



Progetto
"SportPerTutti"
Azione Pilota 4.3
Componente
Ambientale



PIANO DI MOBILITÀ CASA-SPORT

CENTRO SPORTIVO CITTADELLA DELLO SPORT

IMPIANTO DI VIA S. ALLENDE - CASALECCHIO DI RENO (BO)
La Polisportiva G. MASI Asd partecipa al progetto SPORT PER TUTTI



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'UISP 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 ai cambiamenti climatici; per questo è necessario sviluppare “buone pratiche” per far 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 e le ragazze, 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 e ragazzi che, proprio attraverso la pratica sportiva, diventeranno cittadini consapevoli. Appa-

re 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

La localizzazione territoriale

Il comune di Casalecchio, importante comune della cintura bolognese a ovest del capoluogo di Bologna, è di fatto il centro di un esteso territorio che comprende le vallate del Reno, del Setta, del Samoggia e quindi un insieme di tanti comuni per i quali Casalecchio rappresenta il punto di riferimento per molti servizi (scuola, commercio, ricreazione, sport, etc.).



La Cittadella dello sport “Salvador Allende” si pone come struttura polisportiva al servizio non solo del comune di Casalecchio ma di un’area più estesa formata dai comuni della valle del Reno e delle vallate adiacenti.

La struttura è collocata in una zona periferica a sud del cen-

tro di Casalecchio, ma ad una distanza ravvicinata di circa 2 km, su un percorso stradale agevole e a traffico ridotto. Si tratta di una zona verde adiacente al fiume Reno e collegata al Parco della Chiusa con una passerella pedonale e vicina alla frazione di San Biagio che si trova a circa 1 km. Trattandosi di una zona non urbanizzata risulta poco servita dal trasporto pubblico: vi è solo una linea bus (Linea 89) che collega Bologna con la frazione di San Biagio e con una cadenza ogni 30 minuti. Il servizio è garantito dal lunedì al sabato dalle ore 06:00 alle ore 18:00. Le fermate delle autolinee pubbliche sono nelle immediate adiacenze del parcheggio principale del centro sportivo, posto lungo via Ronzani.



Cartografia indicativa delle piste ciclabili che si trovano in prossimità dell'impianto.

Tracciato del TPL: Linea 89.
 Fonte TPER 2022

L'area è servita da una pista ciclabile che collega il centro di Casalecchio con l'area sportiva e prosegue poi per San Biagio: le condizioni di questa pista ciclabile verso Casalecchio non si presentano adeguate, mentre verso San Biagio la pista è stata recentemente sistemata.

Il sistema di parcheggi

Le aree principali a parcheggio accessibili dall'esterno dell'impianto (su suolo pubblico) sono nel complesso due:

- ◆ il parcheggio più grande, circa 170 posti auto, è collocato lungo via Ronzani vicino all'ingresso principale del circolo tennis e limitrofo al circuito per gli automodelli;
- ◆ un secondo parcheggio, considerevolmente più piccolo, circa 40 posti auto, è collocato in prossimità dell'entrata del campo da calcio "L. Veronesi".

All'interno dell'impianto, le singole aree sportive sono servite da parcheggi e stalli pertinenziali:

- ◆ un parcheggio si trova sul lato est della Palestra GIMI; si tratta di un'area che può ospitare circa 100 autovetture;
- ◆ presso il circolo tennis si trova un parcheggio, per i soli soci, di circa 30 posti auto;
- ◆ adiacente al campo da calcio, in prossimità dello spogliatoio, troviamo un'ulteriore area per la sosta per 20/25 auto;
- ◆ lungo la strada interna del centro sportivo sono presenti circa 30 stalli per la sosta.

Nel complesso l'impianto sportivo risulta con un'elevata dotazione di stalli per la sosta delle auto; sono infatti presenti **circa 400 posti auto**. Questa situazione agevola coloro che si recano presso l'impianto con l'auto privata. Sono praticamente assenti stalli adeguati per la sosta delle biciclette.

