

Uisp

4

Sustainability

Progetto
"SportPerTutti"
Azione Pilota 4.3
Componente
Ambientale

 **UISP**
sportpertutti

 **SIMURG**
RICERCHE

PIANO DI MOBILITÀ CASA-SPORT

IMPIANTO
FULVIO BERNARDINI

VIA DELL'ACQUA MARCIA 51 - 00158 - ROMA



SPORTPERTUTTI

RETE DI COLLABORAZIONI E DI INIZIATIVE PER SOSTENERE L'ACCESSIBILITÀ ALL'ATTIVITÀ SPORTIVA E PER VALORIZZARE IL RUOLO DELLO SPORT NEL PROCESSO DI RIATTIVAZIONE SOCIO-ECONOMICA POST COVID-19



Questa pubblicazione è stata prodotta dall'UI-SP APS nell'ambito del progetto "SportPerTutti", promosso da UISP e finanziato dal MLPS - Art. 72 D.Lgs. 117/2017 - Avviso 2/2020.

Il progetto, che si svolge in **16 Regioni italiane** con il coinvolgimento di **38 Comitati UISP** tra territoriali e regionali, mira a valorizzare lo sport e l'attività fisica nel processo di programmazione per il raggiungimento degli obiettivi dell'Agenda 2030, soprattutto in ambito urbano. Prevede la creazione di una piattaforma di collaborazione e co-sviluppo, nella forma del **Living Lab**, finalizzata ad affrontare i problemi di natura economica, sociale ed ambientale con attori istituzionali, del mondo accademico e della società civile, e la sperimentazione di **Azioni Pilota**, che valorizzino il ruolo dello sport nelle diverse dimensioni della vita sociale, in particolare nei contesti urbani, con:

- erogazione di **"Voucher"** per consentire l'accesso all'attività sportiva dei soggetti più a rischio di esclusione;
- attivazione di un servizio di promozione dell'attività fisica sul territorio attraverso l'istituzione della figura dell' **"Animatore sportivo territoriale"**;
- attivazione e sviluppo di un sistema di promozione della **"Mobilità dolce e sostenibile e redazione di 3 piani di mobilità casa-sport"**;
- attivazione di un servizio di **"Incubatore"** per promuovere lo sviluppo di nuove professioni e imprenditorialità sportive.

ASPETTI GENERALI

Vi è una crescente attenzione del mondo sportivo al tema della mobilità sostenibile. La sostenibilità comprende diversi aspetti, tra questi quello della mobilità ha un ruolo notevole nella lotta a cambiamenti climatici; per questo è necessario sviluppare “buone pratiche” per fare conoscere, aiutare e crescere la mobilità sostenibile e l’accessibilità a piedi e in bicicletta alle strutture sportive.

Si considera normale che per recarsi a fare attività sportiva si usi un mezzo a motore, l’automobile per gli adulti, il motorino per i ragazzi, e al massimo il mezzo pubblico (sempre a motore) per chi non può o non ha altri mezzi.

L’educazione alla mobilità sostenibile ha un’enorme valenza sociale, in quanto i modi di spostamento a piedi e in bici sono quelli meno costosi e che tutti, anche i ragazzi, possono permettersi: educare e incentivare gli spostamenti a piedi (per percorsi fino a 1 km) e in bicicletta (fino a 5 km) significa educare anche all’eguaglianza sociale e alla non discriminazione per motivi di reddito. L’educazione alla mobilità sostenibile ha, inoltre, enormi vantaggi sotto l’aspetto salutistico e sanitario: imparando ad andare in bicicletta e a piedi da giovani, e a provare piacere per questa pratica, si acquista una consuetudine alla mobilità attiva che dura tutta la vita.

Lo sport, grazie alla sua funzione educativa, ricopre un ruolo determinante nella nostra cultura, sociale e familiare. Insieme alla famiglia e alla scuola, l’attività sportiva è riconosciuta come uno dei principali momenti di formazione e crescita di bambini e ragazzi che, proprio attraverso la pratica sportiva, diventeranno cittadini consapevoli. Appare

evidente che promuovere la mobilità sostenibile all'interno degli impianti sportivi frequentati quotidianamente da ragazzi, praticanti varie attività sportive e motorie, genitori, istruttori e operatori sportivi, assume un valore strategico importantissimo per accelerare il cambiamento culturale verso un modello nuovo e sostenibile di mobilità e, quindi, raggiungere più velocemente gli obiettivi prioritari definiti a livello internazionale nell'ambito dell'Agenda 2030 (l'Agenda Globale per lo Sviluppo Sostenibile). In particolare l'obiettivo prioritario n. 11 "Rendere le città e gli insediamenti umani inclusivi, sicuri, resilienti e sostenibili".

Nell'edizione 2020-2021 del Bilancio sociale UISP, particolare rilievo viene dato al tema della sostenibilità, focalizzando l'attenzione su come le attività dell'Associazione contribuiscono alla realizzazione di un rinnovato modello di sviluppo continuando ad avere a riferimento i 17 obiettivi per lo Sviluppo Sostenibile dell'Agenda 2030 delle Nazioni Unite. Dal punto di vista della sostenibilità ambientale, ricade tra le finalità di UISP la partecipazione a interventi e servizi per la salvaguardia ed il miglioramento dell'ambiente e l'utilizzazione accorta e razionale delle risorse naturali; nonché interventi di tutela e valorizzazione del patrimonio culturale e del paesaggio. È in questo contesto che si collocano le strategie legate alla mobilità sostenibile con particolare riferimento a progetti per la riqualificazione della città, organizzando e promuovendo: il camminare e l'uso della bicicletta per la gestione di una nuova mobilità; attività sportive strutturate e destrutturate (parkour, skate, tornei di strada) per la riqualificazione degli spazi pubblici: piazze, strade, parchi urbani.



Tra i programmi di UISP finalizzati ad affrontare i temi della mobilità e più in generale dell'inquinamento nel suo complesso, vale la pena citare Bicincittà che ha l'obiettivo di rimettere l'uomo in equilibrio con l'ambiente urbano in cui spesso vive, per avviare un processo di cambiamento dei nostri centri urbani e realizzare una "Città a misura d'uomo".

Vantaggi concreti per la collettività e gli impianti sportivi

Vi sono evidenti vantaggi che si possono ottenere da una organizzazione della mobilità sostenibile che riduca l'uso eccessivo dei mezzi a motore. Di seguito, per punti, una sintesi dei benefici conseguibili attraverso il Piano degli spostamenti casa-sport:

Per la collettività:

- ◆ Riduzione dell'inquinamento atmosferico e delle emissioni climalteranti
- ◆ Maggiore sicurezza stradale per tutti gli utenti della strada
- ◆ Riduzione della congestione stradale e dei costi sociali relativi

Per i centri sportivi e per gli utenti che li frequentano:

- ◆ Migliore sicurezza e accessibilità alle strutture
- ◆ Riduzione dei problemi legati ai parcheggi
- ◆ Migliori rapporti con gli abitanti dell'area circostante gli impianti
- ◆ Riduzione dei costi dei trasporti organizzati o pagati dalle associazioni sportive
- ◆ Conferimento di un'immagine delle organizzazioni sportive aperte ai problemi dell'ambiente.

ANALISI DELL'IMPIANTO SPORTIVO

Descrizione impianto

L'impianto sportivo Fulvio Bernardini UISP nasce nel 1985 e viene affidato in concessione alla UISP Comitato Territoriale di Roma. Tanti sono stati i cambiamenti, dal modo di vivere a quello di praticare l'attività sportiva, cambiamenti a cui si è, inevitabilmente, conformato anche il Fulvio Bernardini. Quello che in questi anni è rimasto invariato è la passione per lo sport, lo sport per tutti, lo sport di cittadinanza. Questi sono i principi che la società porta avanti, prima direttamente come UISP Comitato di Roma e, dal 1998, tramite la **UISPROMA WORK IN PROGRESS, Società Sportiva Dilettantistica a Responsabilità Limitata**, con socio unico UISP Comitato territoriale di Roma, unico gestore della struttura.

Ancora oggi l'impianto, frequentato da più di 2.000 utenti l'anno, resta una risposta adeguata alle esigenze del quartiere e della città.

Nell'anno sportivo 2021/22 l'UISPROMA Work in Progress ha accolto moltissimi utenti diversamente abili e più di 250 iscritti hanno praticato le attività sportive di arrampicata, calcio e soprattutto nuoto dove troviamo la maggior parte degli iscritti.

Nel 2021 insieme al Comune di Roma la società ha svolto il progetto "Piano Caldo Estate 2021" destinato a persone anziane, e iniziato il progetto "Servizio sportivo rivolto a persone con disabilità intellettiva medio-lieve" che offre pratica

sportiva gratuita a persone diversamente abili.

Sono inoltre attive molte collaborazioni e convenzioni con associazioni ed Enti del territorio del Municipio IV e con Associazioni Sportive Dilettantistiche e Società Sportive Dilettantistiche.

Ogni estate, dai primi di giugno e per dieci settimane consecutive, è attivo il Centro Multisport Estivo che accoglie circa 180 bambini/e ragazzi/e, proponendo attività ludico-sportiva dalla mattina al pomeriggio.

Durante il weekend, da settembre a inizio giugno, il Fulvio Bernardini UISP ospita le partite di calcio e le gare di arrampicata FASI, come da calendario ufficiale.

L'impianto è aperto **dal lunedì al venerdì dalle 7 alle 23 e il sabato e la domenica dalle 8 alle 20.**

La localizzazione territoriale

L'impianto sportivo Fulvio Bernardini è situato a Roma, nel quartiere di Pietralata, a nord est del centro della città e fa parte del Municipio Roma IV. I confini del quartiere coincidono con quelli di Nomentano a ovest, Ponte Mammolo a est, Montesacro, Monte Sacro Alto e Ponte Mammolo a nord e Collatino e Tiburtino a sud. Pietralata è un quartiere ad alta densità abitativa, popolato sia da residenti che da trasfertisti e studenti. Il quartiere è attraversato dalla linea B della metropolitana, tramite la quale in pochi minuti si raggiungono alcune delle principali sedi di studio/lavoro di Roma, come per esempio l'Università la Sapienza e la Biblioteca Nazionale Centrale. Anche la stazione ferroviaria di Roma Tiburtina, la seconda per importanza dopo Roma Termini, si trova nel comprensorio di Pietralata. Il centro sportivo è collocato all'interno del Parco dell'Aniene.

L'accessibilità all'impianto con i mezzi privati è ottima, senza particolari problemi di congestione di traffico neanche nelle ore di punta. Le principali strade di percorrenza nei pressi dell'impianto sportivo sono via dell'Acqua Marcia e via di Pietralata, entrambe a doppio senso di circolazione.



