 a 4 km
- Da 4 a 10 km
- Più di 10 km

13. Principalmente quando utilizzi la bicicletta per effettuare le commissioni? *

Contrassegna solo un ovale.

- Dal lunedì al venerdì
- Il sabato e/o la domenica

Uso della bicicletta per attività fisica

Le domande che seguono si riferiscono al tuo utilizzo o meno della bicicletta per determinate attività.

14. Pratichi attività fisica in bicicletta? *

Contrassegna solo un ovale.

- Sì
- No *Passa alla domanda 19.*

Uso della bicicletta per attività fisica

Le domande che seguono si riferiscono al tuo utilizzo o meno della bicicletta per determinate attività.

15. Per quali motivi scegli di utilizzare la bicicletta per fare attività fisica? (massimo 3 risposte) *

Seleziona tutte le voci applicabili.

- Per i percorsi e il paesaggio
- Per godere del tempo libero in modo rallentato
- Perché è di moda
- Per socializzare
- Perché voglio avere un comportamento sostenibile
- Per allenarmi
- Per sfidare me stesso/a
- Perché è avventuroso
- Perché è il mio sport preferito
- Per le scalate e le discese
- Per i sentieri sterrati
- Perché l'offerta di altre discipline è scarsa
- Altro: _____

16. Per ogni attività indica quale è la lunghezza tipica del tragitto che compi più frequentemente in bicicletta (Nel caso non utilizzassi la bicicletta scegli "non uso") *

Contrassegna solo un ovale per riga.

	Non uso	Fino a 10km	Da 10 a 25km	Da 25 a 50km	Da 50 a 100km	Da 100 a 150 km	Più di 150km
Relax	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Sport amatoriale	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Sport agonistico	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

17. Principalmente, in quale periodo della settimana utilizzi la bicicletta? (Nel caso non utilizzassi la bicicletta scegli "non uso")*

Contrassegna solo un ovale per riga.

	Non uso	Dal lunedì al venerdì	Il sabato e/o la domenica
Relax	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Sport amatoriale	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Sport agonistico	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

18. Per ogni attività indica con chi abitualmente utilizzi la bicicletta. (Nel caso non utilizzassi la bicicletta scegli "non uso")*

19. *Contrassegna solo un ovale per riga.*

	Non uso	Da solo	Con il/la partner	Con la famiglia	Con gli amici	Con un gruppo (associazione, squadra sportiva, ecc.)
Relax	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Sport amatoriale	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Sport agonistico	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

Uso della bicicletta per turismo

Le domande che seguono si riferiscono al tuo utilizzo o meno della bicicletta per determinate attività.

20. Nell'ultimo anno hai effettuato escursioni cicloturistiche in giornata (con partenza e ritorno a casa)? *

Contrassegna solo un ovale.

- Sì
- No *Passa alla domanda 24.*

Uso della bicicletta per turismo

Le domande che seguono si riferiscono al tuo utilizzo o meno della bicicletta per determinate attività.

21. Per quali motivi scegli di utilizzare la bicicletta per le tue escursioni giornaliere? (massimo 3 risposte) *

Seleziona tutte le voci applicabili.

- Per fare sport ed esercizio fisico
- Per essere a contatto con la natura
- Per scoprire il territorio
- Perchè la bicicletta è un mezzo flessibile
- Perchè è di moda
- Perchè voglio avere un comportamento sostenibile
- Per socializzare
- Perchè è avventuroso
- Per godere del tempo libero in modo rallentato
- Perchè voglio percorrere determinati sentieri e/o itinerari
- Altro: _____

21. Con chi abitualmente effettui escursioni cicloturistiche in giornata? *

Contrassegna solo un ovale.

- Da solo
- Con gli amici
- Con il/la partner
- Con la famiglia
- Con un gruppo (associativo, turistico, sportivo, ecc.)
- Altro: _____

22. Quale bicicletta utilizzi abitualmente per le tue escursioni cicloturistiche in giornata? *

Contrassegna solo un ovale.

- Propria
- Di amici, parenti o conoscenti
- A noleggio dalla struttura ricettiva
- A noleggio da un negozio di noleggio
- A noleggio da chi ha organizzato l'escursione
- Altro: _____

23. Con quale mezzo raggiungi abitualmente il punto di partenza della tua escursione cicloturistica in giornata? *

Contrassegna solo un ovale.

- Auto privata
- Motocicletta o ciclomotore
- Mezzo pubblico (treno, autobus, tram, ecc.)
- Bicicletta
- Trasporto intermodale (più mezzi - modalità)
- Camper
- Autobus privato
- Altro: _____

Uso della bicicletta per turismo

Le domande che seguono si riferiscono al tuo utilizzo o meno della bicicletta per determinate attività.

24. Nell'ultimo anno hai utilizzato la bicicletta durante una vacanza per escursioni, passeggiate, ecc.? *

Contrassegna solo un ovale.

- Sì
- No *Passa alla domanda 29.*

Uso della bicicletta per turismo

Le domande che seguono si riferiscono al tuo utilizzo o meno della bicicletta per determinate attività.

25. In vacanza, per quali motivi scegli di utilizzare la bicicletta per le tue escursioni giornaliere, passeggiate, ecc.? (massimo 3 risposte) *

Seleziona tutte le voci applicabili.

- Per fare sport ed esercizio fisico
- Per essere a contatto con la natura
- Per scoprire il territorio
- Perchè la bicicletta è un mezzo flessibile
- Perchè è di moda
- Perchè voglio avere un comportamento sostenibile
- Per socializzare
- Perchè è avventuroso
- Per godere del tempo libero in modo rallentato
- Perchè voglio percorrere determinati sentieri e/o itinerari
- Altro: _____

26. In vacanza, con chi abitualmente effettui escursioni giornaliere, passeggiate, ecc. in bicicletta? *

Contrassegna solo un ovale.

- Da solo
- Con gli amici
- Con il/la partner
- Con la famiglia
- Con un gruppo (associativo, turistico, sportivo,
- ecc.) Altro: _____

27. In vacanza, quale bicicletta utilizzi abitualmente per le tue escursioni giornaliere, passeggiate, ecc.? *

Contrassegna solo un ovale.

- Propria
- Di amici, parenti o conoscenti
- A noleggio dalla struttura ricettiva
- A noleggio da un negozio di noleggio
- A noleggio da chi ha organizzato l'escursione/passeggiata
- Altro: _____

28. Con quale mezzo raggiungi abitualmente il punto di partenza della tua vacanza? *

Contrassegna solo un ovale.

- Auto privata
- Motocicletta o ciclomotore
- Mezzo pubblico (treno, autobus, tram, ecc.)
- Bicicletta
- Trasporto intermodale (più mezzi - modalità)
- Camper
- Autobus privato
- Altro: _____

Uso della bicicletta per turismo

Le domande che seguono si riferiscono al tuo utilizzo o meno della bicicletta per determinate attività.

29. Nell'ultimo anno hai fatto una vacanza in bicicletta (utilizzandola come mezzo di spostamento principale)? *

Contrassegna solo un ovale.

- Sì
- No *Passa alla domanda 63.*

Uso della bicicletta per turismo

Le domande che seguono si riferiscono al tuo utilizzo o meno della bicicletta per determinate attività.

30. Per quali motivi scegli di utilizzare la bicicletta come mezzo di spostamento principale per la tua vacanza? (massimo 3 risposte) *

Seleziona tutte le voci applicabili.

- Per fare sport ed esercizio fisico
- Per essere a contatto con la natura
- Per scoprire il territorio
- Perchè la bicicletta è un mezzo flessibile
- Perchè è di moda
- Perchè voglio avere un comportamento sostenibile
- Per socializzare
- Perchè è avventuroso
- Per godere del tempo libero in modo rallentato
- Perchè voglio percorrere determinati sentieri e/o itinerari
- Altro: _____

31. Con chi abitualmente fai una vacanza in bicicletta? *

Contrassegna solo un ovale.

- Da solo
- Con gli amici
- Con il/la partner
- Con la famiglia
- Con un gruppo (associativo, turistico, sportivo, ecc.)
- Altro: _____

32. Quale bicicletta utilizzi abitualmente per la tua vacanza in bicicletta? *

Contrassegna solo un ovale.

- Propria
- Di amici, parenti o conoscenti
- A noleggio dalla struttura ricettiva
- A noleggio da un negozio di noleggio
- A noleggio da chi ha organizzato la vacanza
- Altro: _____

33. Con quale mezzo raggiungi abitualmente il punto di partenza della tua vacanza in bicicletta? *

Contrassegna solo un ovale.

- Auto privata
- Motocicletta o ciclomotore
- Mezzo pubblico (treno, autobus, tram, ecc.)
- Bicicletta
- Trasporto intermodale (più mezzi - modalità)
- Camper
- Autobus privato
- Altro: _____

Passa alla domanda 63.

Uso della bicicletta all'interno del Parco Regionale dei Colli Euganei, per lavoro/studio

Le domande che seguono si riferiscono esclusivamente alle attività che hai effettuato in bicicletta all'interno del Parco Regionale dei Colli Euganei.

34. All'interno del Parco Regionale dei Colli Euganei
Nell'ultimo mese hai utilizzato la bicicletta per effettuare spostamenti casa
lavoro/studio? *

Contrassegna solo un ovale.

- Sì
- No *Passa alla domanda 37.*

Uso della bicicletta all'interno del Parco Regionale dei Colli Euganei, per lavoro/studio

Le domande che seguono si riferiscono esclusivamente alle attività che hai effettuato in bicicletta all'interno del Parco Regionale dei Colli Euganei.

35. Specifica la tipologia di spostamenti effettuati in bicicletta nell'ultimo mese. *

Seleziona tutte le voci applicabili.

Casa - Lavoro

Casa - Studio

36. Quanto dista il luogo di lavoro/studio dalla tua abitazione? *

Contrassegna solo un ovale per riga.

	Meno di 1 km	Da 1 a 4 km	Da 4 a 10km	Più di 10km
Luogo di lavoro	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Luogo di studio	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

Uso della bicicletta all'interno del Parco Regionale dei Colli Euganei per effettuare acquisti

Le domande che seguono si riferiscono esclusivamente alle attività che hai effettuato in bicicletta all'interno del Parco Regionale dei Colli Euganei.

37. All'interno del Parco Regionale dei Colli Euganei

Nell'ultimo mese hai utilizzato la bicicletta per effettuare delle commissioni? *

Contrassegna solo un ovale.

Sì

No *Passa alla domanda 40.*

Uso della bicicletta all'interno del Parco Regionale dei Colli Euganei per effettuare acquisti

Le domande che seguono si riferiscono esclusivamente alle attività che hai effettuato in bicicletta all'interno del Parco Regionale dei Colli Euganei.

38. Quanto dista il punto vendita dal quale acquisti abitualmente dalla tua abitazione? *

Contrassegna solo un ovale.

- Meno di 1 km
- Da 1 a 4 km
- Da 4 a 10 km
- Più di 10 km

39. Principalmente quando utilizzi la bicicletta per effettuare le commissioni? *

Contrassegna solo un ovale.