La tabella seguente riporta il dato delle presenze stimate nell'arco della settimana, distribuito per giorno e fascia oraria. Come si può vedere, in linea generale, possiamo af-

fermare che nel complesso il numero di posti auto attuali (400 circa) soddisfa il fabbisogno di parcheggi generato dagli utenti, anche tenendo conto che non tutti utilizzano l'auto e che alcuni di questi, probabilmente, condividono il mezzo con più persone. Ciò premesso è importante sottolineare che ci sono 3 momenti nell'arco della settimana nei quali il numero dei posti auto risulterebbe, in linea teorica, sottodimensionato rispetto al numero degli utenti presenti. Ci riferiamo in particolare alla fascia oraria 15-17 nei giorni di sabato e domenica nei quali il numero di persone presenti nella struttura si attesta intorno alle 574 unità. Anche il venerdì tra le 17-19 si registra un numero di presenze (444 unità) leggermente sovradimensionato rispetto alle dotazioni di parcheggi.

Fasce Orarie

Giorno	7-9	9-11	11-13	13-15	15-17	17-19	19-21	21-23
Lunedì	173	99	20	60	106	372	133	22
Martedì	49	53	23	8	136	187	111	20
Mercoledì	73	99	26	26	109	182	89	22
Giovedì	73	93	28	14	125	196	92	20
Venerdì	73	94	26	60	107	444	146	4
Sabato	67	116	38	8	574	63	22	4
Domenica	24	26	8	8	574	63	22	4

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



Le caratteristiche della struttura

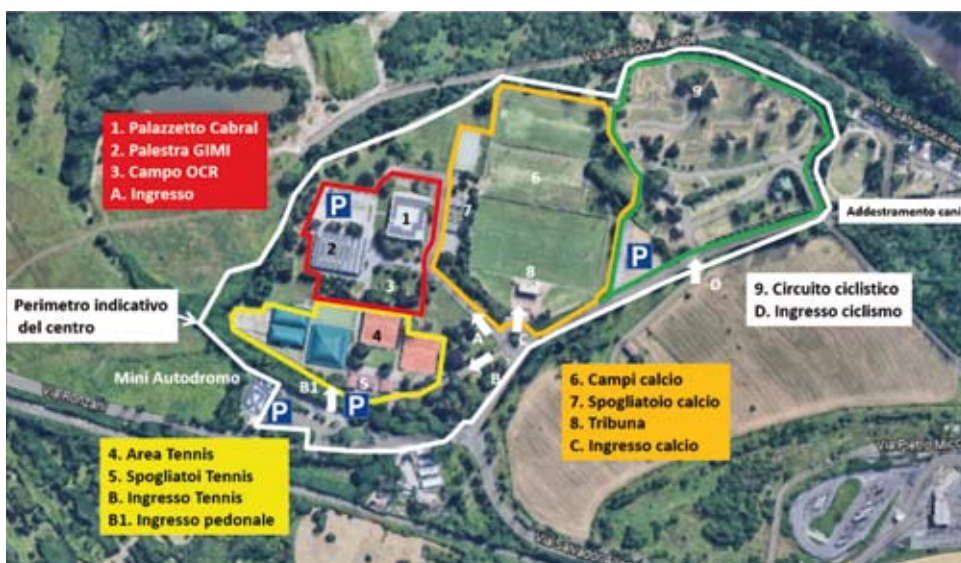
Uno sguardo d'insieme

L'impianto sportivo appare nel suo complesso piacevole, curato e ben organizzato. All'interno della struttura sono presenti 4 aree sportive di notevoli dimensioni:

- 1) L'area che ospita il Palazzetto Cabral, la Palestra GIMI e il Campo OCR;
- 2) Il Circolo del Tennis;
- 3) I Campi di calcio e calcetto;
- 4) Il Circuito ciclistico.

A ovest dell'impianto è anche presente un circuito di microcar piuttosto frequentato.

Di seguito viene effettuata una analisi delle infrastrutture e a seguire dell'utenza che utilizza gli impianti.