Localizzazione impianto Fulvio Bernardini UISP

Come accennato l'impianto è situato a soli 650 metri (circa 5-10 minuti a piedi) dalla fermata della linea B "Pietralata" della metropolitana, linea che collega il quartiere Laurentina con Rebibbia, passando per la stazione Termini.

Le fermate dell'autobus più vicine sono:

- ◆ Tondi/Montalbani, a 170 metri di distanza a piedi (3 minuti a piedi)
- ◆ Pietralata/Silvano, a 350 metri di distanza a piedi (5 minuti a piedi)
- ◆ Monti Tiburtini, a 954 metri di distanza a piedi (15 minuti a piedi)

Le linee urbane (in un raggio di 150 mt) che forniscono il servizio sono le seguenti:

- ◆ linea 111 F: Circolare Tiburtina (MB-FS) - S.Maria del Soccorso (MB)
- ◆ linea 211 F: Pietralata-Cimone/Monte Acero
- ◆ linea 450: Alessandrino-Monti Tiburtini/Pertini

Non ci sono piste ciclabili in prossimità della struttura.

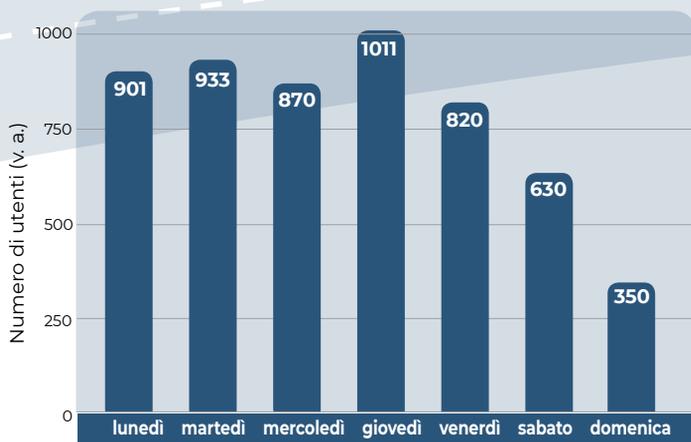
Settimanalmente la struttura ospita nel suo complesso circa 5.515 utenti, tra praticanti e spettatori degli eventi sportivi che si svolgono durante il fine settimana.

Da una stima effettuata attraverso i dati forniti dal gestore dell'impianto, lo spazio sportivo maggiormente utilizzato è il campo da calcio/rugby (1.860 utenti), seguito dalla piscina (1.511 utenti), dall'area outdoor (1.307 utenti), area indoor (627 utenti) e area calcetto (210 utenti).

Spazio sportivo 2	Utenti v.a.	%
Area Calcetto	210	3,8%
Area Calcio e Rugby	1.860	33,7%
Area Indoor	627	11,4%
Area Outdoor	1.307	23,7%
Area Piscina	1.511	27,4%
Totale generale	5.515	100,0%

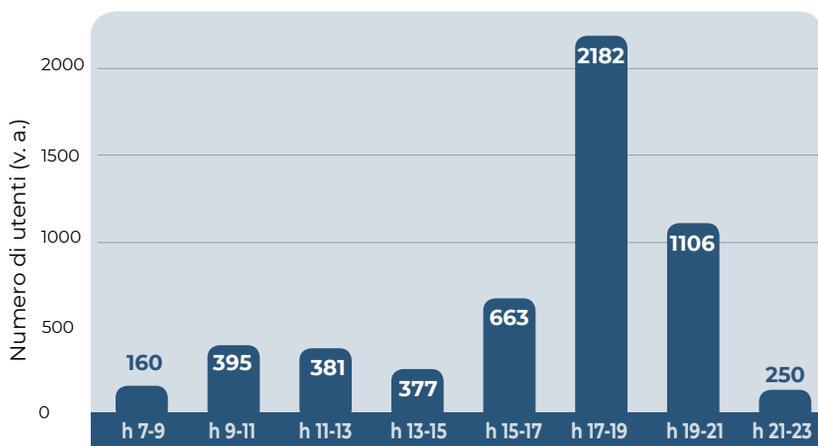
Distribuzione degli utenti settimanali per spazio sportivo. (2022)
Dati forniti dal gestore dell'impianto. (2022)

Il numero medio di utenti giornaliero è di circa 800 unità. La distribuzione delle frequenze giornaliere è abbastanza costante dal martedì al giovedì con circa 600 presenze giornaliere. Il lunedì, il venerdì e il sabato sono i giorni che registrano il massimo delle presenze, circa 900 persone. La domenica i flussi di utenti diminuiscono e si attestano intorno alle 700 unità.



Distribuzione degli utenti per giorni della settimana. Dati forniti dal gestore dell'impianto. (2022)

Dal grafico sottostante, che evidenzia la distribuzione oraria degli utenti, si vede chiaramente che l'Impianto Fulvio Bernardini è attivo dalle prime ore della mattina fino alla tarda serata. La fascia oraria di massimo afflusso è dalle 17.00 alle 21.00 (orario di inizio corsi-attività) dove si registra un picco di oltre 3.200 persone. La mattina presto (7.00-9.00) l'impianto è frequentato in prevalenza da coloro che praticano il nuoto libero (160 persone). Durante il resto della mattina, compresa pausa pranzo, l'affluenza media è pari a circa 380 persone. La sera, nella fascia oraria 21.00 - 23.00, si registrano in prevalenza gli accessi di coloro che praticano il calcetto, circa 250 persone.



Distribuzione settimanale degli utenti per orario di arrivo. Dati forniti dal gestore dell'impianto. (2022)

La tabella sottostante riporta il dato delle presenze stimate nell'arco della settimana, distribuito per giorno e fascia oraria. La fascia oraria più critica è indubbiamente quella tra le 17.00 e le 19.00 durante i giorni feriali, in particolare il martedì e il giovedì quando si superano le 500 presenze.

Fasce Orarie

Giorno	7-9	9-11	11-13	13-15	15-17	17-19	19-21	21-23
Lunedì	29		51	39	76	386	263	58
Martedì	29	14	27	56	132	508	129	38
Mercoledì	29		15	40	57	358	313	58
Giovedì	29	14	65	61	141	518	146	38
Venerdì	29		27	55	80	369	202	58
Sabato	15	207	119	125	97	30	39	
Domenica		160	80		80	15	15	

Distribuzione delle presenze per giorno della settimana e orario. Dati forniti dal gestore dell'impianto. (2022)

Area Outdoor

L'Area Outdoor è utilizzata principalmente per il pattinaggio e per l'arrampicata, eccellenza sportiva qui praticata grazie anche alla presenza della parete più alta del centro-sud Italia (16 metri).

Complessivamente tale Area è frequentata da circa 1.300 utenti alla settimana, ai quali si aggiungono - per ognuna delle discipline - almeno un accompagnatore per ogni utente.

L'Area comprende anche la zona dedicata agli spogliatoi con capienze adatte a gestire l'affluenza di coloro che frequentano le varie discipline sportive.

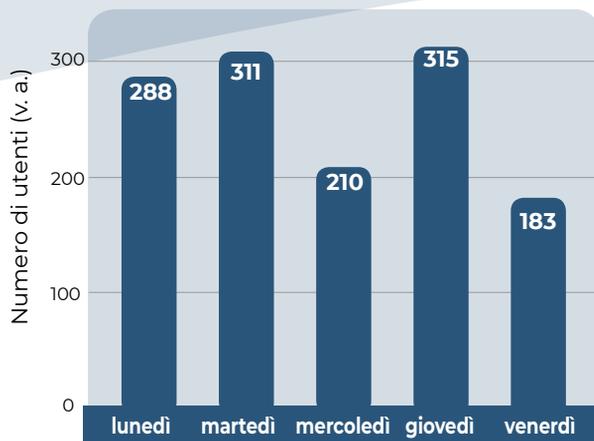
Attività svolta	v.a.	%
Arrampicata	377	29%
Parkour	180	14%
Parkour acrobatica	25	2%
Pattinaggio	600	46%
Skateboard	125	10%
Totale generale	1.307	100%

Area Outdoor - Stima degli utenti settimanali per attività. (2022)



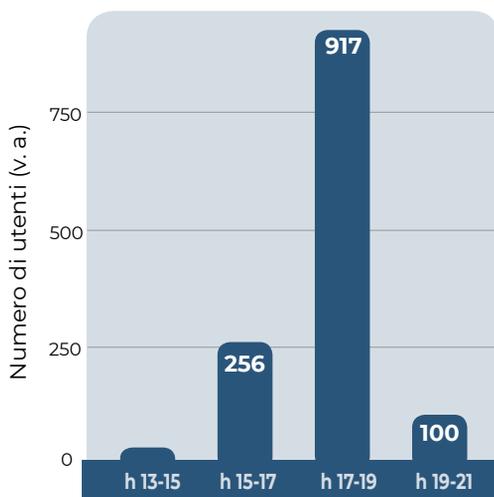
Parete di arrampicata sportiva: altezza 16 metri

L'Area Outdoor è frequentata dal lunedì al venerdì, con una media di 260 utenti al giorno. Mercoledì e venerdì sono i giorni di affluenza minima. Sabato e domenica non si rilevano presenze significative se non di coloro che frequentano l'area liberamente e senza essere iscritti ad alcun corso.



Stima del numero medio di utenti Area Outdoor per giorno della settimana. (2022)

L'area Outdoor è frequentata durante i giorni feriali soprattutto nel pomeriggio, con punte di circa 900 frequentatori nella fascia dalle 17.00 alle 19.00. Sia la mattina che nelle intere giornate di sabato e domenica non si registrano presenze significative.



Distribuzione settimanale degli utenti Area Outdoor per orario di arrivo. Dati forniti dal gestore dell'impianto. (2022)

Fasce Orarie

Giorno	13-15	15-17	17-19	19-21
Lunedì		19	194	75
Martedì	7	90	214	
Mercoledì		16	194	
Giovedì	7	93	215	
Venerdì	20	38	100	25

Distribuzione delle presenze per giorno della settimana e orario. Dati forniti dal gestore dell'impianto. (2022)

Area Indoor

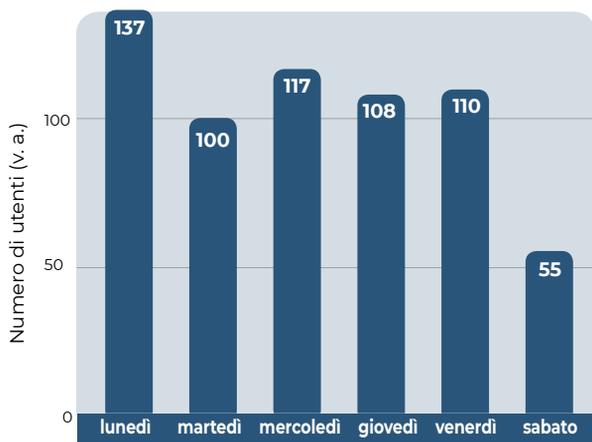
L'area Indoor è composta da spazi attrezzati in cui si praticano le discipline che spaziano dai classici corsi fitness e sala pesi (i più frequentati con circa 333 sportivi alla settimana) alle discipline orientali del Judo e del Kung Fu. L'affluenza totale settimanale è di circa 627 persone.