- Dal lunedì al venerdì
- Il sabato e/o la domenica

Uso della bicicletta all'interno del Parco Regionale dei Colli Euganei per attività fisica

Le domande che seguono si riferiscono esclusivamente alle attività che hai effettuato in bicicletta all'interno del Parco Regionale dei Colli Euganei.

40. All'interno del Parco Regionale dei Colli Euganei

Pratichi attività fisica in bicicletta (relax, sport amatoriale o agonistico)? *

Contrassegna solo un ovale.

- Sì
- No *Passa alla domanda 45.*

Uso della bicicletta all'interno del Parco Regionale dei Colli Euganei per attività fisica

Le domande che seguono si riferiscono esclusivamente alle attività che hai effettuato in bicicletta all'interno del Parco Regionale dei Colli Euganei.

41. Per quali motivi scegli di utilizzare la bicicletta per fare attività fisica? (massimo 3 risposte) *

Seleziona tutte le voci applicabili.

- Per i percorsi e il paesaggio
- Per godere del tempo libero in modo rallentato
- Perché è di moda
- Per socializzare
- Perché voglio avere un comportamento sostenibile
- Per allenarmi
- Per sfidare me stesso/a
- Perché è avventuroso
- Perché è il mio sport preferito
- Per le scalate e le discese
- Per i sentieri sterrati
- Perché l'offerta di altre discipline è scarsa
- Altro: _____

42. Per ogni attività indica qual è la lunghezza tipica del tragitto che compi più frequentemente in bicicletta (Nel caso non utilizzassi la bicicletta scegli "non uso")*

Contrassegna solo un ovale per riga.

	Non uso	Fino a 10km	Da 10 a 25km	Da 25 a 50km	Da 50 a 100km	Da 100 a 150 km	Più di 150km
Relax	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Sport amatoriale	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Sport agonistico	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

43. Principalmente in quale periodo della settimana utilizzi la bicicletta? (Nel caso non utilizzassi la bicicletta scegli "non uso")*

Contrassegna solo un ovale per riga.

	Non uso	Dal lunedì al venerdì	Il sabato e/o la domenica
Relax	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Sport amatoriale	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Sport agonistico	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

44. Per ogni attività indica con chi abitualmente utilizzi la bicicletta. (Nel caso non utilizzassi la bicicletta scegli "non uso") *

Contrassegna solo un ovale per riga.

	Non uso	Da solo	Con il/la partner	Con la famiglia	Con gli amici	Con un gruppo (associazione, squadra sportiva, ecc.)
Relax	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Sport amatoriale	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Sport agonistico	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

Uso della bicicletta all'interno del Parco Regionale dei Colli Euganei per turismo

Le domande che seguono si riferiscono esclusivamente alle attività che hai effettuato in bicicletta all'interno del Parco Regionale dei Colli Euganei.

45. All'interno del Parco Regionale dei Colli Euganei

Nell'ultimo anno hai effettuato escursioni cicloturistiche in giornata (con partenza e ritorno a casa)? *

Contrassegna solo un ovale.

Sì

No *Passa alla domanda 50.*

Uso della bicicletta all'interno del Parco Regionale dei Colli Euganei per turismo

Le domande che seguono si riferiscono esclusivamente alle attività che hai effettuato in bicicletta all'interno del Parco Regionale dei Colli Euganei.

46. Per quali motivi scegli di utilizzare la bicicletta per le tue escursioni giornaliere?
(massimo 3 risposte) *

Seleziona tutte le voci applicabili.

- Per fare sport ed esercizio fisico
- Per essere a contatto con la natura
- Per scoprire il territorio
- Perchè la bicicletta è un mezzo flessibile
- Perchè è di moda
- Perchè voglio avere un comportamento sostenibile
- Per socializzare
- Perchè è avventuroso
- Per godere del tempo libero in modo rallentato
- Perchè voglio percorrere determinati sentieri e/o itinerari
- Altro: _____

47. Con chi abitualmente effettui escursioni cicloturistiche in giornata? *

Contrassegna solo un ovale.

- Da solo
- Con gli amici
- Con il/la partner
- Con la famiglia
- Con un gruppo (associativo, turistico, sportivo, ecc.)
- Altro: _____

48. Quale bicicletta utilizzi abitualmente per le tue escursioni cicloturistiche in giornata? *

Contrassegna solo un ovale.

- Propria
- Di amici, parenti o conoscenti
- A noleggio dalla struttura ricettiva
- A noleggio da un negozio di noleggio
- A noleggio da chi ha organizzato l'escursione
- Altro: _____

49. Con quale mezzo raggiungi abitualmente il punto di partenza della tua escursione cicloturistica in giornata? *

Contrassegna solo un ovale.

- Auto privata
- Motocicletta o ciclomotore
- Mezzo pubblico (treno, autobus, tram, ecc.)
- Bicicletta
- Trasporto intermodale (più mezzi - modalità)
- Camper
- Autobus privato
- Altro: _____

Uso della bicicletta all'interno del Parco Regionale dei Colli Euganei per turismo

Le domande che seguono si riferiscono esclusivamente alle attività che hai effettuato in bicicletta all'interno del Parco Regionale dei Colli Euganei.

50. All'interno del Parco Regionale dei Colli Euganei

Nell'ultimo anno hai utilizzato la bicicletta durante una vacanza, per escursioni, passeggiate, ecc.? *

Contrassegna solo un ovale.

- Sì
- No *Passa alla domanda 56.*

Uso della bicicletta all'interno del Parco Regionale dei Colli Euganei per turismo

Le domande che seguono si riferiscono esclusivamente alle attività che hai effettuato in bicicletta all'interno del Parco Regionale dei Colli Euganei.

51. In vacanza, per quali motivi scegli di utilizzare la bicicletta per le tue escursioni giornaliere, passeggiate, ecc.? (massimo 3 risposte) *

Seleziona tutte le voci applicabili.

- Per fare sport ed esercizio fisico
- Per essere a contatto con la natura
- Per scoprire il territorio
- Perchè la bicicletta è un mezzo flessibile
- Perchè è di moda
- Perchè voglio avere un comportamento sostenibile
- Per socializzare
- Perchè è avventuroso
- Per godere del tempo libero in modo rallentato
- Perchè voglio percorrere determinati sentieri e/o itinerari
- Altro: _____

52. In vacanza, con chi abitualmente effettui escursioni giornaliere, passeggiate, ecc. in bicicletta? *

Contrassegna solo un ovale.

- Da solo
- Con gli amici
- Con il/la partner
- Con la famiglia
- Con un gruppo (associativo, turistico, sportivo, ecc.)
- Altro: _____

53. In vacanza, quale bicicletta utilizzi abitualmente per le tue escursioni giornaliere, passeggiate, ecc.? *

Contrassegna solo un ovale.

- Propria
- Di amici, parenti o conoscenti
- A noleggio dalla struttura ricettiva
- A noleggio da un negozio di noleggio
- A noleggio da chi ha organizzato l'escursione/passeggiata
- Altro: _____

54. Con quale mezzo raggiungi abitualmente il punto di partenza della tua vacanza? *

Contrassegna solo un ovale.

- Auto privata
- Motocicletta o ciclomotore
- Mezzo pubblico (treno, autobus, tram, ecc.)
- Bicicletta
- Trasporto intermodale (più mezzi - modalità)
- Camper
- Autobus privato
- Altro: _____

55. In quale struttura ricettiva hai soggiornato? *

Contrassegna solo un ovale.

- Struttura ricettiva di Abano - Montegrotto Terme
- Struttura ricettiva in altri comuni del Parco Regionale dei Colli Euganei
- Struttura ricettiva della città di Padova
- Altro: _____

Uso della bicicletta all'interno del Parco Regionale dei Colli Euganei per turismo

Le domande che seguono si riferiscono esclusivamente alle attività che hai effettuato in bicicletta all'interno del Parco Regionale dei Colli Euganei.

56. All'interno del Parco Regionale dei Colli Euganei

Nell'ultimo anno hai fatto una vacanza in bicicletta (utilizzandola come mezzo di spostamento principale)? *

Contrassegna solo un ovale.

- Sì
- No *Passa alla domanda 62.*

Uso della bicicletta all'interno del Parco Regionale dei Colli Euganei per turismo

Le domande che seguono si riferiscono esclusivamente alle attività che hai effettuato in bicicletta all'interno del Parco Regionale dei Colli Euganei.

57. Per quali motivi scegli di utilizzare la bicicletta come mezzo di spostamento principale per la tua vacanza? (massimo 3 risposte) *

Seleziona tutte le voci applicabili.

- Per fare sport ed esercizio fisico
- Per essere a contatto con la natura
- Per scoprire il territorio
- Perchè la bicicletta è un mezzo flessibile
- Perchè è di moda
- Perchè voglio avere un comportamento sostenibile
- Per socializzare
- Perchè è avventuroso
- Per godere del tempo libero in modo rallentato
- Perchè voglio percorrere determinati sentieri e/o itinerari
- Altro: _____

58. Con chi abitualmente fai una vacanza in bicicletta? *

Contrassegna solo un ovale.

- Da solo
- Con gli amici
- Con il/la partner
- Con la famiglia
- Con un gruppo (associativo, turistico, sportivo, ecc.)
- Altro: _____

59. Quale bicicletta utilizzi abitualmente per la tua vacanza in bicicletta? *

Contrassegna solo un ovale.

- Propria
- Di amici, parenti o conoscenti
- A noleggio dalla struttura ricettiva
- A noleggio da un negozio di noleggio
- A noleggio da chi ha organizzato la vacanza
- Altro: _____

60. Con quale mezzo raggiungi abitualmente il punto di partenza della tua vacanza in bicicletta? *

Contrassegna solo un ovale.

- Auto privata
- Motocicletta o ciclomotore
- Mezzo pubblico (treno, autobus, tram, ecc.)
- Bicicletta
- Trasporto intermodale (più mezzi - modalità)
- Camper
- Autobus privato
- Altro: _____

61. In quale struttura ricettiva hai soggiornato? *

Contrassegna solo un ovale.

- Struttura ricettiva di Abano - Montegrotto Terme
- Struttura ricettiva in altri comuni del Parco Regionale dei Colli Euganei
- Struttura ricettiva della città di Padova
- Altro: _____

Valutazione della ciclabilità all'interno del Parco Regionale dei Colli Euganei

62. Sulla base della tua esperienza di frequentazione delle **piste ciclabili e percorsi all'interno del Parco Regionale dei Colli Euganei**, esprimi il tuo giudizio sulle seguenti affermazioni riportando quanto sei d'accordo con ciascuna, dando un valore da 1 a 6, in cui 1 significa "per nulla d'accordo" e 6 significa "completamente d'accordo".*

Se stai svolgendo questo questionario dal tuo smartphone o tablet, ti invito a ruotare il dispositivo orizzontalmente o scorrere da destra verso sinistra le opzioni per poterle vedere tutte.

Contrassegna solo un ovale per riga.