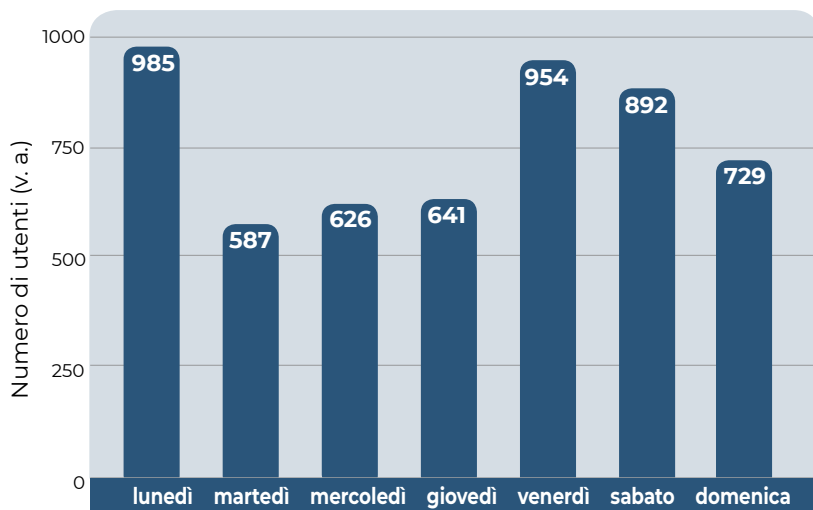


Settimanalmente la struttura riceve nel suo complesso **circa 5.414 utenti**. Da una stima effettuata attraverso i dati forniti dal gestore dell'impianto, lo spazio sportivo maggiormente utilizzato è la Palestra GIMI (1.512 utenti), seguito dal Campo da calcio (1.450 utenti), dal Palazzetto Cabral (1.175 utenti) e il Circolo tennis (1.043 utenti). Il Campo da calcetto e l'Area OCR hanno un utilizzo residuale rispetto al resto delle aree.

Spazio sportivo	Utenti v.a.	%
Palestra GIMI	1.512	27,9%
Campo di Calcio	1.450	26,8%
Palazzetto Cabral	1.175	21,7%
Circolo Tennis	1.043	19,3%
Campo da calcetto	210	3,9%
Area OCR	24	0,4%
Totale generale	5.414	100,0%

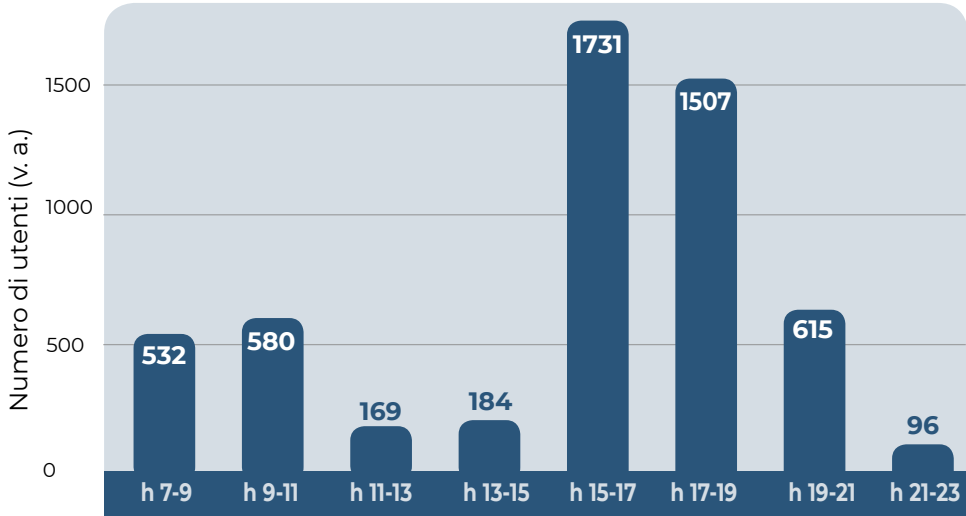
Distribuzione degli utenti settimanali per spazio sportivo. (2022). Dati forniti dal gestore dell'impianto. (2022)

Il numero medio di utenti giornaliero è di circa 800 unità. Il lunedì e il venerdì sono i giorni di massimo afflusso di utenti con valori che si attestano intorno alle 900 unità. Durante i giorni centrali della settimana, martedì - mercoledì - giovedì, si registrano circa 600 presenze. Le manifestazioni sportive che si svolgono di sabato e domenica (partite di calcio, pallacanestro e pallavolo) generano un flusso di utenti che di sabato arriva quasi alle 900 unità e la domenica poco più di 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 la Cittadella dello sport è attiva dalle prime ore della mattina fino alla tarda serata.