Altri spazi indoor, quali i maxi tendoni coperti, sono invece utilizzati in modo particolare come area ricreativa (con giochi come biliardini e altri ed adibiti all'occorrenza al servizio mensa) durante i Centri estivi per bambini/e e ragazzi/e.

Attività svolta	v.a.	%
Corsi fitness	213	34%
Ginnastica ritmica	96	15%
Judo	36	6%
Kung Fu	102	16%
Sala pesi	120	19%
Scherma storica	60	10%
Totale generale	627	100%

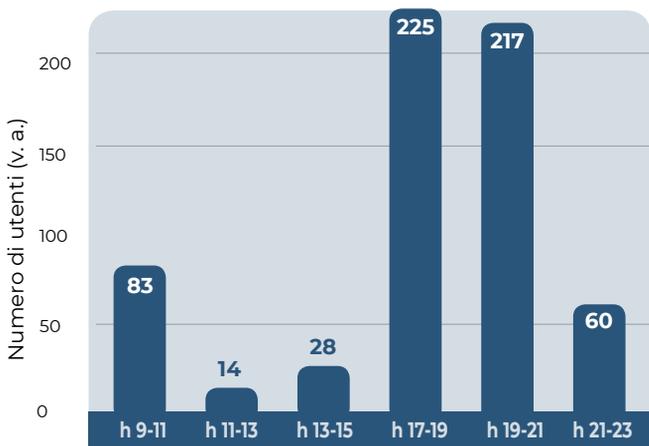
Area Indoor - Stima degli utenti settimanali per attività. Dati forniti dal gestore dell'impianto. (2022)

L'affluenza dell'utenza è distribuita abbastanza regolarmente tra il lunedì e il venerdì con medie di 100 sportivi al giorno, mentre il sabato la frequenza si dimezza. Soltanto per la ginnastica ritmica, dove l'età dei frequentatori è particolarmente bassa, si stimano, in aggiunta ai dati presenti in tabella, almeno un accompagnatore presente per ognuno dei piccoli e delle piccole sportive. Durante la domenica non risultano attività di alcun genere.



Stima del numero medio di utenti Area Indoor per giorno della settimana. Dati forniti dal gestore dell'impianto. (2022)

La fascia oraria di massimo accesso è quella tra le 17 e le 21. Meno rilevanti sono i flussi di utenti che frequentano la palestra la mattina, in particolare solo la fascia dalle 9 alle 11 è degna di rilievo. L'orario compreso nella pausa pranzo, invece, è pressoché irrilevante rispetto alle frequenze.



Distribuzione settimanale degli utenti Area Indoor per orario di arrivo. Dati forniti dal gestore dell'impianto. (2022)

Fasce Orarie

Giorno	9-11	11-13	13-15	17-19	19-21	21-23
Lunedì				62	55	20
Martedì	14		14	58	14	
Mercoledì				25	72	20
Giovedì	14	14	14	52	14	
Venerdì				28	62	20
Sabato	55					

Distribuzione delle presenze per giorno della settimana e orario. Dati forniti dal gestore dell'impianto. (2022)

Area Calcio e Rugby

All'interno del centro sportivo si trovano due campi da calcetto (ubicati vicino all'entrata) e un campo da calcio con tribune in grado di ospitare più di 100 spettatori, situato nella parte nord della struttura e che rientra in parte nella zona protetta di Roma Natura (con la valle dell'Aniene che lo costeggia). Il campo da calcio, in erba sintetica, risulta perfettamente curato. Qui, durante il weekend, si svolgono le partite di campionato delle varie categorie di giocatori che frequentano l'impianto. In media si svolgono 3 eventi sportivi ogni sabato e 4 la domenica, dalla tarda mattinata al pomeriggio.

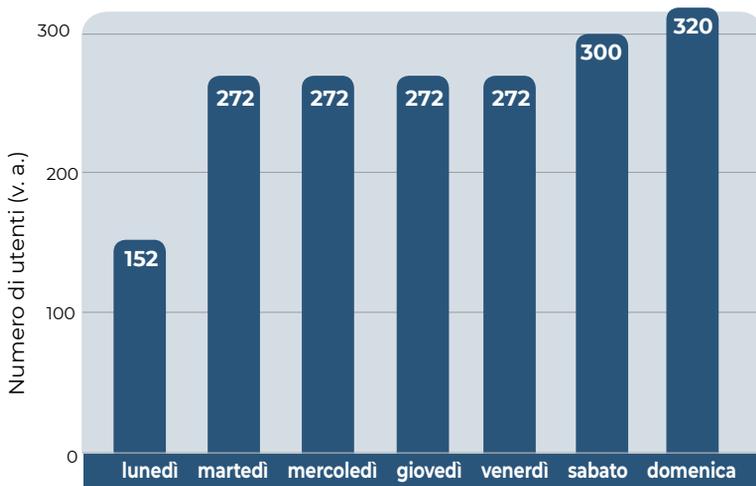
Attività svolta	v.a.	%
Calcio a 11	760	41%
Partite di campionato	560	30%
Rugby	540	29%
Totale generale	1.860	100%

Area Calcio e Rugby - Stima degli utenti settimanali per attività. Dati forniti dal gestore dell'impianto. (2022)



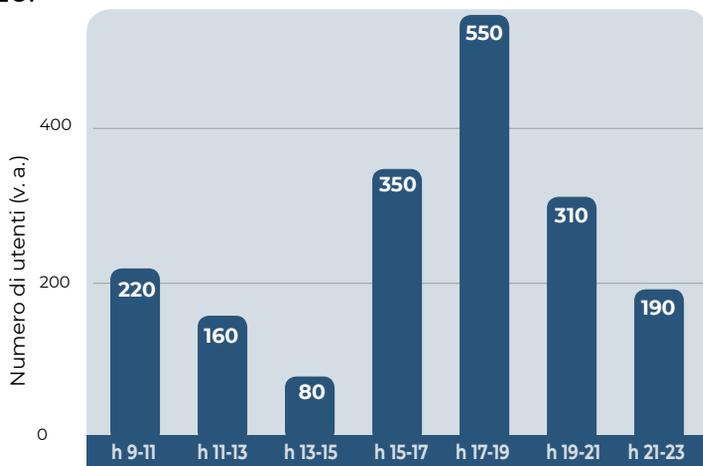
Campo da calcio e Rugby

Le presenze stimate per l'Area Calcio e Rugby sono abbastanza regolari dal martedì alla domenica, con circa 300 presenze. Il lunedì le presenze si dimezzano (152 persone). Da evidenziare che durante il weekend il campo è occupato in modo quasi esclusivo dalle partite di campionato che si svolgono presso la struttura. È importante anche evidenziare che, solitamente, gli sportivi che si recano al campo per giocare hanno quasi sempre un accompagnatore.



Stima del numero medio di utenti Calcio, Rugby per giorno della settimana. Dati forniti dal gestore dell'impianto. (2022)

L'orario di massima affluenza è dalle 15 alle 21, con circa 1.200 utenti. Più scarsa la presenza nell'orario della pausa pranzo.



Distribuzione settimanale degli utenti Area Indoor per orario di arrivo. Dati forniti dal gestore dell'impianto. (2022)

Fasce Orarie

Giorno	9-11	11-13	13-15	15-17	17-19	19-21	21-23
Lunedì				38	38	38	38
Martedì				38	158	38	38
Mercoledì				38	38	158	38
Giovedì				38	158	38	38
Venerdì				38	158	38	38
Sabato	60	80	80	80			
Domenica	160	80		80			

Distribuzione delle presenze per giorno della settimana e orario. Dati forniti dal gestore dell'impianto. (2022)

Area del Calcetto

Un altro spazio sportivo piuttosto importante è quello dei due campi da calcetto ubicati tra l'ingresso principale e la piscina.

Nel complesso l'utenza settimanale dell'area calcetto è stimata in circa 210 utilizzatori che, come orari di preferenza, affittano i campi dalle ore 17.00 alle ore 21.00 dal lunedì alla domenica compresa.

Mattina e primo pomeriggio, invece, non si registrano presenze significative.



Campi da "calcetto"

La presenza risulta omogenea e si attesta su circa 30 sportivi giornalieri che prediligono la fascia pomeridiana-serale.

Area della Piscina

L'Area comprendente la piscina è l'unico spazio molto attivo anche durante la mattina, grazie agli sportivi che vi si recano per praticare nuoto prima di andare al lavoro.

Questo spazio non è dedicato soltanto ai corsi per bambini, adulti, AcquaFit-HidroBike e altro, ma dal 1° giugno al 15 di agosto di ogni anno si trasforma in solarium a disposizione di coloro che ne vogliono usufruire. È un "servizio al quartiere" pensato e realizzato da UISP ed utilizzabile in tale modalità tutti i pomeriggi feriali ed il sabato e la domenica per l'intera giornata.

La presenza del bar nella zona attrezzata con gli ombrelloni, rende ancora più piacevole il servizio offerto. È lo spazio

che, dopo l'Area Calcio e Rugby, presenta più affluenze con una media settimanale di circa 1.500 presenze alle quali si aggiungono, per il nuoto bambini/e, almeno un accompagnatore per ogni piccolo/a sportivo/a.

Intorno all'area è presente un piccolo spazio libero chiamato "la via dei giochi", per dare libertà ai bambini di interpretare i giochi come vogliono.

Attività svolta	v.a.	%
Nuoto adulti	246	16%
Nuoto bambini	477	32%
Nuoto libero	612	41%
Piscina AcquaFit-HidroBike	176	12%
Totale generale	1.511	100%



L'area della piscina

L'affluenza all'Area Piscina è piuttosto omogenea dal lunedì al sabato compreso, con una media di circa 300 presenze giornaliere.