	1	2	3	4	5	6
La manutenzione e la sicurezza sono ridotte (presenza di buche, erbacce, staccionate, barriere, segnaletica, ecc.)	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Ci sono poche panchine, cestini per rifiuti, fontanelle	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
La segnaletica turistica è ridotta	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Ci sono poche piste ciclabili	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
La pulizia dei percorsi è ridotta (presenza di rifiuti)	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Ci sono pochi punti di assistenza/piccole riparazioni	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Ci sono troppi tratti promiscui alla sede stradale	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Ci sono poche strutture ricettive "bike friendly"	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
È difficile reperire	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

informazioni di
percorsi e itinerari

Ci sono pochi
noleggio
bicicletta

L'offerta di tour
organizzati è
scarsa

Poche
gare/competizioni
punti per
amatoriali
organizzate

Ci sono poche aree
dedicate (con
punti ristoro,
servizi igienici, ecc.
Es.: bici grill, hub
cicloturistici)

L'accessibilità per
persone disabili e
bambini è ridotta

Il servizio
pubblico per
trasporto
biciclette è
ridotto

Passa alla domanda 64

Valutazione della ciclabilità

63. Sulla base della tua esperienza di frequentazione delle piste ciclabili e/o percorsi, esprimi il tuo giudizio sulle seguenti affermazioni riportando quanto sei d'accordo con ciascuna, dando un valore da 1 a 6, in cui 1 significa "per nulla d'accordo" e 6 significa "completamente d'accordo".*

Se stai svolgendo questo questionario dal tuo smartphone o tablet, ti invito a ruotare il dispositivo orizzontalmente o scorrere da destra verso sinistra le opzioni per poterle vedere tutte.

Contrassegna solo un ovale per riga.

	1	2	3	4	5	6
La manutenzione e la sicurezza sono ridotte (presenza di buche, erbacce, staccionate, barriere, segnaletica, ecc.)	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Ci sono poche panchine, cestini per rifiuti, fontanelle	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
La segnaletica turistica è ridotta	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Ci sono poche piste ciclabili	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
La pulizia dei percorsi è ridotta (presenza di rifiuti)	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

Ci sono pochi punti di

assistenza/piccole
riparazioni

Ci sono troppi tratti

promiscui alla
sede stradale

Ci sono poche
strutture ricettive
"bike friendly"

È difficile
reperire
informazioni di
percorsi e itinerari

Ci sono pochi
noleggio
bicicletta

L'offerta di tour
organizzati è
scarsa

Poche
gare/competizioni

punti per
amatoriali
organizzate

Ci sono poche aree
dedicate (con
punti ristoro,
servizi igienici, ecc.
Es.: bici grill, hub
cicloturistici)

L'accessibilità per
persone disabili e
bambini è ridotta

Il servizio
pubblico per
trasporto
biciclette è
ridotto

Infine, un tuo parere

64. C'è qualche aspetto/consiglio/suggerimento che vorresti fosse considerato per migliorare l'esperienza nell'uso della bicicletta?

65. A cosa associ il termine "bicicletta"?

INFORMAZIONI ANAGRAFICHE

66. Genere *

Contrassegna solo un ovale.

- Maschio
 Femmina
 Altro

67. Età (anni compiuti) *

68. Provincia di residenza (sigla) *

69. Risiedi in un comune del Parco Regionale dei Colli Euganei? *

Contrassegna solo un ovale.

- Sì
 No

70. Zona di residenza *

Contrassegna solo un ovale.

- Urbana
 Extra-urbana

71. Grado di istruzione conseguito *

Contrassegna solo un ovale.

- Licenza elementare
- Diploma di scuola media inferiore
- Diploma di scuola media superiore
- Laurea triennale
- Laurea magistrale
- Laurea quadriennale
- Laurea quinquennale
- Dottorato
- Master

72. Professione attuale *

Contrassegna solo un ovale.

- Studente
- Lavoratore dipendente
- Lavoratore autonomo
- Pensionato/a
- Casalinga/o
- Disoccupato/a

GRAZIE!

Ti ringrazio per aver dedicato del tempo alla compilazione del questionario ed avermi così aiutato nel progetto che sto realizzando! Il tuo aiuto sarà prezioso ai fini dell'analisi che sto svolgendo.

NON DIMENTICARTI DI PREMERE INVIO!

Elena

Allegato 2

Informazioni socio-biografiche gruppo 1 - Il Parco in bicicletta: attività quotidiane dei residenti del Parco

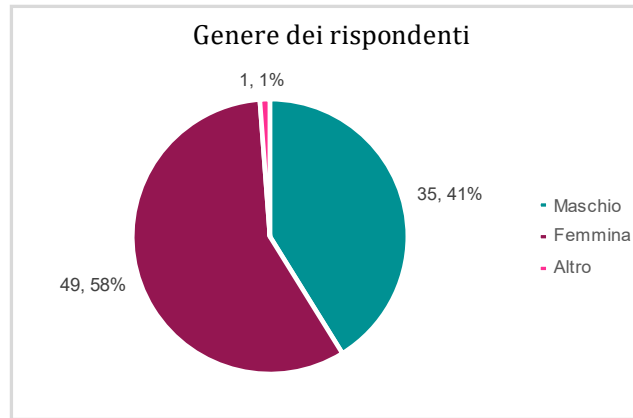


Figura A.1 Genere dei rispondenti. Fonte ed elaborazione proprie

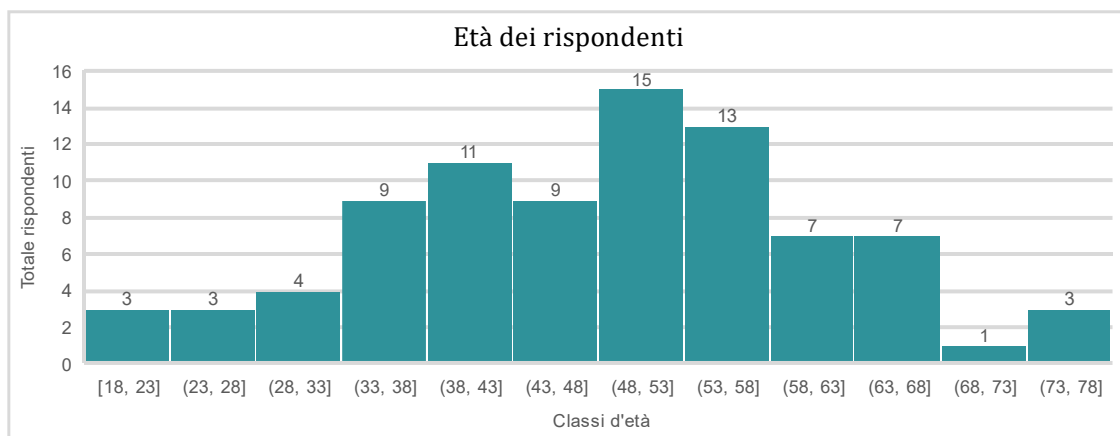


Figura A.2 Età dei rispondenti. Fonte ed elaborazione proprie

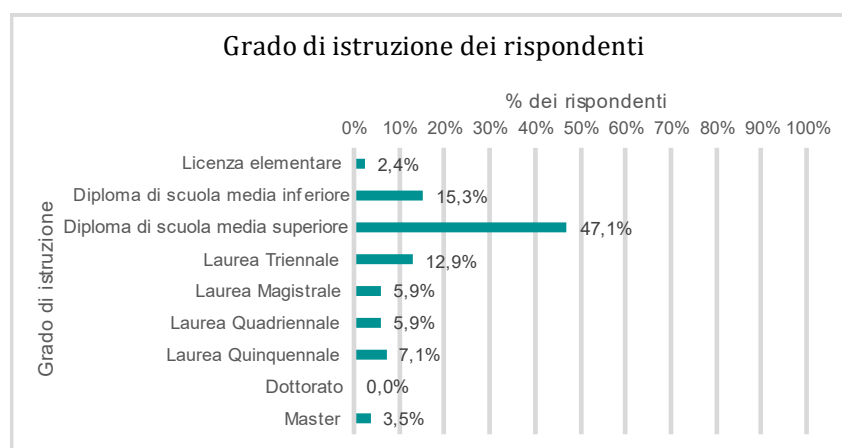


Figura A.3 Grado di istruzione dei rispondenti. Fonte ed elaborazione proprie

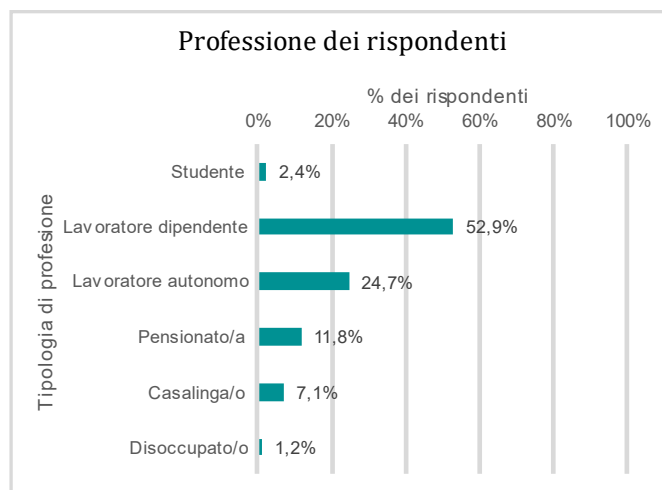


Figura A.4 Professione dei rispondenti. Fonte ed elaborazione proprie

Allegato 3

Informazioni socio-biografiche gruppo 2 - Il Parco in bicicletta: tempo libero e relax dei residenti del Parco