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

Palazzetto A. Cabral

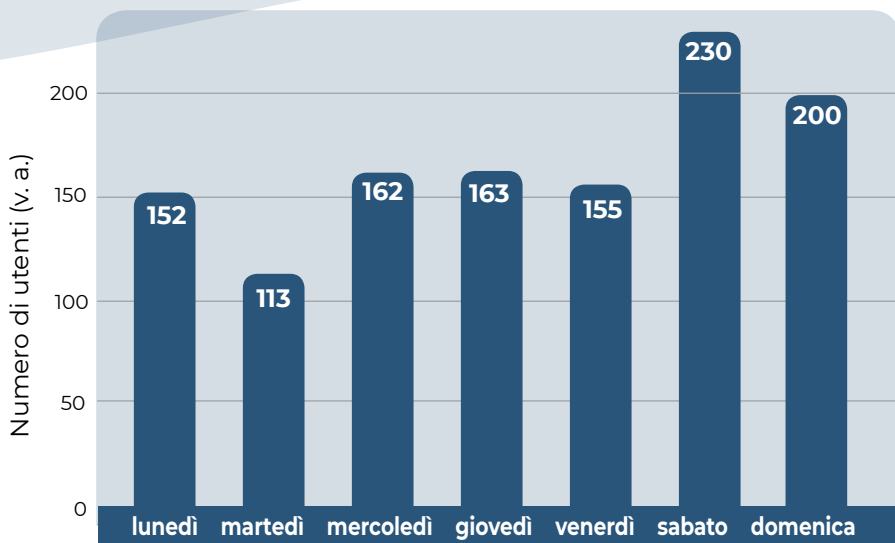
Il Palazzetto "A. Cabral" è utilizzato principalmente per le discipline di pattinaggio, pallacanestro e arti marziali. Durante le prime ore della giornata il palazzetto è frequentato dalle scolaresche e da coloro che praticano attività motoria di vario tipo. Il palazzetto comprende spogliatoi interni, la palestra principale e una piccola palestra al piano primo a livello delle gradinate. Il complesso degli spogliatoi è dimensionato per un numero massimo di 104 utenti. Indicativamente si stima che l'affluenza sia di circa 775 persone alla settimana sulla base dei dati di utilizzo forniti dal gestore della struttura. Se a queste si sommano gli spettatori potenziali degli eventi sportivi (partite) che, in particolare nel fine settimana, frequentano la struttura, arriviamo a 1.175 persone.

Attività svolta	v.a.	%
Arti Marziali	86	7,3%
Attività motoria	42	3,6%
Attività scolastica	312	26,6%
Danza	12	1,0%
Pallacanestro, Pallavolo	181	15,4%
Pattinaggio	142	12,1%
Spettatori potenziali Cabral	400	34%
Totale generale	1.175	100%

Stima degli utenti settimanali per attività. (2022)