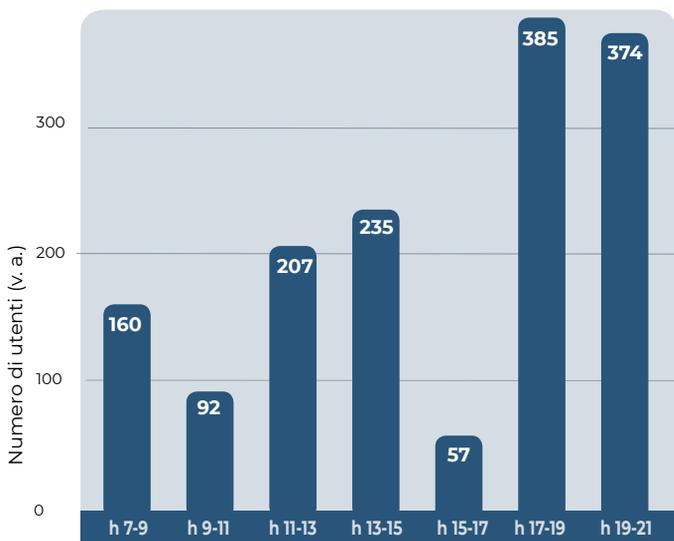


Stima del numero medio di utenti dell'Area Piscina per giorno della settimana. Dati forniti dal gestore dell'impianto. (2022)

La distribuzione per orario di arrivo risulta, invece, non omogenea con la fascia oraria dalle 7 alle 9 quasi ad esclusivo utilizzo di coloro che praticano nuoto libero.

Nuoto per bambini, invece, occupa soltanto le fasce pomeridiane, mentre i corsi di AcquaFit-HydroBike e nuoto per adulti iniziano dalle 11.00 della mattina per proseguire fino a sera, insieme al nuoto libero.

La maggior affluenza, anche per quest'area, risulta essere quella dalle 17.00 alle 21.00.



Distribuzione settimanale degli utenti Area Piscina per orario di arrivo. Dati forniti dal gestore dell'impianto. (2022)

Fasce Orarie

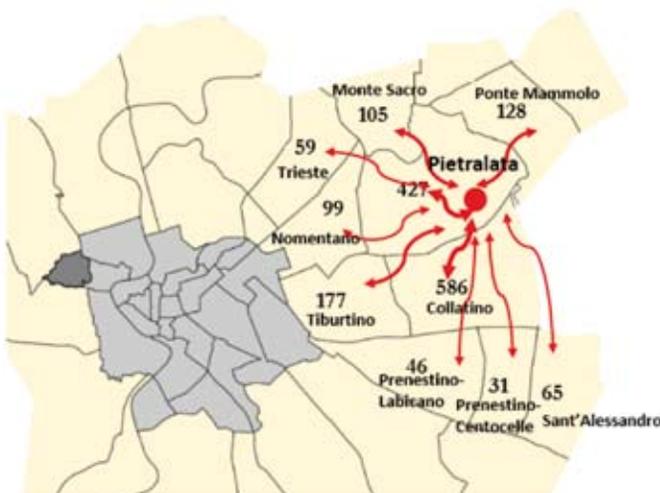
Giorno	7-9	9-11	11-13	13-15	15-17	17-19	19-21
Lunedì	29		51	39	19	77	80
Martedì	29		27	35	4	63	62
Mercoledì	29		15	40	3	86	68
Giovedì	29		51	40	10	78	79
Venerdì	29		27	35	4	68	62
Sabato	15	92	39	45	17	15	24
Domenica	160	92	207	235	57	385	374

Distribuzione delle presenze per giorno della settimana e orario.
Dati forniti dal gestore dell'impianto. (2022)

STUDIO DELL'UTENZA DELL'IMPIANTO

La residenza degli iscritti

L'archivio degli iscritti che frequentano il centro sportivo fornito dalla UISPROMA Work in Progress (Gestore della maggior parte delle aree sportive) ci permette di fare una prima valutazione sulla distribuzione degli utenti per provenienza.



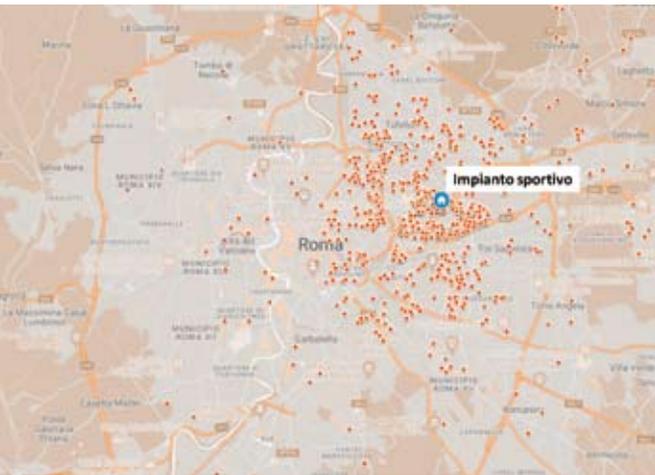
Comuni di residenza	Utenti v.a.	%
Collatino	586	26%
Pietralata	427	19%
Tiburtino	177	8%
Ponte Mammolo	128	6%
Monte Sacro	105	5%
Nomentano	99	4%
Sant'Alessandro	65	3%
Trieste	59	3%
Prenestino-Labicano	46	2%
Prenestino-Centocelle	31	1%
Altre zone Roma	438	20%
Altre zone fuori Roma	83	4%
Totale complessivo	2.161	96%

Distribuzione degli iscritti all'impianto Fulvio Bernardini UISP per quartiere di residenza di Roma Capitale. Dati forniti dal gestore dell'impianto. (2022)

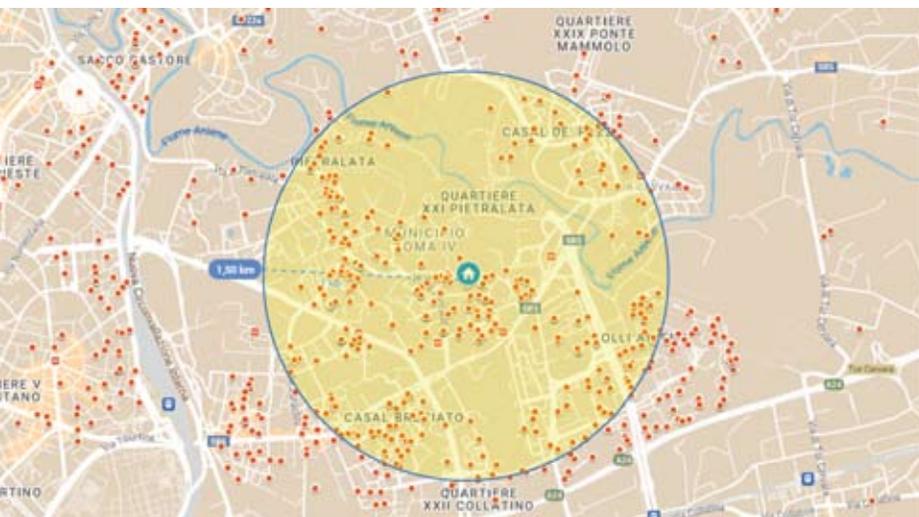
La prima considerazione che emerge chiaramente dai dati è che il centro sportivo ha un bacino di utenza che interessa prioritariamente i quartieri limitrofi all'impianto (77%): Collatino 26%, Pietralata 19%, Tiburtino 8%, ecc... Una significativa quota di iscritti, 19%, risiede in altre zone della città, mentre solamente il 4% risiede fuori Roma.

Le elaborazioni cartografiche dei dati ci mostrano che cir-

ca 300 persone, il 14% degli iscritti totali, abitano a meno di 1,5 km dall'impianto sportivo, quindi a una distanza che può essere percorsa in circa 10 minuti in bicicletta. Si tratta di un target importante di individui, che probabilmente utilizzano l'auto privata per raggiungere l'impianto, che potrebbero essere convinti ad usare mezzi sostenibili attraverso un'adeguata campagna di comunicazione e coinvolgimento.



Rappresentazione cartografica delle residenze degli iscritti. Dati forniti dal gestore dell'impianto. I punti rappresentano le residenze degli iscritti. (2022)



Cerchio di raggio pari a 1,5 km. I punti rappresentano le residenze degli iscritti. (2022)

Il questionario online

Premessa

Nel mese di giugno-luglio 2022 è stato somministrato agli utenti del centro sportivo un questionario online teso a rilevare due dimensioni principali:

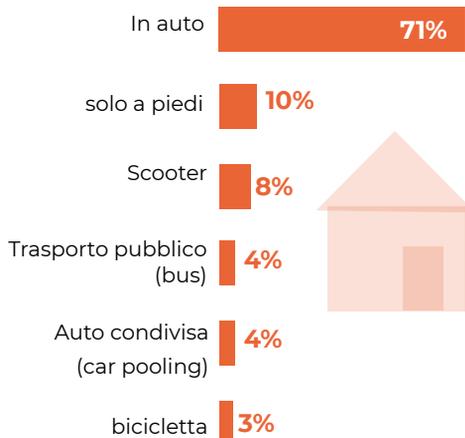
1. modalità di spostamento verso il centro sportivo (modal split, abitudini, motivazioni)
2. propensione al cambiamento nelle abitudini di spostamento

Il questionario è stato somministrato attraverso un invito personalizzato via e-mail e realizzato attraverso il software Limesurvey integrato sul server di Simurg Ricerche.

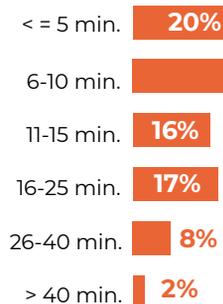
Al questionario hanno risposto 440 persone, corrispondenti a circa il 47% del totale.

Le modalità di spostamento e le motivazioni delle scelte

Mezzo utilizzato casa-impianto sportivo

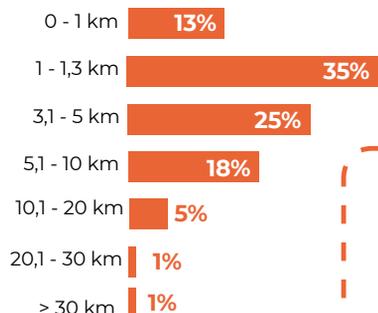


Tempo percorrenza casa-impianto sportivo



MEDIA
15 minuti

Distanza casa-impianto sportivo



MEDIA
8 chilometri

Motivo scelta mezzo utilizzato



Il modal split degli utenti che hanno risposto al questionario mette in evidenza alcuni aspetti rilevanti ai fini della pianificazione degli spostamenti:

- ◆ il mezzo largamente più utilizzato è l'auto privata (71%), seguita a larga distanza e con significatività residuali dalle altre modalità di trasporto: a Piedi 10%, Bicicletta 3%, TPL 4%; Moto 8%;
- ◆ dal punto di vista della percorrenza, il 58% risiede in un raggio di spostamento inferiore a 10 minuti, il 37% tra i

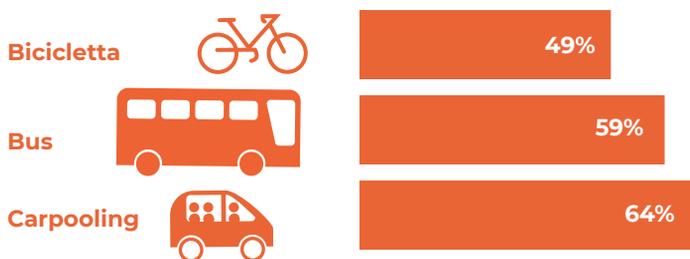
11-25 minuti e il 10% oltre i 25 minuti. Il che genera una percorrenza media di circa 15 minuti;

- ◆ in merito alla distanza, invece, il 73% risiede a meno di 5 km dall'impianto sportivo, il 18% tra 5 e 10 km, il 7% oltre i 10 km, per una distanza media di circa 8 km;
- ◆ tenendo conto che la maggioranza degli utenti utilizza l'auto privata (71%) la motivazione prevalente dichiarata dagli intervistati in relazione al mezzo utilizzato riguarda la "minore durata del viaggio" (66%), l'autonomia di movimento" (42%), dalla "mancanza di collegamenti diretti" (25%) e dal "maggior confort" (25%).