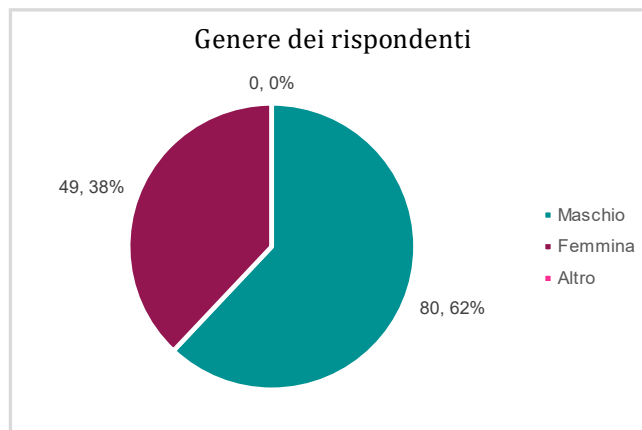


Figura A.5 Genere dei rispondenti. Fonte ed elaborazione proprie

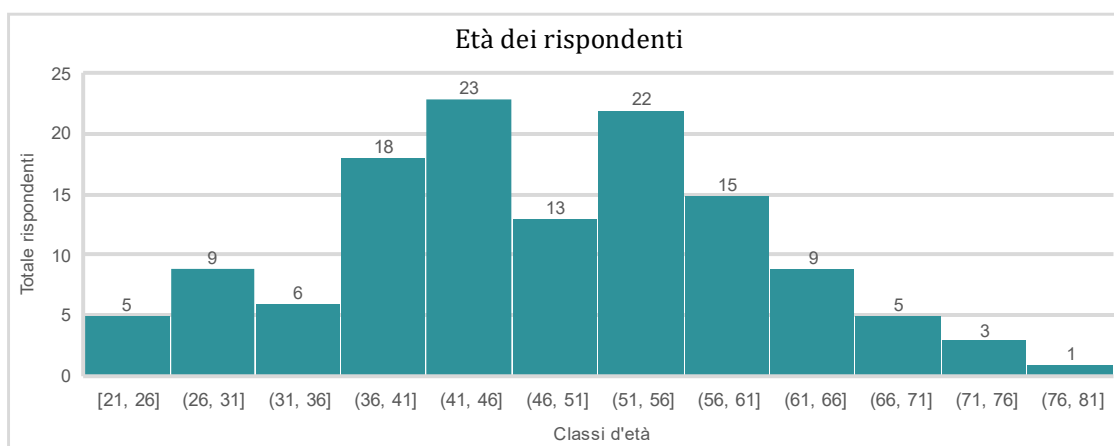


Figura A.6 Età dei rispondenti. Fonte ed elaborazione proprie

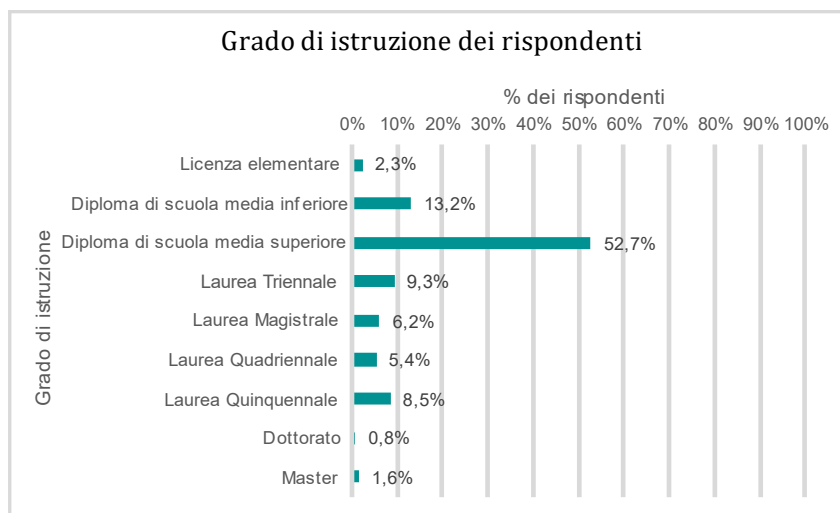


Figura A.7 Grado di istruzione dei rispondenti. Fonte ed elaborazione proprie

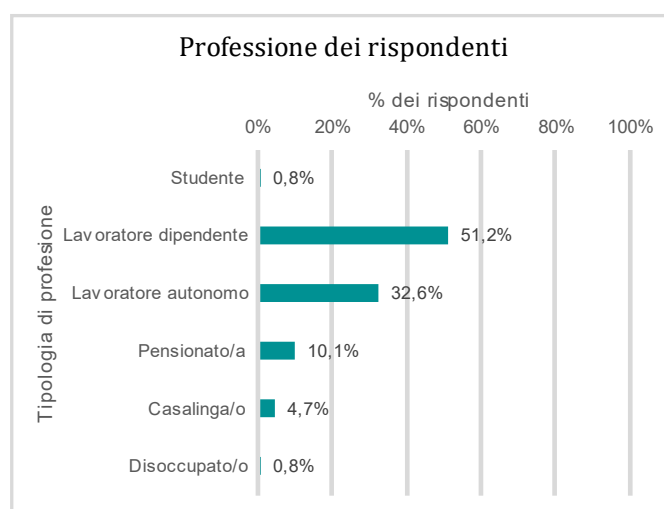


Figura A.8 Professione dei rispondenti. Fonte ed elaborazione proprie

Allegato 4

Informazioni socio-biografiche gruppo 3 - Il Parco in bicicletta: tempo libero e relax dei non residenti del Parco

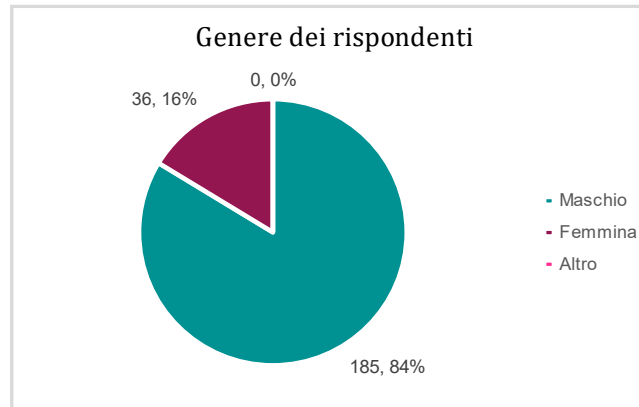


Figura A.9 Genere dei rispondenti. Fonte ed elaborazione proprie

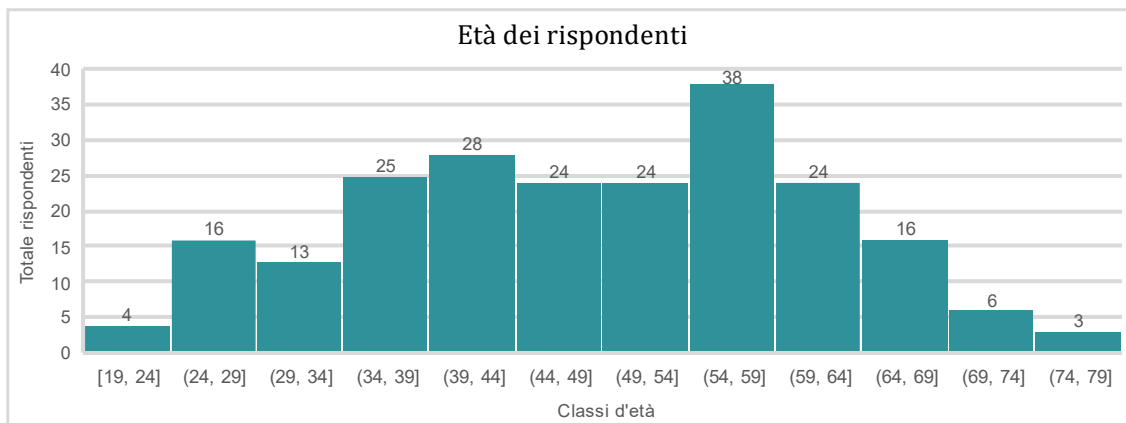


Figura A.10 Età dei rispondenti. Fonte ed elaborazione proprie

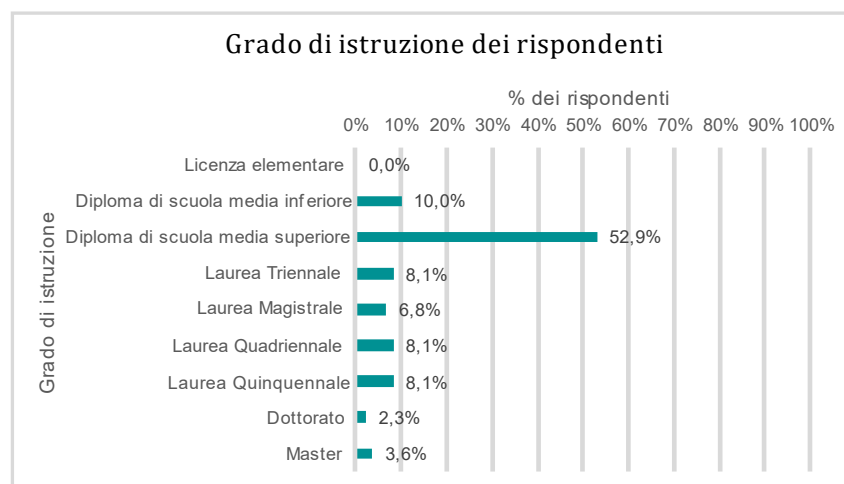


Figura A.11 Grado di istruzione dei rispondenti. Fonte ed elaborazione proprie

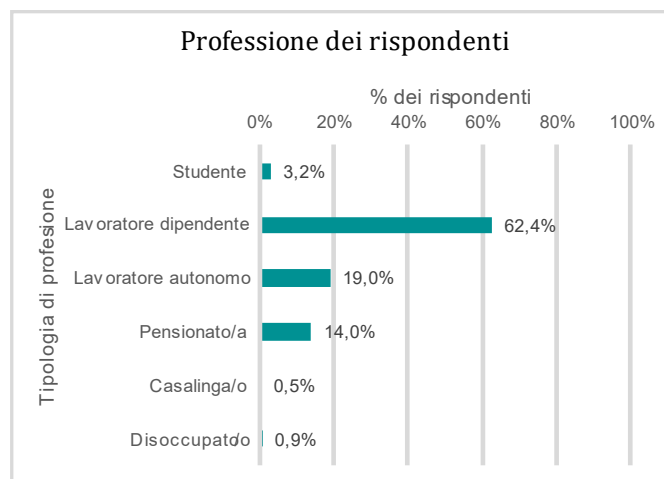


Figura A.12 Professione dei rispondenti. Fonte ed elaborazione proprie

Allegato 5

Informazioni socio-biografiche gruppo 4 - Il Parco in bicicletta: tempo libero e attività sportiva amatoriale dei residenti del Parco