La propensione al cambiamento

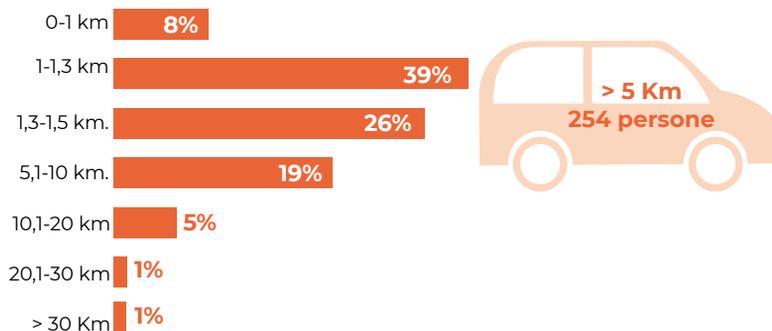
La propensione al cambiamento circa le abitudini di spostamento verso l'impianto sportivo registrata tra i rispondenti al questionario è significativa: la quota complessiva di chi sarebbe disposto a cambiare modo di spostarsi è del 49% relativamente alla bicicletta, 64% rispetto al trasporto di gruppo auto-organizzato o organizzato dal gestore del centro, del 59% per il trasporto pubblico.

Attualmente vieni in auto, saresti disposto/a a cambiare modo di spostarti...



Per trasformare la propensione al cambiamento in un cambiamento concreto e duraturo è necessario che nel piano siano identificate e attuate tutta una serie di strategie e misure specifiche finalizzate a convincere gli utenti a modificare il loro modo di spostarsi. Il paragrafo successivo è interamente dedicato a questo argomento.

% di coloro che utilizzano l'auto - Distanza dall'impianto sportivo



Gli utenti che utilizzano l'auto per recarsi al centro sportivo e che hanno dichiarato di dover percorrere meno di 5 km sono 345, che corrispondono al 75% di tutti coloro che utilizzano l'auto. Di questi, la maggioranza sostiene che sarebbe disposto a cambiare a condizione che fossero realizzate: piste ciclabili in prossimità dell'impianto, infrastrutture per il ricovero sicuro delle biciclette, percorsi pedonali e ciclabili messi in sicurezza.

PROGETTAZIONE DELLE MISURE DI MOBILITÀ SOSTENIBILE

Premessa

Dall'analisi congiunta dei dati relativi alla situazione localizzativa dell'impianto, delle infrastrutture e dei servizi presenti e tenendo conto della propensione al cambiamento delle persone che frequentano e lavorano presso l'impianto sportivo, di seguito sono state formulate una serie di ipotesi per sviluppare la mobilità sostenibile nei percorsi verso il centro sportivo.

L'impianto sportivo Fulvio Bernardini è inserito in un contesto urbanizzato, il quartiere di Pietralata, servito dai mezzi pubblici (bus e metro) e ben collegato con le principali infrastrutture stradali della Capitale. Dai sopralluoghi effettuati non si rilevano particolari criticità rispetto alle condizioni dei marciapiedi e più in generale in prossimità degli attraversamenti pedonali. A fronte di questa situazione, che possiamo considerare nel complesso positiva per l'utilizzo di mezzi alternativi all'auto, dal questionario appare evidente che la maggioranza delle persone che frequentano l'impianto sportivo utilizza l'auto privata (70%) anche se abita a distanze che potrebbero essere agevolmente percorse a piedi, in bicicletta o con il TPL su scala urbana.

Il problema da affrontare, quindi, non è tanto quello di migliorare le condizioni generali di accessibilità e sicurezza e neppure migliorare il trasporto pubblico locale, ma piuttosto innescare un cambiamento culturale, in particolare rispetto agli utenti più giovani, con l'obiettivo di disincentivare l'uso dei mezzi privati per adottare forme di mobilità sostenibili alternative all'uso individuale del veicolo privato a motore.

Obiettivi da perseguire e misure da attuare

Obiettivo 1:

Disincentivare l'uso individuale dell'auto privata

L'uso dell'automobile singola (il 71%) è nettamente prevalente ed è giustificata e comprensibile per tanti motivi (comodità, autonomia, velocità, sicurezza, etc.). Si può però intervenire per cercare di ridurre l'uso nelle condizioni alternative altrettanto comode, sicure e veloci e comunque di ridurre l'uso dell'auto usata singolarmente.

REGOLAMENTARE LA SOSTA

Per questo risulta importante una disposizione della sosta nei parcheggi interni all'impianto che favorisca le persone che meno possono farne uso per vari motivi: persone con disabilità, accompagnatori di persone anziane e di bambini, donne, vetture con più persone (carpooling), viaggi notturni, car sharing. Si tratta di attrezzare questi spazi privilegiati con una buona illuminazione nelle ore serali e notturne.

In questa prospettiva si può pensare di avviare una delimitazione delle aree riservate più prossime agli ingressi destinandole alle categorie da favorire con modalità di accessibilità controllate (come succede in alcune aziende, negli ospedali e in diversi luoghi pubblici e privati).

CARPOOLING

Tra le misure prioritarie da adottare vi è senza dubbio il carpooling, cioè l'uso condiviso di automobili private tra gruppi di persone, con il fine principale di ridurre i costi di spostamento. Il carpooling è uno degli ambiti di intervento della cosiddetta mobilità sostenibile, in quanto consente di ridurre il numero di auto in circolazione con effetti benefici su inquinamento, congestione stradale e necessità di infrastrutture. A titolo sperimentale, potrebbe essere organizzata **un'iniziativa di carpooling gestita autonomamente e su base volontaria dagli utenti dell'impianto.**

Le principali fasi organizzative di questa iniziativa sono di seguito specificate:

1. Analisi preliminare di fattibilità. Si tratta di organizzare una riunione con allenatori, operatori e operatrici sportivi/e per valutare insieme la fattibilità dell'iniziativa a partire da quelli che potrebbero essere i gruppi di utenti più interessati. Sempre in questa fase sarà necessario valutare alcuni aspetti organizzativi come ad esempio quali potrebbero essere le premialità da mettere a disposizione di coloro che aderiranno al carpooling e le modalità migliori per la diffusione delle informazioni sull'iniziativa.

2. Organizzazione del servizio e premialità. Affinché il servizio risulti efficace occorre gratificare i partecipanti all'iniziativa con un sistema di premialità. A questo proposito per prima cosa saranno identificati appositi stalli di parcheggio riservati al carpooling. Gli stalli saranno collocati in prossimità delle principali strutture sportive dell'impianto, inoltre sarà studiata un'apposita cartellonistica per evidenziare e pubblicizzare il servizio e invogliare gli utenti ad utilizzarlo. Una prima ipotesi di collocazione delle aree di parcheggio dedicate al carpooling potrebbe essere quella evidenziata nella figura alla pagina seguente che prevede due aree di sosta collocate: **a) una in prossimità della piscina (25m x 5 m - circa 10 posti auto); b) l'altra in prossimità delle scale di accesso all'area indoor (20m x 5 m - circa 8 posti auto).** Oltre alla messa a disposizione di parcheggi potrebbe risultare particolarmente efficace offrire una scontistica sull'abbonamento oppure, in alternativa, prevedere premi e gadget offerti da eventuali sponsor.



CAR pooling



I ipotesi di collocazione delle aree di sosta: 18 posti auto di tipo standard. (2,5 m x 5).

Esempio di segnaletica trasversale e verticale che identifica gli stalli auto riservati al carpooling.



Sempre in riferimento all'organizzazione degli spazi e della viabilità, sarà posizionata un'apposita cartellonistica, in prossimità dell'ingresso principale e in altri punti strategici, che riporta la presenza di spazi interni riservati al carpooling, i benefici per la collettività, i vantaggi economici e le modalità di adesione all'iniziativa. Da valutare l'inserimento del QR Code sui cartelli informativi.



Esempio di segnaletica verticale che pubblicizza l'iniziativa del Carpooling.

3. **Prima riunione in presenza (oppure online) per la promozione dell'iniziativa e la creazione degli equipaggi.**

Sarà organizzata una prima riunione alla quale saranno invitati gli utenti dell'impianto. L'incontro sarà suddiviso in tre sezioni:

- ◆ nella prima sezione saranno illustrati **obiettivi, vantaggi, modalità organizzative e premialità del carpooling**;
- ◆ nella seconda sezione la parola passerà ai partecipanti che potranno fare domande e successivamente iniziare a condividere tra loro informazioni per **organizzare gli equipaggi**;
- ◆ nella terza ed ultima fase si procederà con la **raccolta delle prime iscrizioni** e alla distribuzione dei **Parking Pass**, cioè tessere di riconoscimento che permettono di parcheggiare su posti auto riservati.

4. **Monitoraggio e controllo.** A tutti i partecipanti all'iniziativa sarà chiesto di compilare un questionario al momento dell'attivazione del servizio che sarà poi riproposto a cadenza annuale per **valutare il livello di utilizzo e di gradimento del carpooling**; inoltre, attraverso i dati raccolti sarà possibile calcolare i vantaggi ambientali, in termini di risparmio di CO₂, conseguiti dagli utenti.

carpooling

un'idea semplice

Il carpooling è un accordo volontario fra famiglie che condividono l'automobile per accompagnare i bambini a scuola a seconda delle esigenze e delle necessità.