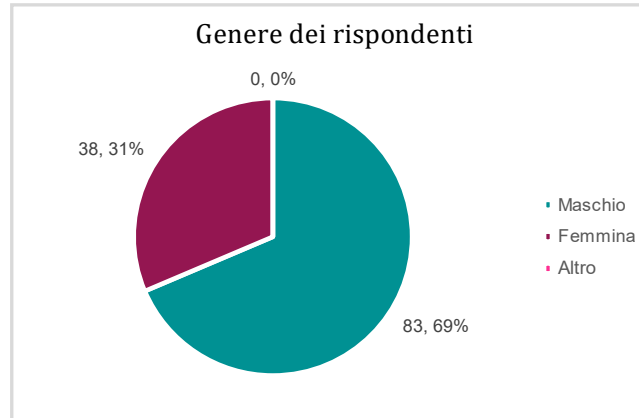


Figura A.13 Genere dei rispondenti. Fonte ed elaborazione proprie

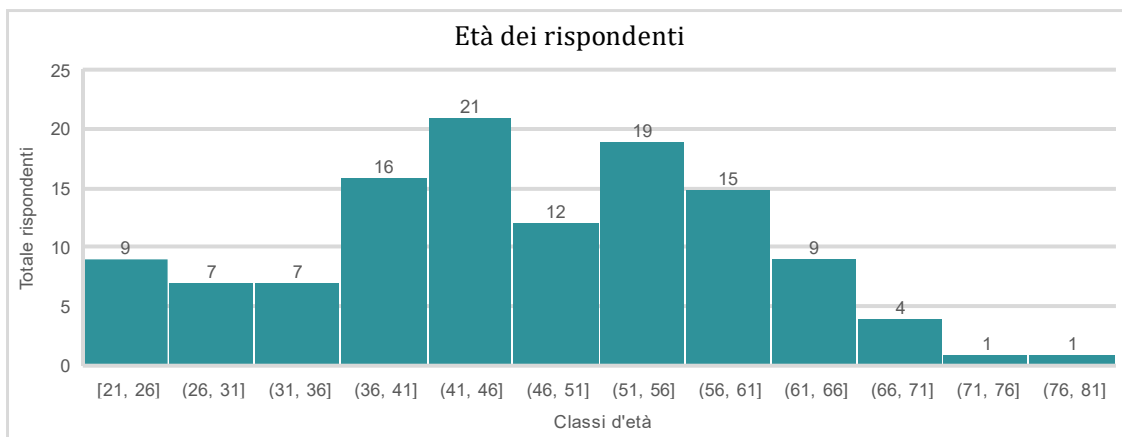


Figura A.14 Età dei rispondenti. Fonte ed elaborazione proprie

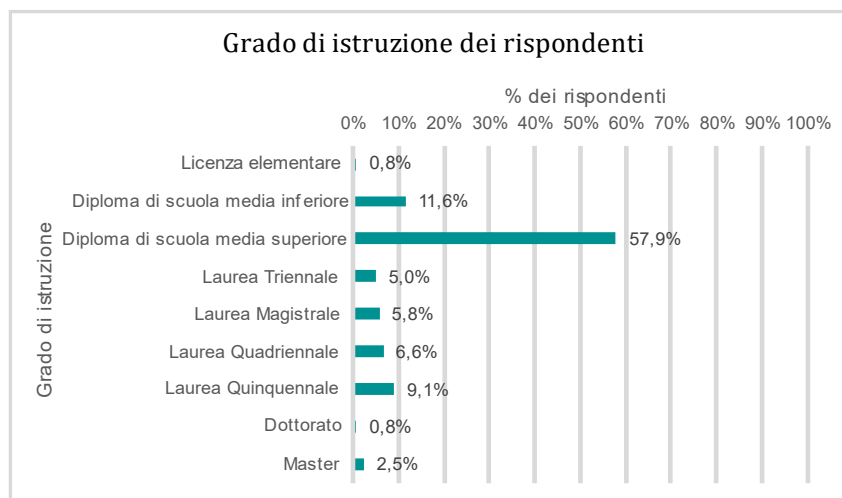


Figura A.15 Grado di istruzione dei rispondenti. Fonte ed elaborazione proprie

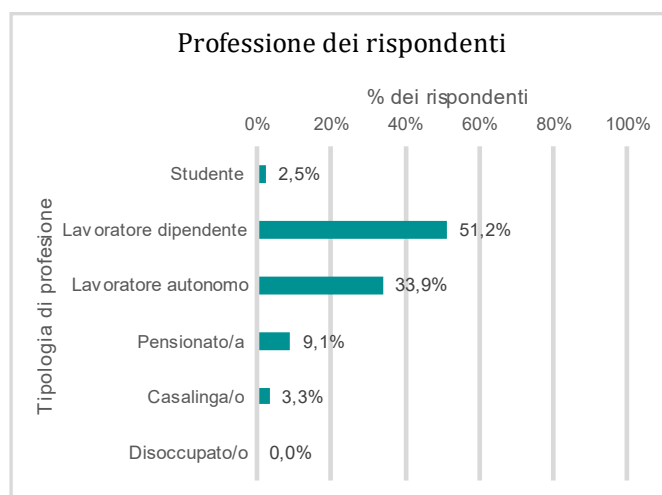


Figura A.16 Professione dei rispondenti. Fonte ed elaborazione proprie

Allegato 6

Informazioni socio-biografiche gruppo 5 - Il Parco in bicicletta: tempo libero e attività sportiva amatoriale dei non residenti del Parco

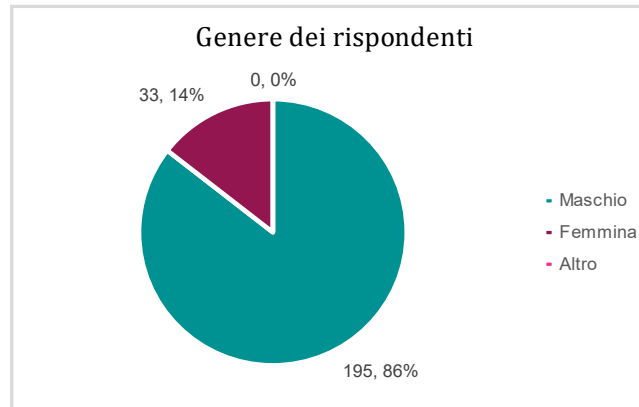


Figura A.17 Genere dei rispondenti. Fonte ed elaborazione proprie

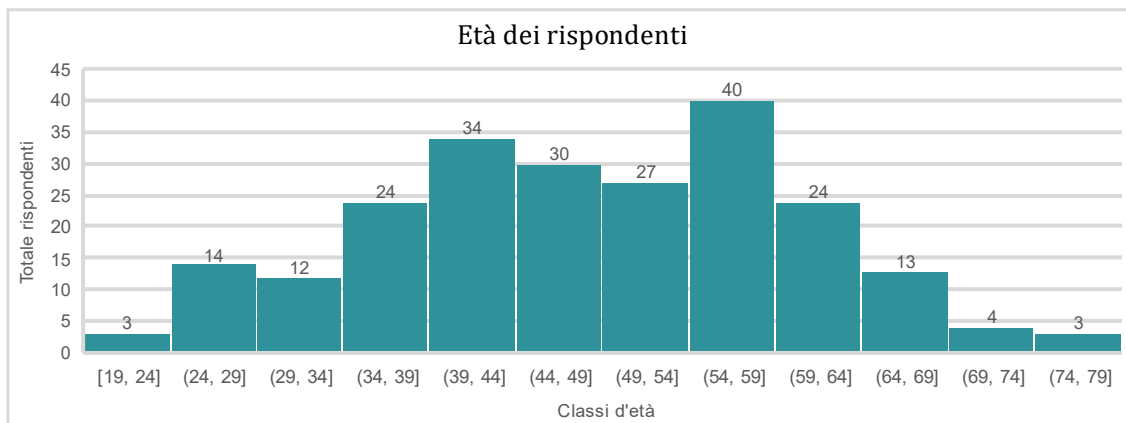


Figura A.18 Età dei rispondenti. Fonte ed elaborazione proprie

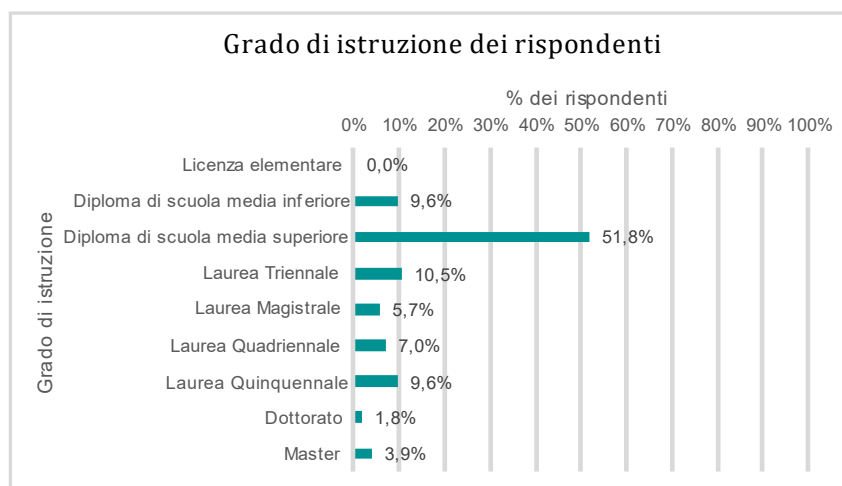


Figura A.19 Grado di istruzione dei rispondenti. Fonte ed elaborazione proprie

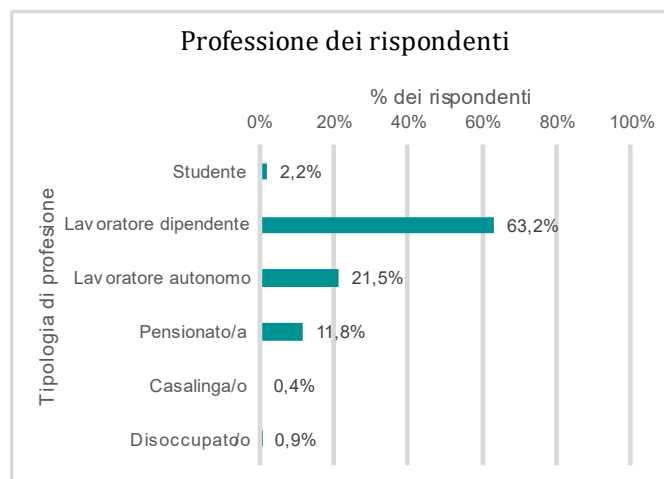


Figura A.20 Professione dei rispondenti. Fonte ed elaborazione proprie

Allegato 7

Informazioni socio-biografiche gruppo 6 - Il Parco in bicicletta: tempo libero e escursioni cicloturistiche giornaliere dei residenti del Parco