Per utilizzare il servizio è necessario rispondere al questionario. (www.scuolabis.it/questionario) Si rilevano le disponibilità e l'interesse di tutti, in modo da organizzare le famiglie che abitano vicine tra loro per accompagnare i bambini a scuola a seconda delle esigenze e dei bisogni di ciascuno, formando "equipaggi stabili" fra due o più famiglie. In questo modo gli spostamenti dei bambini da casa a scuola, sono garantiti e controllati.

sostenibile

In questo modo si diffonde la cultura della mobilità sostenibile nei bambini e negli adulti. Gli spostamenti dei bambini da casa a scuola, sono economici, garantiti, controllati e svolti in compagnia.



carpooling

come funziona

Gli equipaggi possono essere organizzati secondo due tipi di accordo:

- ← a **rotazione**, se a turno in ogni famiglia c'è qualcuno che si rende disponibile a fare da autista;
- ← con **autista fisso**, se un genitore si rende sempre disponibile a trasportare altri scolari. In questo caso possono essere previste compensazioni tra famiglie.

Potresti scoprire una famiglia disponibile che ti abita vicino, ma non lo sapevi. Una buona possibilità per conoscersi e ... magari diventare amici.

per aderire

www.scuolabis.it/adesione-carpooling ←

Scuol@bis®: il carpooling e il pedibus per la scuola

Esempio di volantino promozionale del carpooling scolastico. Prodotto da Agenda 21 consulting srl.

Obiettivo 2: Favorire l'uso del trasporto pubblico

Le statistiche (ISFORT) ci dicono che in linea generale la maggioranza di persone (oltre 2/3) non è in genere disponibile all'uso del trasporto pubblico sia in contesti urbani che extraurbani. Il trasporto pubblico, tuttavia, ha un ruolo importante in alcune situazioni specifiche:

- ◆ accesso ai centri città, dove vigono limitazioni all'accesso;
- ◆ utilizzo da parte di ragazzi/e ancora senza patente per andare a scuola;
- ◆ utilizzo da parte di persone prive di auto o moto per questioni di reddito, fisiche o di età;
- ◆ presenza di un efficiente servizio di trasporto pubblico su rotaia (metro, tram, treno).

La realtà registrata presso l'impianto sportivo in oggetto, conferma sostanzialmente la situazione appena descritta, cioè l'utilizzo residuale di questa modalità di trasporto che viene scelta solamente dal 4% degli utenti della del centro sportivo in oggetto.

Nonostante ciò si può agire su quantomeno due fronti per fare crescere l'uso del trasporto pubblico per le persone che sono disponibili a cambiare modalità di spostamento. Le linee di azione da perseguire attraverso il presente piano pertanto sono:

- a) cercare di **migliorare l'offerta del servizio**;
- b) agire sulla domanda attraverso la **sensibilizzazione e informazione**.

a. **Migliorare l'offerta del servizio.** Per avere un'idea di quanto sia importante agire sull'offerta di mobilità, si tenga conto che circa 190 utenti che attualmente utilizzano l'auto, hanno dichiarato di essere disponibili a utilizzare il TPL qualora migliorassero le condizioni del servizio. In tal senso, per prima cosa sarà attivato un canale di comunicazione con il Municipio e ATAC per l'ottimizzazione delle linee di autobus e la richiesta di nuove fermate di collegamento tra i principali snodi del TPL e l'impianto. I dati sulle presenze distribuiti per giorni della settimana e fasce orarie forniscono un valido punto di partenza per pianificare la richiesta di ottimizzare le linee del bus e giustificare la richiesta di nuove linee e/o fermate.

A titolo di esempio, dalla tabella sottostante che evidenzia le fasce orarie di massima affluenza, si nota che in media durante la settimana la massima frequentazione si colloca tra le 17.00 e le 19.00. E' proprio in questo arco di tempo che potrebbe essere implementato il servizio di TPL.

Fasce orarie

Giorno	7-9	9-11	11-13	13-15	15-17	17-19	19-21	21-23	totale
lunedì	29		51	39	76	386	263	58	901
martedì	29	14	27	56	132	508	129	38	933
mercoledì	29		15	40	57	358	313	58	870
giovedì	29	14	65	61	141	518	146	38	1011
venerdì	29		27	55	80	369	202	58	820

Giorno	7-9	9-11	11-13	13-15	15-17	17-19	19-21	21-23	totale
lunedì	3,2%	0,0%	5,6%	4,3%	8,4%	42,8%	29,1%	6,4%	100%
martedì	3,1%	1,5%	2,8%	6,0%	14,1%	54,4%	13,8%	4,1%	100%
mercoledì	3,4%	0,0%	1,7%	4,6%	6,6%	41,1%	36,0%	6,7%	100%
giovedì	2,9%	1,4%	6,4%	6,0%	13,9%	51,2%	14,4%	3,8%	100%
venerdì	3,6%	0,0%	3,2%	6,7%	9,8%	45,0%	24,7%	7,1%	100%

Distribuzione degli utenti per giorno della settimana e fasce orarie. Valori assoluti e percentuali per riga. (Fonte: Gestore dell'impianto. Anno 2022)

Particolarmente interessante sarebbe sviluppare un progetto, insieme all'Amministrazione Comunale e ATAC, con l'obiettivo di **creare un sistema di mobilità sempre più integrata tra mezzi pubblici e micromobilità (con mezzi propri o in sharing) presso la fermata della metropolitana di Pietralata** (che dista solo 600 metri dal centro sportivo). A questo proposito si rileva che attualmente **il quartiere di Pietralata non è coperto dalla rete cittadina di monopattini elettrici in sharing**. Questa soluzione sarebbe particolarmente utile agli utenti che risiedono più lontano e potrebbero utilizzare la metropolitana e altri mezzi combinati per raggiungere il centro sportivo (strategia dell'ultimo miglio).

Un esempio di integrazione "metro-bici" è rappresentato dalla stazione M1 di Cordusio a Milano, dove nel 2021 è stato inaugurato uno tra i primi parcheggi per biciclette all'interno di una stazione della metropolitana.



Stazione metropolitana di Cardusio Milano.
Fonte e foto: Eco dalle Città. (2021)

Sempre in questa fase, potrebbero essere attivate convenzioni con il gestore del TPL per fornire abbonamenti a prezzi agevolati agli utenti del centro sportivo. Un'altra iniziativa che potrebbe risultare efficace è fornire adeguate informazioni sul trasporto pubblico attraverso le diverse applicazioni per smartphone, in particolare promuovendo la multimodalità tra trasporto pubblico, bici, micromobilità, carsharing e carpooling.

Infine potrebbero essere incentivate le recenti forme di servizio a chiamata, utilizzando sia il TPL, che servizi privati di autonoleggio, taxi e forme innovative di condivisione dei mezzi (Uber, Blablacar, etc).

b. Azioni di sensibilizzazione e informazione. Per aumentare la quota di coloro che utilizzano il TPL saranno predisposti depliant informativi che riportano nel dettaglio le opportunità del servizio evidenziando: a) le fermate più vicine all'impianto sportivo (si è valutato un raggio di 150 mt); b) le linee disponibili con i relativi tracciati e gli orari delle corse evidenziando, in modo particolare, la presenza di corse in orario serale. A seguire si riporta un esempio di opuscolo, riferito allo stadio di Singapore, che riporta le istruzioni per arrivare alla struttura a piedi, in metropolitana e in autobus.

TIP 1

The Singapore Sports Hub is within walking distance from three MRT stations.

BY MRT

Via the Circle Line:

- 1 **Stadium MRT Station (CC6)** is the nearest station which links directly to the Singapore Sports Hub.
- 2 **Mountbatten MRT Station (CC7)** is approximately 600m walking distance from the Singapore Sports Hub. This also serves as an alternative station via the Circle Line.

Via the East West Line:

- 3 **Kallang MRT Station (EW10)** is approximately 600m walking distance under a sheltered walkway to the Singapore Sports Hub.



TIP 2

Public transport by bus is one of the easiest mode of transport to get here.

BY BUS

- 1 **Bus Service 11** Alight along Stadium Crescent (Bus Stop No. B0199), which is directly outside Singapore Indoor Stadium.
- 2 **Bus Service 10, 14, 16, 70, 70M and 196 (Towards CBD/City)** In the direction towards the CBD/City, alight along Nicoll Highway at the bus stop directly outside Singapore Sports Hub (Bus Stop No. B0219).
- 3 **Bus Service 10, 14, 16, 70, 70M and 196 (From CBD/City)** In the direction from the CBD/City, alight along Nicoll Highway at the bus stop opposite Singapore Sports Hub (Bus Stop No. B0219). Cross the sheltered overhead



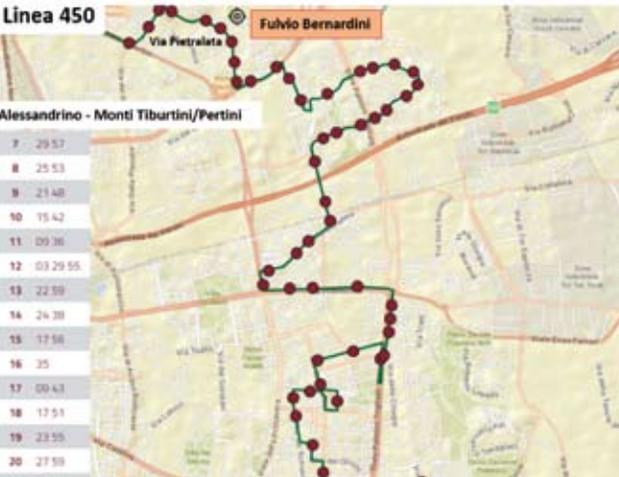
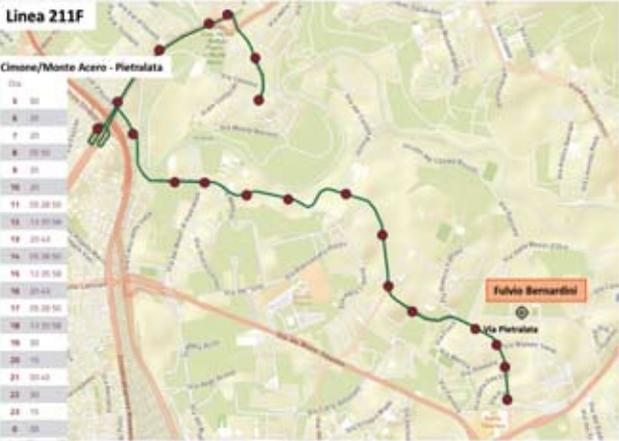
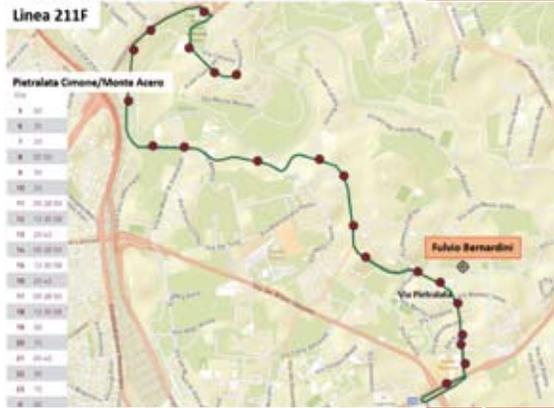
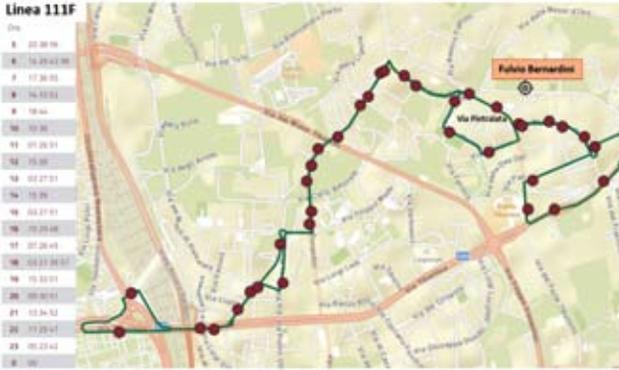
Stadio di Singapore: Esempio di opuscolo che riporta come raggiungere la struttura in bus e a piedi e in metropolitana.

Quale base di partenza per la predisposizione dei depliant informativi sulle opportunità offerte dal TPL, sono state raccolte le informazioni relative alle principali linee di autobus che transitano lungo via Pietralata, a circa 150 metri dal centro sportivo. A seguire si riportano i percorsi di queste linee (111F - 211F - 450) in cartografia (Fonte: Sito ufficiale ATAC - 2022).



Obiettivo 3:

Linee 111F - 211F - 450. Fermate collocate lungo Via Pietralata a circa 150 mt dall'ingresso dell'impianto. Fonte sito web ATAC. (2022)



Favorire la mobilità ciclabile e/o la micromobilità

Premessa

Tenuto conto che quasi il 50% degli utenti risiedono nelle vicinanze dell'impianto sportivo (meno di 3 Km), il presente piano intende adottare misure finalizzate all'utilizzo della bicicletta che saranno attuate a fronte di specifiche valutazioni di fattibilità tecnica ed economica.

Ciò premesso, occorre tenere ben presente che gli spostamenti in bicicletta costituiscono una quota trascurabile dei tragitti effettuati dai vari utenti del centro sportivo, nonostante le distanze e i tempi di percorrenza siano tali da essere concorrenziali rispetto al mezzo privato a motore.

I problemi del ridotto uso della bicicletta sono di diversa motivazione e quindi devono essere valutati con un'analisi accurata, che richiede il coinvolgimento dei vari frequentatori del centro.

Va considerato che alcuni limiti all'uso della bicicletta sono legati all'abitudine e alla comodità dell'uso del mezzo a motore, altri a condizioni di pericolosità reale e percepita nei percorsi di accesso al centro, altri ancora di carattere più oggettivo legati alla distanza.

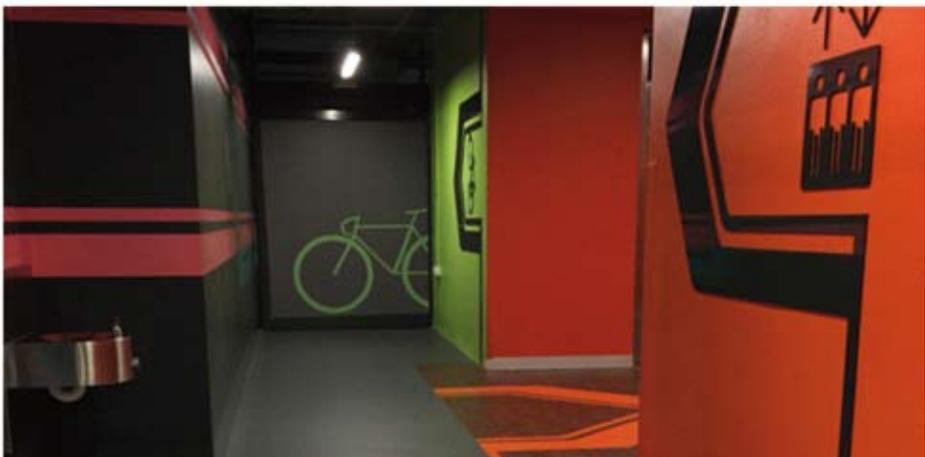
Vi sono però anche aspetti che derivano da condizioni logistiche e di servizi presenti nei centri, cui spesso sarebbe possibile offrire una soluzione attrezzando gli spazi e gli accessi per renderli comodi, sicuri e gratificanti.

ATTREZZATURE PER I CICLISTI

Per dare una risposta concreta e immediata alle problematiche accennate sopra, saranno, per prima cosa, predisposte **soluzioni per promuovere l'uso della bicicletta attrezzando gli spazi e gli accessi per renderli comodi, sicuri e gratificanti.**

All'ingresso del Centro potrebbe essere posizionato **un segnale di benvenuto e ringraziamento a quelli che vengono in bicicletta e a piedi**, con l'indicazione del percorso privilegiato per entrare nelle aree sportive dell'impianto e

l'indicazione e localizzazione dei servizi e attrezzature disponibili per i ciclisti. A questo proposito, a titolo di esempio, vale la pena citare l'esperienza del designer australiano Matt Ryan, che ha recentemente progettato un'utile segnaletica per i ciclisti nel parcheggio sotterraneo del Casselden Building a Melbourne, dove oltre a parcheggiare la bici, é possibile ricevere ulteriori servizi: spogliatoio, doccia, ecc...



Parcheggio sotterraneo del Casselden Building a Melbourne: segnaletica specificamente pensata per i ciclisti. Fonte: <https://www.theloop.com.au/Mize/portfolio/Creative-Art-Director/Melbourne>



Parcheggio sotterraneo del Casselden Building a Melbourne: segnaletica specificamente pensata per i ciclisti. Fonte: <https://www.theloop.com.au/Mize/portfolio/Creative-Art-Director/Melbourne>

Le attrezzature e i servizi che saranno messi a disposizione per i ciclisti sono:

- ◆ Realizzazione di **stalli per biciclette** custoditi e/o videosorvegliati in prossimità degli ingressi delle strutture sportive (Piscina, Palestra, ecc.);
- ◆ Realizzazione di **tettoie e box** per biciclette;
- ◆ Fornitura di **sacche sportive** attrezzate per essere caricate sulle biciclette;
- ◆ Spazi interni alle strutture sportive dedicati alla **custodia dei monopattini elettrici**;
- ◆ **Stazioni di ricarica elettrica** per e-bike e monopattini.

Per agevolare l'utilizzo degli stalli per biciclette saranno tenute in considerazione le seguenti regole base per il posizionamento e la corretta manutenzione delle attrezzature:

- ◆ **VISIBILITÀ.** Il parcheggio per le biciclette sarà facile da trovare e bene individuabile, e segnalato fino dalla strada di accesso.
- ◆ **ACCESSIBILITÀ.** Il parcheggio per biciclette sarà semplice da raggiungere e preferibilmente entro 20-30 m dall'ingresso delle strutture sportive. Mettendolo vicino alla porta d'ingresso un ringraziamento rivolto a coloro che hanno scelto la bicicletta per raggiungere l'impianto.
- ◆ **SICUREZZA E PROTEZIONE DALLE INTEMPERIE.** Sarà possibile bloccare la bicicletta in modo sicuro. Inoltre potrebbero essere studiate soluzioni per inserire anche un'illuminazione aggiuntiva o telecamere a circuito chiuso se necessario.



Esempi di rastrelliere a basso costo



Esempio di tettoia coperta per biciclette



Esempio di box per biciclette

È risaputo che una forma di sostegno semplice ma efficace per ciclisti sono gli **armadietti per biciclette**. Pertanto sarà valutata l'installazione di questi supporti che potrebbero essere assegnati a singoli utenti attraverso una regolamentazione della gestione delle chiavi/card. Un'altra forma di sostegno semplice ma efficace per ciclisti è la fornitura di un **kit di riparazione** accessibile a tutti per l'uso in caso di emergenza.

Per rafforzare ulteriormente la cultura della bicicletta tra gli utenti del centro sportivo di Pietralata, sarà valutata l'ipotesi, da attuarsi anche attraverso la collaborazione con associazioni locali specializzate, di interagire con ciclisti esperti nell'allestimento e realizzazione di **azioni formative** rivolte



Armadietti con stazione di ricarica per le bici elettriche e stazione per riparazione e il pompaggio delle biciclette.

agli utenti più giovani e adulti. Particolarmente interessante potrebbe essere l'idea di dotare il centro di un **“educatore o educatrice della mobilità sostenibile in bicicletta”**, figura abbastanza comune nelle scuole francesi, responsabile di impostare e guidare corsi di apprendimento del ciclismo come mezzo di movimento ideale e sostenibile nella vita quotidiana.

Chi e' l'educatore della mobilità in bicicletta

L'educatore della mobilità in bicicletta ha il compito di impostare, guidare e valutare sessioni di apprendimento del ciclismo come mezzo di movimento, in aree sicure, quindi possibilmente dentro l'impianto con tutti i tipi di pubblico.

La creazione della figura “educatore alla mobilità in bicicletta” corrisponde a un contesto caratterizzato in particolare da:

- lo sviluppo notevole e crescente della pratica della bicicletta in città e le problematiche della relativa sicurezza;
- i bisogni individuati in termini di apprendimento tra i giovani, tra il pubblico lontano dal ciclismo, così come tra gli anziani;
- le crescenti richieste di formazione concernenti la pratica del ciclismo a scopo di viaggio e la sicurezza stradale;
- la mancanza attualmente di scuole di bicicletta non a carattere sportivo.

Tutti questi elementi corrispondono ad una necessità di azioni di formazione di una figura specifica da parte dei gestori degli impianti sportivi.

La ciclofficina

Un'altra esperienza che potrebbe essere attivata è quella della **ciclofficina**, cioè un ambiente dotato di attrezzatura specifica per la riparazione di biciclette, messo a disposizione dal centro sportivo e gestito in collaborazione con associazioni ciclistiche, dove chiunque può riparare la propria bici lasciando un'offerta libera, anche grazie alla collaborazione con gli altri utenti. Le ciclofficine con il tempo diventano punti di incontro per coloro che usano normalmente la bicicletta come mezzo di trasporto.