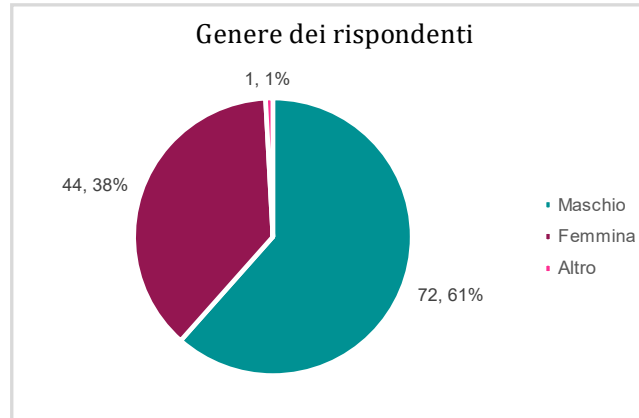


Figura A.21 Genere dei rispondenti. Fonte ed elaborazione proprie

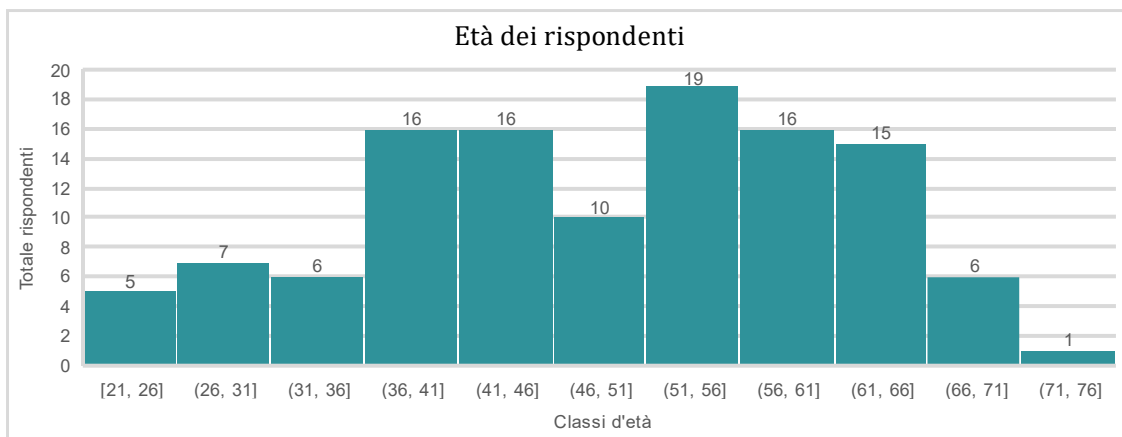


Figura A.22 Età dei rispondenti. Fonte ed elaborazione proprie

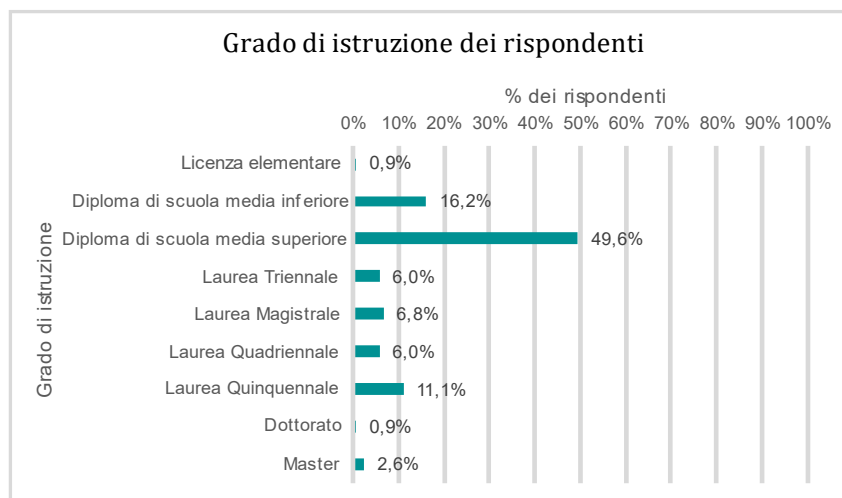


Figura A.23 Grado di istruzione dei rispondenti. Fonte ed elaborazione proprie

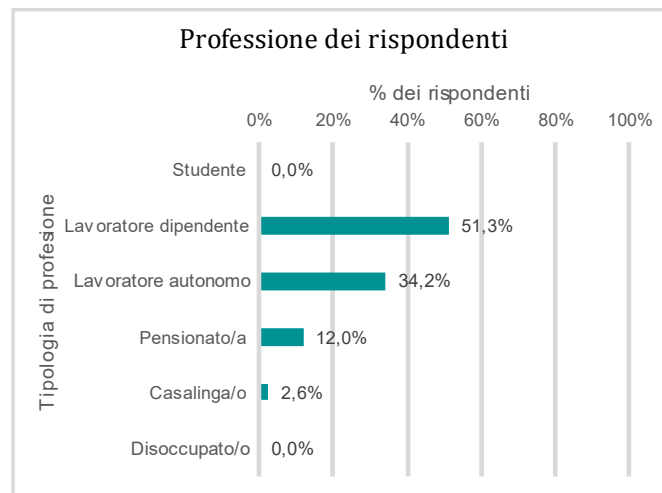


Figura A.24 Professione dei rispondenti. Fonte ed elaborazione proprie

Allegato 8

Informazioni socio-biografiche gruppo 7 - Il Parco in bicicletta: tempo libero e escursioni cicloturistiche giornaliere dei non residenti del Parco

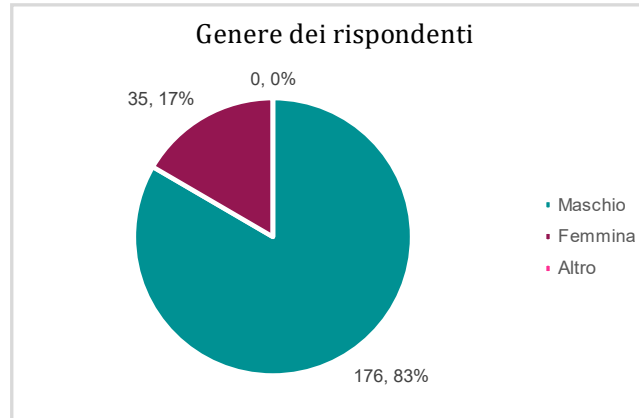


Figura A.25 Genere dei rispondenti. Fonte ed elaborazione proprie

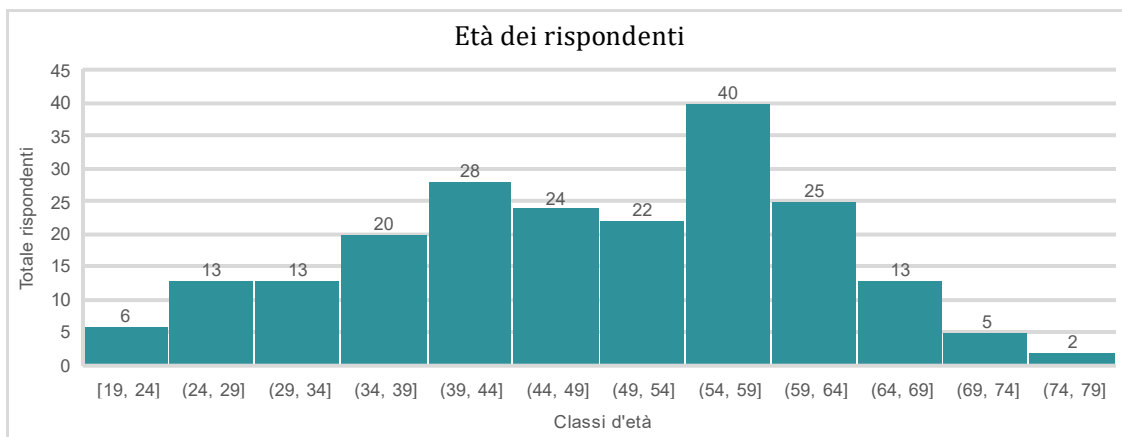


Figura A.26 Età dei rispondenti. Fonte ed elaborazione proprie

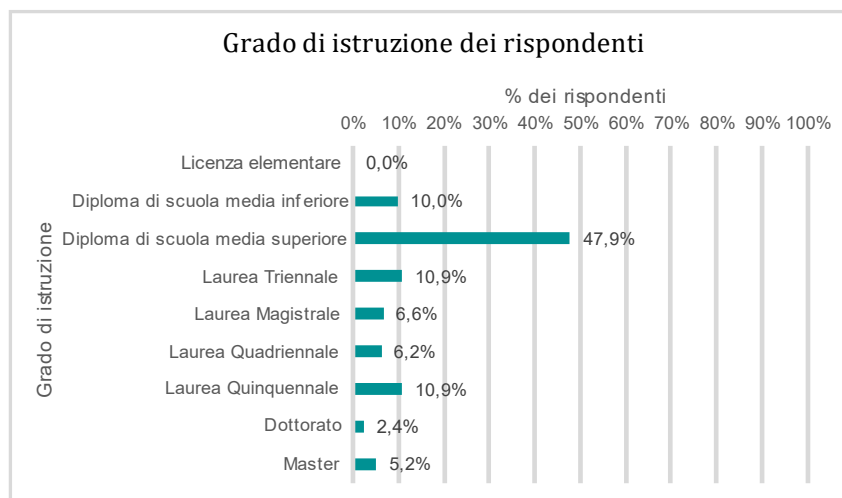


Figura A.27 Grado di istruzione dei rispondenti. Fonte ed elaborazione proprie

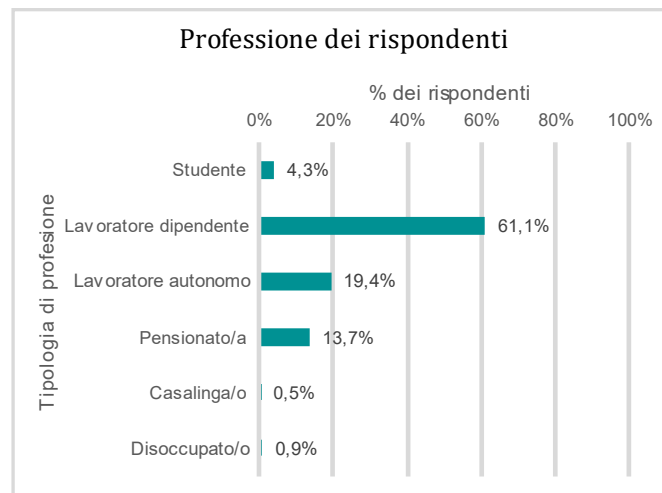


Figura A.28 Professione dei rispondenti. Fonte ed elaborazione proprie

Allegato 9

Informazioni socio-biografiche gruppo 8 - Il Parco in bicicletta: tempo libero e attività turistiche dei non residenti del Parco