Esempio di ciclofficina

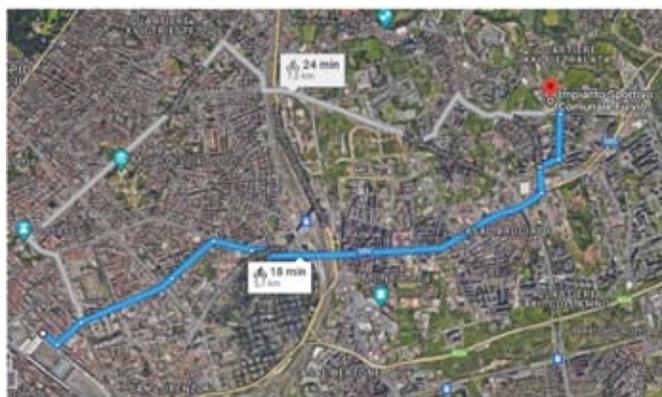
Campagna di comunicazione: In bicicletta arrivi prima!

Le distanze e i tempi di percorrenza tra auto, bici e mezzo pubblico in una situazione urbana come quella di **Pietralata** sono equiparabili, anzi, se si tiene conto del tempo per arrivare alla macchina e trovare parcheggio, la bicicletta è il mezzo più veloce, ma spesso non si è a conoscenza di questo, non si conoscono i percorsi più comodi e sicuri, vi è una percezione di maggiore distanza e di pericolosità.

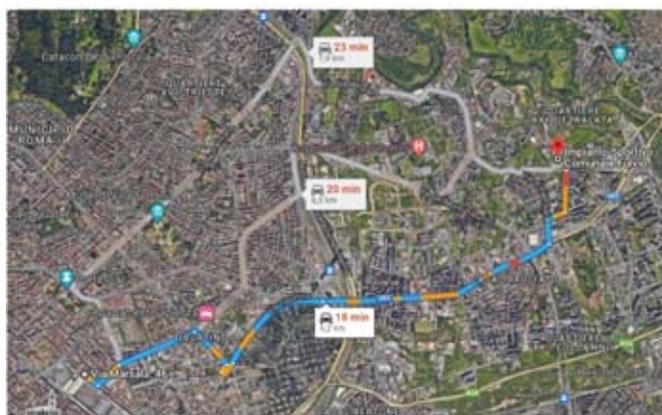
Da un lato è necessario fare percepire questa condizione di equivalenza, ma dall'altro si tratta di costruire le condizioni per rendere altrettanto comodo e sicuro il mezzo bicicletta, rispetto all'auto, spiegando quando e come: non certo quando piove e si devono accompagnare anche persone con difficoltà motorie, o di notte da soli, ma in condizioni

favorevoli, durante la giornata, nel periodo di bel tempo, usare la bicicletta adeguatamente attrezzata e perfettamente funzionante è altrettanto veloce e comodo dell'auto o della moto e può essere molto più gratificante.

Tenuto conto di queste considerazioni **sarà realizzata una campagna di comunicazione basata sui vantaggi che ci possono essere utilizzando la bicicletta** a partire dalla considerazione che, come già accennato, sulle brevi distanze la bicicletta è il mezzo più conveniente soprattutto in riferimento ai tempi di percorrenza. A questo proposito, molto efficace potrebbe essere predisporre una cartellonistica o un depliant dove vengono riportati i tempi di percorrenza in auto e in bicicletta di alcuni itinerari significativi, come ad esempio il percorso tra il **Centro sportivo e la Stazione Ferroviaria Termini** (cfr. immagine seguente)



Stazione Termini -
Impianto sportivo:
Tempi di percorrenza in **bicicletta: 18 minuti.**



Stazione Termini -
Impianto sportivo:
Tempi di percorrenza in **auto: 18-23 minuti.**



Stazione Termini - Impianto sportivo: Tempi di percorrenza con il **TPL: 37 minuti.**

Un'altra idea potrebbe essere quella di fornire informazioni sulla quantità di chilocalorie bruciate nel percorrere a piedi o in bici un certo tragitto, o anche relativamente alle emissioni risparmiate grazie alla rinuncia del mezzo a motore. Questa ipotesi di lavoro potrebbe avere un certo successo in un contesto come quello dello sport, attento alla salute, alla qualità degli stili di vita e al benessere. Si tenga anche conto che già molte città ed edifici esibiscono un tipo di cartellonistica che evidenzia gli aspetti della mobilità più legati alla salute e alla tutela dell'ambiente.



Milano. Progetto "Guidami" patrocinato dal Comune di Milano. Segnaletica tattica integrata.

Obiettivo 4: Altre misure trasversali

Iniziativa di gamification

Sarà attuata un'iniziativa di gamification per incentivare gli utenti a modificare le proprie abitudini di spostamento privilegiando l'utilizzo di modalità di spostamento sostenibili: a piedi, in bicicletta e in autobus. Si tratta di un approccio innovativo che utilizza elementi legati al gioco per promuovere nuovi comportamenti sostenibili e salutari. Esistono già svariate esperienze positive in questo senso che peraltro hanno modificato con successo le abitudini di mobilità degli utenti, coinvolgendoli attivamente attraverso un'esperienza ludica che assegna un punteggio in base alle emissioni inquinanti prodotte. In questo modo si crea una sana competizione con lo scopo di invogliare a percorrere più chilometri possibili in maniera sostenibile. Tali iniziative comportano vari effetti positivi, quali la riduzione dell'utilizzo dell'auto, seguita da un conseguente calo dei volumi di traffico e maggiore sicurezza stradale.

Sotto l'aspetto operativo **sarà utilizzata la App messa a disposizione nell'ambito del progetto UISP "Sport Per Tutti"** al fine di attivare una sperimentazione finalizzata a riconoscere crediti agli utenti che dimostreranno di raggiungere l'impianto sportivo con modalità di spostamento sostenibili.

Coloro che aderiranno all'iniziativa dovranno semplicemente scaricare gratuitamente la App, installarla sul proprio cellulare e iscriversi. In questo modo gli iscritti potranno registrare i propri spostamenti guadagnando per ognuno di essi **"punti-mobilità"**. Al raggiungimento di traguardi specifici, stabiliti in base al numero di "spostamenti sostenibili" effettuati, i punti potranno essere convertiti in sconti e premi.

Co-progettazione degli interventi

Si potrebbe ipotizzare di organizzare una serie di incontri

partecipativi di approfondimento durante i quali i presenti potrebbero essere sollecitati ad individuare sia i problemi che i suggerimenti organizzativi e strutturali per rendere gli spostamenti più sostenibili. A seconda del numero di partecipanti, si ipotizza di lavorare secondo la tecnica del **focus group** oppure del **workshop partecipativo**. Nel caso di un campione selezionato, è possibile organizzare dei tavoli di lavoro tematici su base geografica (riunendo i residenti in aree specifiche e quindi con problemi di spostamento analoghi), oppure su base modale (riunendo chi si sposta, o vorrebbe spostarsi, in bici o a piedi, chi in auto etc...), o ancora si potrebbero organizzare dei gruppi di discussione sulla base delle attività praticate (ginnastica, arrampicata, sala pesi, squadre di calcio e pallavolo, tennis, ecc.).

Organizzazione di eventi

Potrebbero essere organizzati specifici eventi ludico ricreativi, in collaborazione con l'Amministrazione Comunale, per promuovere la mobilità attiva quale valida alternativa all'uso dell'auto privata. Ad esempio, a titolo sperimentale, potrebbero essere organizzate delle biciclettate, che potrebbero coinvolgere gli iscritti delle squadre sportive, i loro genitori e gli allenatori. Un'altra ipotesi potrebbe essere quella di organizzare delle iniziative di pedibus casa-sport gestite dai genitori/accompagnatori che risiedono in prossimità dell'impianto sportivo. In tutti questi casi possono avere un ruolo chiave gli allenatori che spesso diventano figure di riferimento per la formazione e costruzione della personalità dei/delle ragazzi/e che frequentano i centri sportivi.

CONSIDERAZIONI CONCLUSIVE E OBIETTIVI PER IL FUTURO

Come è stato più volte ribadito, la ripartizione modale degli spostamenti dell'impianto Fulvio Bernardini indica ad oggi una significativa preferenza per i mezzi a motore. La pluralità di interventi sopra descritti, rappresentano un insieme organico di iniziative sperimentali, che saranno vagliati con attenzione dai gestori dell'impianto, finalizzate alla mitigazione di questa situazione indubbiamente negativa. Per dare maggiore concretezza al presente piano, proponiamo di fissare alcuni obiettivi strategici da perseguire nei prossimi 3-5 anni. Allo scopo, nella tabella seguente riportiamo i valori attuali della distribuzione modale degli spostamenti e proviamo a suggerire dei valori obiettivo da raggiungere nell'intervallo di tempo prefissato. **Come si vede oggi la percentuale di coloro che si spostano in maniera sostenibile è di appena il 21% (piedi, bici, bus, carpoolig) e l'obiettivo sarà praticamente quasi triplicare (52%) questa percentuale nei prossimi anni!**

MEZZO	oggi	3/5 anni	obiettivo
Automobile 	71%	→	50%
Motociclo 	8%	→	8%
Auto condivisa 	4%	→	10%
Autobus 	3%	→	8%
Bicicletta 	3%	→	10%
A piedi 	10%	→	14%
TOTALE			100%

Attuazione del Piano: obiettivi da raggiungere nei prossimi 3-5 anni.

Per raggiungere questo traguardo sarà necessario monitorare nel tempo e valutare, sia numericamente che qualitativamente e geograficamente, i frequentatori dell'impianto al fine di studiare e proporre soluzioni sempre nuove calibrate per singole categorie e anche per le singole persone. Per esempio gli utenti della palestra di arrampicata, del parkour, ma anche del rugby e del calcetto che vengono in orari diurni da distanze fino a 5-7 km potrebbero a volte optare per l'uso della bicicletta, anche a pedalata assistita, singolarmente o con forme di bike pooling; i frequentatori dei corsi di vario tipo possono concordare l'uso congiunto di un unico mezzo per quelli che si trovano sullo stesso percorso (tipo carpooling, taxi collettivo, bus a chiamata, etc.). Sarà valutata anche l'ipotesi di dotare il centro sportivo di una risorsa con competenze specifiche nell'ambito della mobilità sostenibile, che possa svolgere le mansioni di Mo-

bility Manager dell'impianto sportivo, una figura in grado di attuare gli interventi prefissati nel piano e di raccordarsi con le istituzioni locali e gli altri soggetti che possono contribuire al miglioramento della mobilità casa-sport.





RETE DI COLLABORAZIONI E DI INIZIATIVE PER SOSTENERE
L'ACCESSIBILITÀ ALL'ATTIVITÀ SPORTIVA E PER VALORIZZARE
IL RUOLO DELLO SPORT NEL PROCESSO DI RIATTIVAZIONE
SOCIO-ECONOMICA POST COVID-19



SPORTPERTUTTI

Progetto finanziato dal Ministero del Lavoro
e delle Politiche Sociali - Art.72
del DL 3 luglio 2017, Annualità 2020