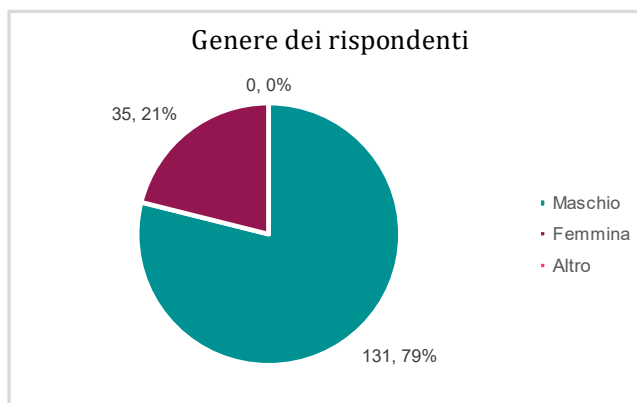


Figura A.29 Genere dei rispondenti. Fonte ed elaborazione proprie

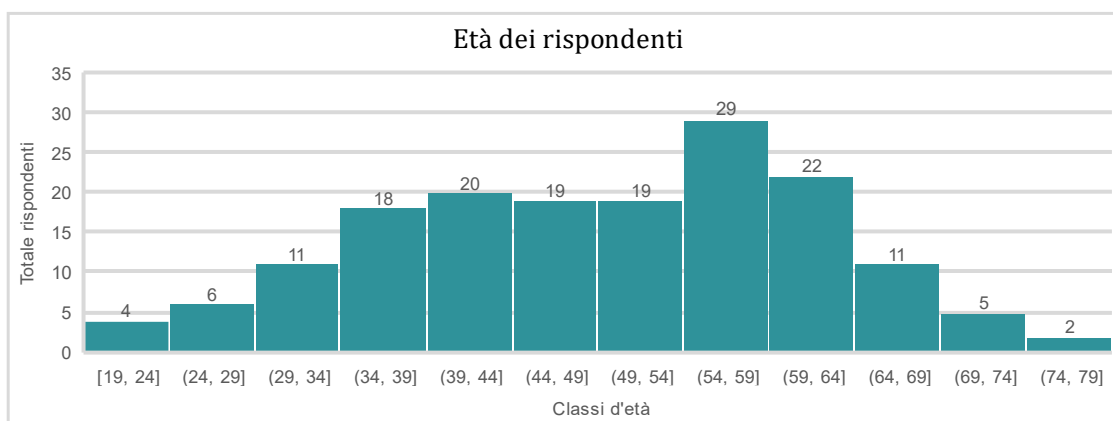


Figura A.30 Età dei rispondenti. Fonte ed elaborazione proprie

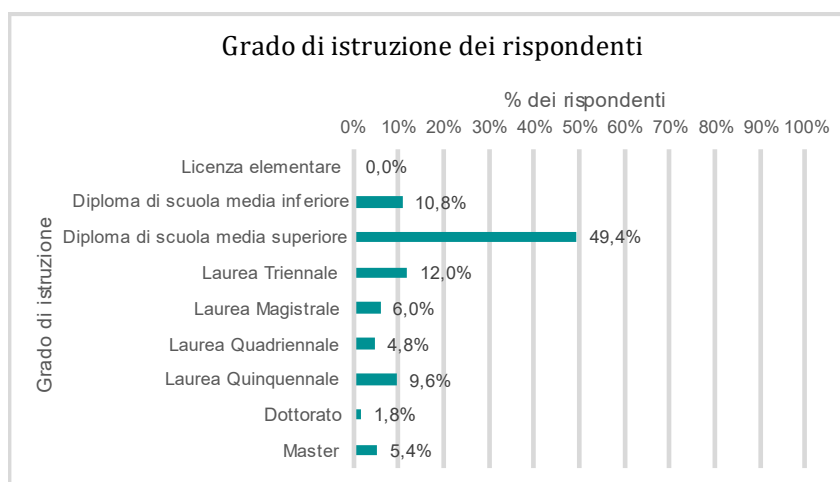


Figura A.31 Grado di istruzione dei rispondenti. Fonte ed elaborazione proprie

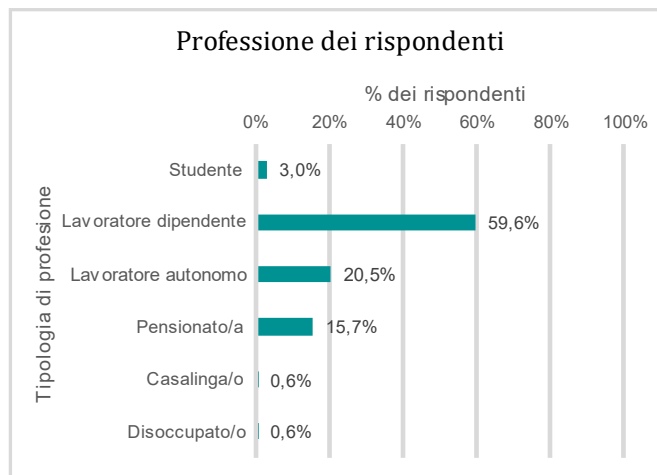


Figura A.32 Professione dei rispondenti. Fonte ed elaborazione proprie

Bibliografia

Alhaddi, H. (2015). *Triple Bottom Line and Sustainability: A Literature Review*. Business and Management Studies. 1. 10.11114/bms.v1i2.752.

Asvis (2022). *Position paper 2022 Gruppo di Lavoro sul Goal 11. Le aree interne e la montagna per lo sviluppo sostenibile*

Baldan, F. (A.A. 2020/2021) *Il Covid-19 come opportunità per ripensare alla sostenibilità in ambito turistico. Spunti e riflessioni dalla pandemia al turismo di domani*. Tesi di Laurea in Sviluppo Interculturale dei Sistemi Turistici, Università Ca' Foscari Venezia. [Tesi di Laurea Magistrale]

Banca Ifis (2021), *Ecosistema della Bicicletta*.

Banca Ifis (2022), *Ecosistema della Bicicletta*.

Barresi, A. (2013) *Turismo sostenibile come fattore di sviluppo locale*. A: International Conference Virtual City and Territory. "9° Congresso Città e Territorio Virtuale, Roma, 2, 3 e 4 ottobre 2013". Roma: Università degli Studi Roma Tre, 2014, p. 1545-1553.

Beddoe, R. et al. (2009). Overcoming systemic roadblocks to sustainability: The evolutionary redesign of worldviews, institutions, and technologies. *Proceedings of the National Academy of Sciences of the United States of America*, 106(8), 2483-2489.

Belloni M. C. (1998) *Tempo Libero* - Enciclopedia delle scienze sociali. Treccani

Bernardi, L. (2005). *Percorsi di ricerca sociale*. In *Percorsi di ricerca sociale* (pp. 1-287). Carocci.

Bourdieu, P. (1986) *The forms of capital*. In J. Richardson (Ed.) *Handbook of Theory and Research for the Sociology of Education* (New York, Greenwood), 241-258.

Cantaldi, M. (2001), Pignatelli, R., *Mobilità sostenibile. Una proposta metodologica*. Roma: Agenzia Nazionale per la Protezione dell'Ambiente 2001

Certomà, C. (2013). *Identità locale*. In *Lessico interculturale*. FrancoAngeli

Cicerchia, A., (2009) *Risorse culturali e turismo sostenibile*. Milano. FrancoAngeli

Coleman, J. (1990), *Foundations of Social Theory*, Cambridge, Harvard University Press

Comune di Trieste (2019). *Piano Urbano della Mobilità Sostenibile (PUMS) del Comune di Trieste – Fase II – attività di raccolta dati, analisi e valutazioni della situazione attuale*. Trieste.

Coscia, C., Ocelli, C. L. M. (2018), *Valorizzazione del territorio e mobilità sostenibile nel contesto Horizon 2020: nuove opportunità per scenari di sviluppo locali* [tesi di laurea

magistrale]. Torino: Politecnico di Torino
<http://webthesis.biblio.polito.it/id/eprint/8071>

Corbin, A. *L'invenzione Del Tempo Libero, 1850-1960*. Roma Bari: Laterza, 1996. Print.

Dematteis G., (2001) «Per una geografia della territorialità attiva e dei valori territoriali», in Bonora P. (a cura di), *SLoT Quaderno 1*, Baskerville, Bologna

Dematteis, G., Governa, F. (2005), *Territorialità, Sviluppo Locale, Sostenibilità: Il Modello SLoT*. Milano: FrancoAngeli.

De Maio E., et all. (2023), *La stima dei benefici ambientali associati a interventi di mobilità sostenibile: metodologie e risultati*, ISPRA – Istituto Superiore per la Protezione e la Ricerca Ambientale - Quaderni e Società 26/2023, Roma

Dioguardi, V., & Lo Verde, F. M. (2009). *Non solo quel che resta del giorno... Un'analisi comparativa del consumo di tempo libero in Europa*, 345-381

Di Rosa, D., Menotti, R., Morazzo (2017), M. *La mobilità sostenibile in Italia: scenari di sviluppo e fattori abilitanti*. Roma: Tavola rotonda. Aspen Institute Italia

Donatiello D. (2020) *Judy Wajcman, La tirannia del tempo. L'accelerazione della vita nel capitalismo digitale*, in «Cambio. Rivista sulle trasformazioni sociali», Vol. 10, n. 20: 185-188. doi: 10.13128/cambio-10774

Dumazedier J., Ripert A. (1966) *Le loisir et la ville*, Editions du Seuil, Paris

Dumazedier J., (tr.it.), *Sociologia del Tempo Libero*, FrancoAngeli, Milano, 1978

Dumazedier J. (1993) *Sociologia del tempo libero*, FrancoAngeli, Milano

European Commission (2016), *The European Tourism Indicator System (ETIS)*, Luxemburg

European Economic and Social Committee (2019), *Piattaforma europea delle parti interessate per l'economia circolare: un'iniziativa congiunta della Commissione europea e del Comitato economico e sociale europeo*, European Economic and Social Committee, 2019, <https://data.europa.eu/doi/10.2864/3006>

Falzarano, A. (2020). *Agenda 2030 tra Sviluppo Sostenibile e cultura della sostenibilità: una lettura sociologica*. Culture e Studi del Sociale, 5(1), 143-152.

Finocchiaro, E (2007). *Sviluppo locale, processi di governance, trasformazione delle dinamiche istituzionali*, in "sociologia urbana e rurale" 84/2007, pp 62-88

Florida, R. (1995) *Toward the Learning Region* in *Futures: The Journal of Policy, Planning and Futures Studies* 27.5 (1995): 527-36. Web.

Fukuyama, F., (1995): *Trust. The Social Virtues and the Creation of Prosperity*, New York,

Free Press.

Gasparini, G. (1996), *La dimensione sociale del tempo*, FrancoAngeli, Milano, 1996: p. 84.

Gastaldi, F. (2003). *Capitale sociale territoriale e promozione dello sviluppo locale*, 1000-1015.

Gastaldi, F., Milanese, E., (2003). *Capitale sociale e territorio. Risorse per l'azione locale*, FrancoAngeli, Milano

Gelli, F. (2012) *La valorizzazione del patrimonio rurale nei territori del Gal Patavino e Gal Bassa Padovana. Analisi e progettazione di politiche per uno sviluppo locale sostenibile e partecipato*. Venezia: Università IUAV.

Giannasi, M. (A.A. 2021/2022) *Sviluppo e turismo sostenibile. Analisi del progetto pilota "Towards a Nordic-Baltic pilot region for World Heritage and Sustainable Tourism" e applicazione al bene Patrimonio dell'Umanità le Dolomiti*. Tesi di Laurea in Sviluppo Interculturale dei Sistemi Turistici, Università Ca' Foscari Venezia. [Tesi di Laurea magistrale]

Giuliani, E. (2108) *Come trasformare le imprese del mondo di domani: la performance sostenibile e il bilancio socio-ambientale*, in L. Paolazzi, T. Gargiulo, nM. Sylos Labini (a cura di), *Le sostenibili carte dell'Italia*, Marsilio, Venezia, pp. 53.68

Governa F., (1997) *Il milieu urbano. L'identità territoriale nei processi di sviluppo*, FrancoAngeli, Milano.

Governa F., (2001) «Il territorio come soggetto collettivo», in Bonora P. (a cura di), *SloT Quaderno 1*, Baskerville, Bologna

Hawkes, J. (2001). *The Fourth Pillar of Sustainability: Culture's essential role in public planning*. Melbourne: Cultural Development Network (Vic.) in association with Common Ground Publishing

Iammarino S., (2005) *An evolutionary Integrated View of Regional Systems of innovation: concepts, measures and historical perspectives*, European Planning Studies, 13, 4, pp. 497-519

ISE (2021). *Guida sul risparmio di carburante e sulle emissioni di CO2 delle autovetture*. Edizione, 2021.

ISNART – Istituto Nazionale Ricerche Turistiche, Legambiente (2023), *Viaggiare con la bici 2023: 3° Rapporto sul cicloturismo*. Roma

Istat (2019), *I tempi della vita quotidiana. Lavoro, conciliazione, parità di genere e benessere soggettivo*. Roma

Istat (2022), *Sport, attività fisica, sedentarietà*. Roma

Kagan, S. (2011). *Arts and Sustainability: Connecting Patterns for a Culture of Complexity*. Bielefeld: Transcript.

Karlis, G. (2004) *Leisure and Recreation in Canadian Society*, Thompson Educational Publishing Inc., Toronto

Kraus, R. (2001) *Recreation and Leisure in Modern Society*, Jones and Bartlett Publishers, Boston - Toronto - London - Singapore

La Camera, A. (2015), *L'evoluzione del concetto di sostenibilità e l'analisi del caso Benetton* [tesi di laurea magistrale]. Venezia: Università Ca' Foscari Venezia.
<http://hdl.handle.net/10579/7323>

Lopolito A, Sisto R., (2007). "Il Capitale Sociale come fattore di sviluppo locale. Aspetti teorici ed applicativi," Quaderni DSEMS 07-2007, Dipartimento di Scienze Economiche, Matematiche e Statistiche, Università di Foggia

Les M. Lumsdon & Peter McGrath (2011) *Developing a conceptual framework for slow travel: a grounded theory approach*, Journal of Sustainable Tourism, 19:3, 265-279, DOI: 10.1080/09669582.2010.519438

Magnaghi, A. (2006), *Conoscenza e progetto del territorio per l'innovazione*, in Amato G., Varaldo R., Lazzeroni M. (a cura di), *La città nell'era della conoscenza e dell'innovazione*, FrancoAngeli, Milano.

Martini, E. (2014). *Regioni che apprendono: luoghi per l'apprendimento permanente e lo scambio di conoscenza*, 171-189

Mead, M., (1957) *The pattern of leisure in contemporary American culture*, in "Annals" (Recreation in the age of automation).

Mead, M., Löwenstein, M., (1955) *Child in contemporary cultures*, Chicago

Mesa, D. (2008), *Costruire conoscenze nei progetti di sviluppo territoriale - Il progetto Equal "Il tempo libero si fa impresa"*. Milano: Franco Angeli.

Minardi, E. (2011) *Virtù e paradossi dello sviluppo locale*.

Minardi E. (2000) *Economia e sociologia della notte*, Homeless Book, Faenza.

Ministero delle infrastrutture e delle mobilità sostenibili (2021) *Verso un nuovo modello di mobilità locale sostenibile*

Mio C. (2021). *L'azienda sostenibile*. Laterza & Figli Spa

Mutti A. (1998) *Capitale sociale e sviluppo. La fiducia come risorsa*, Bologna, Il Mulino

Parodi, O., Ayestaran, I. & Banse, G. (2011). *Sustainable Development - Relationships to Culture, Knowledge and Ethics*. Karlsruhe: Karlsruhe Institute of Technology.

Petrini, G. (2023), *Scegliere come misurare la sostenibilità. Linee guida ad una scelta consapevole dei metodi per misurare la sostenibilità aziendale*, Consorzio Universitario in Ingegneria per la Qualità e l'Innovazione. Pisa

Privitera, D. (2014), *Sostenibilità e mobilità a pedali*, in [Archivio di studi urbani e regionali: 111, 3, 2014] [Milano: Franco Angeli, 2014.]
<https://doi.org/10.3280/ASUR2014-111005>

Putnam, R. D., Leonardi, R., Nanetti, R. Y., (1993): *Making Democracy Work: Civic Traditions in Modern Italy*, Princeton, Princeton University Press.

Rapporto di Brundtlanda, *Our Common Future*, WECD, Nazioni Unite, 1987

Riesman, D., (1950) *The lonely crowd. A study of the changing American character*, New Haven, Conn., (tr. it.: *La folla solitaria*, Bologna 1956).

Rizziato, E. (2022). *Lo sviluppo locale: un approccio sistemico e generativo con la leadership orizzontale*. Quaderni IRCrES 15. Moncalieri: CNR-IRCrES.
<http://dx.doi.org/10.23760/2499-6661.2022.15>

Russo, A. (2021). *Rapporto Coop 2021. Consumi e stili di vita degli italiani di oggi e di domani*. Roma

Sabatino, M. (2013). *Il ruolo dell'identità nello sviluppo turistico dei territori minori in Europa*. Koreuropa. 3. 188.

Scattola, E. (2010). *Sostenibilità e sviluppo sostenibile. Evoluzione del concetto*. MPRA_paper_37201. <https://mpra.ub.uni-muenchen.de/37201/>

Silvestri, S. (A.A. 2020/2021) *L'importanza della sostenibilità per gli investitori nei progetti di crowdfunding*. Tesi di Laurea in Analisi finanziaria, Luiss Guido Carli, relatore Barbara Sveva Magnanelli, pp. 121. [Tesi di Laurea magistrale]

Silvestrin, M. (2015). *Sviluppo sostenibile: un problema di definizione*. Gantes, 2, 215-219. Perugia: Università per Stranieri di Perugia

Torricelli, G.P., (2015) *L'Osservatorio dello sviluppo territoriale. Basi metodologiche per la realizzazione del monitoraggio. Set degli indicatori*. Svizzera: Osservatorio dello sviluppo territoriale (OST-TI). Accademia di architettura – Università della Svizzera italiana

Tricarico, L., Vecchio, G. (2018) *Mobilità è sviluppo*. Milano: Fondazione Giangiacomo Feltrinelli

Triglia C., (1998) *Sociologia economica. Stato, mercato e società nel capitalismo moderno*, Il Mulino, Bologna.

Triglia, C., (1999). *Capitale Sociale e Sviluppo Locale*. Stato E Mercato 57. 419-40. Web.

Triglia, C., (2001) "Capitale sociale e sviluppo locale", in Bagnasco A., Piselli F., Pizzorno A., Trigilia C., *Il capitale sociale – Istruzioni per l'uso*, Bologna, il Mulino

Triglia, C., (2006): *Sviluppo Locale. Un progetto per l'Italia*, Bari, Editori Laterza.

Triglia, C., (2011) *Come studiare lo sviluppo locale*. Istat.

Turri E., (2002), *La conoscenza del territorio. Metodologia per un'analisi storicogeografica*, Marsilio, Venezia.

Uphoff, N., (1999) *Understanding Social Capital: Learning from the Analysis and Experience of Participation*, in Dasgupta P. e Serageldin, I. (a cura di), *Social Capital. A Multifaceted Perspective*, The World Bank, Washington D.C.

Valera, L. (2012). *La sostenibilità: un concetto da chiarire*. *Economia & Diritto Agroalimentare*. XVII. 39-53.

Verde, F. M. L. (2009). *Sociologia del leisure un'introduzione*. *Studi Di Sociologia*, 47(1), 33-69. <http://www.jstor.org/stable/23005108>

Vinci, I. (2012). *Risorse territoriali e sviluppo locale: potenzialità e limiti del modello distrettuale*. In F. Naselli (a cura di), *Animare un'alternativa mediterranea allo sviluppo. Il turismo per uno sviluppo relazionale integrato*. Milano: FrancoAngeli

White, V.; McCrum, G.; Blackstock, K.L.; Scott, A. *Indicators and Sustainable Tourism: Literature Review*. 2006.

Sitografia

<https://abofficesystems.com/chi-siamo/sostenibilita/>

https://annuario.isprambiente.it/sys_ind/report/html/720

<https://app.parcocolleuganei.com/>

<https://asvis.it/l-agenda-2030-dell-onu-per-lo-sviluppo-sostenibile/>

<https://asvis.it/sviluppo-sostenibile>

<https://www.bicitalia.org/it/bicitalia/il-progetto>

<https://bikechannel.it/2022/10/10/quanto-vale-il-ciclismo-in-italia-tra-sport-produzione-e-impatto-sostenibile/>

<https://www.borsaitaliana.it/notizie/sotto-la-lente/economia-sostenibile.htm>

<https://circularity.com/economia-circolare-significato-esempi-definizione/>

<https://cop27.eg/#/vision#goals>

<https://www.eea.europa.eu/publications/term-report-2016>

<https://www.eesc.europa.eu/it/sections-other-bodies/observatories/sustainable-development-observatory>

<https://www.esg360.it/esg-world/sostenibilita-significato-obiettivi-e-perche-e-importante/>

<https://esploradati.istat.it/databrowser/#/it/dw/dashboards>

https://www.europarl.europa.eu/doceo/document/TA-9-2021-0109_IT.html

<https://www.europarl.europa.eu/news/it/headlines/economy/20151201STO05603/economia-circolare-definizione-importanza-e-vantaggi>

[https://www.europarl.europa.eu/RegData/etudes/BRIE/2017/599327/EPRS_BRI\(2017\)599327_IT.pdf](https://www.europarl.europa.eu/RegData/etudes/BRIE/2017/599327/EPRS_BRI(2017)599327_IT.pdf)

<https://fiabitalia.it/fiab/chi-siamo/>

<https://www.fitconsulting.it/piani-urbani-per-la-mobilita-sostenibile-trieste-punta-sulla-logistica-urbana-per-lefficientamento-del-sistema-portuale/>

<https://www.fsbusitalia.it/content/fsbusitalia/it/turismo/programma-il-tuo-viaggio.html#sport>

<https://www.garzantilinguistica.it/ricerca/?q=ciclabilit%C3%A0>

<https://www.garzantilinguistica.it/ricerca/?q=pedibus>

<https://greenreport.it/news/mobilita/mobilita-urbana-sostenibile-e-gestione-del-territorio-un-manuale-onu/>

<https://www.isprambiente.gov.it/it/attivita/certificazioni/ecolabel-ue/grafici-e-dati/anno-2022/24-giugno-2022-aggiornamento-numero-prodotti-e-licenze-ecolabel-ue>

<https://www.iusinitinere.it/economia-circolare-i-cinque-modelli-di-business-35045>

<https://www.komoot.com/it-it/guide/163893/fantastici-percorsi-e-itinerari-ciclabili-nei-dintorni-di-colli-euganei>

<https://www.legambienteturismo.it/slow-tourism-cose-il-turismo-lento-lo-approfondiremo-anche-alla-fiera-virtuale-geco/>

<https://www.magicoveneto.it/euganei/bike.htm>

<https://www.mase.gov.it/pagina/definizioni-e-criteri-che-sovrintendono-alla-designazione-dei-siti-patrimonio-mondiale>

<https://www.mimesis-scenari.it/2015/10/20/pubblica-istruzione-tra-capitale-umano-e-capitale-sociale-2/>

https://www.mit.gov.it/nfsmittgov/files/media/documentazione/2022-11/VademecumPUMS_ver.31122.pdf

<https://www.mite.gov.it/pagina/mobilita-sostenibile>

<https://www.oecd.org/insights/38430490.pdf>

<https://www.osservatoriopums.it/il-pums/>

<https://www.pandorarivista.it/articoli/attualita-del-pensiero-di-pierre-bourdieu/>

<https://politichecoesione.governo.it/it/documenti/documenti-del-nucleo-di-valutazione-e-analisi-per-la-programmazione/materiali-uval/documenti/numero-31-strategia-nazionale-per-le-aree-interne-definizione-obiettivi-strumenti-e-governance/>

<https://www.regione.veneto.it/web/agricoltura-e-foreste/sviluppo-locale>

<https://www.strava.com/>

https://www.treccani.it/enciclopedia/territorio-una-risorsa-per-lo-sviluppo_%28XXI-Secolo%29/

<https://www.treccani.it/vocabolario/ambiente>

<https://ukcop26.org/it/gli-obiettivi-della-cop26/>

<https://unric.org/it/agenda-2030/>

<https://valorepubblico.com/progetto/progetto-sna-la-public-value-governance-della-mobilita-sostenibile/>

https://www.vegal.net/catalogo/web/allegati/5f608d8b72ba9_Manuale-della-Ciclabilita-Adriabike.pdf

<https://www.twwink.org>