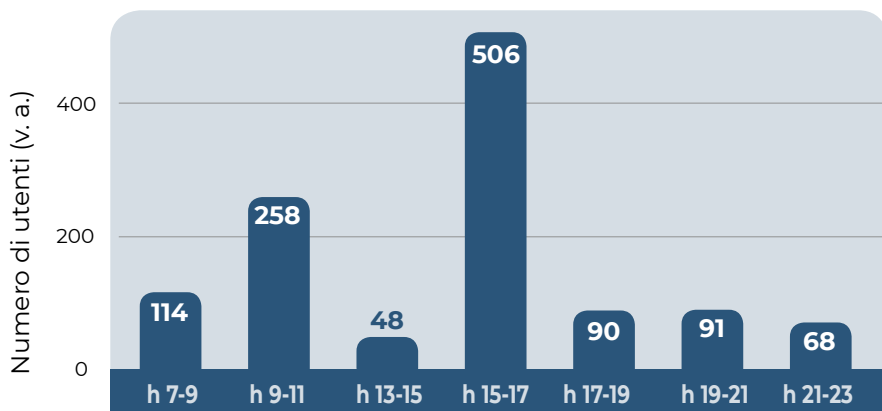
Durante la settimana l'afflusso giornaliero degli utenti si attesta intorno alle 150-160 persone al giorno, durante il fine settimana gli eventi sportivi attirano mediamente circa 200 persone al giorno tra praticanti e spettatori.





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

La struttura è attiva dalle prime ore della mattinata fino alla tarda serata. Nella fascia 9.00-11.00 si registra la massima affluenza della mattina (circa 260 utenti), si tratta in prevalenza di scolaresche. Nel pomeriggio il picco di presenze è tra le 15.00 e le 17.00. Per il resto del pomeriggio fino a sera si registra un'affluenza media di circa 80 persone.



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

Fasce Orarie

Giorno	7-9	9-11	13-15	15-17	17-19	19-21	21-23
Lunedì	26	58	12	14	10	14	18
Martedì		12		39	26	20	16
Mercoledì	26	58	18	12	20	10	18
Giovedì	26	52	6	31	12	20	16
Venerdì	26	58	12	10	22	27	
Sabato	10	20		200			
Domenica				200			

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

Palestra GIMI e campo O.C.R.

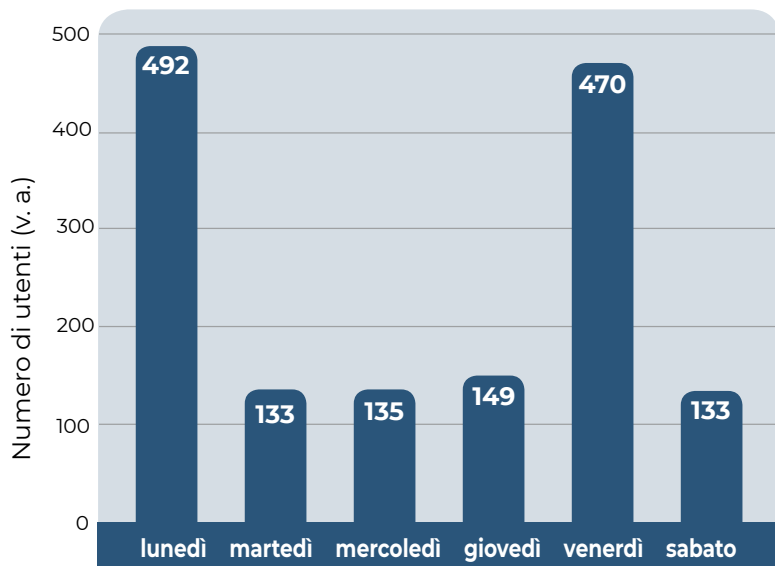
La Palestra GIMI è stata inaugurata nel 2015; si tratta di una struttura polifunzionale composta da un unico edificio suddiviso in vari blocchi adiacenti dove si praticano differenti attività. L'edificio ha un'estensione di circa 1.150 mq. Parte della struttura è dedicata alla ginnastica artistica, all'arrampicata sportiva - è presente una impalcatura di 6,5 m di altezza, uno spazio di 510 mq divisi in tre sale per corsi di fitness, wellness e attività per la prima infanzia e una palestra di 30 mq attrezzata con macchinari di vario genere. Sono presenti anche spogliatoi e locali tecnici secondo gli standard di legge.

Disciplina	v.a.	%
Arrampicata sportiva	123	8,1%
Attività motoria	80	5,3%
Ginnastica artistica	790	52,2%
Sala pesi	519	34,3%
Totale generale	1.512	100,0%

Stima degli utenti settimanali per attività. (2022)

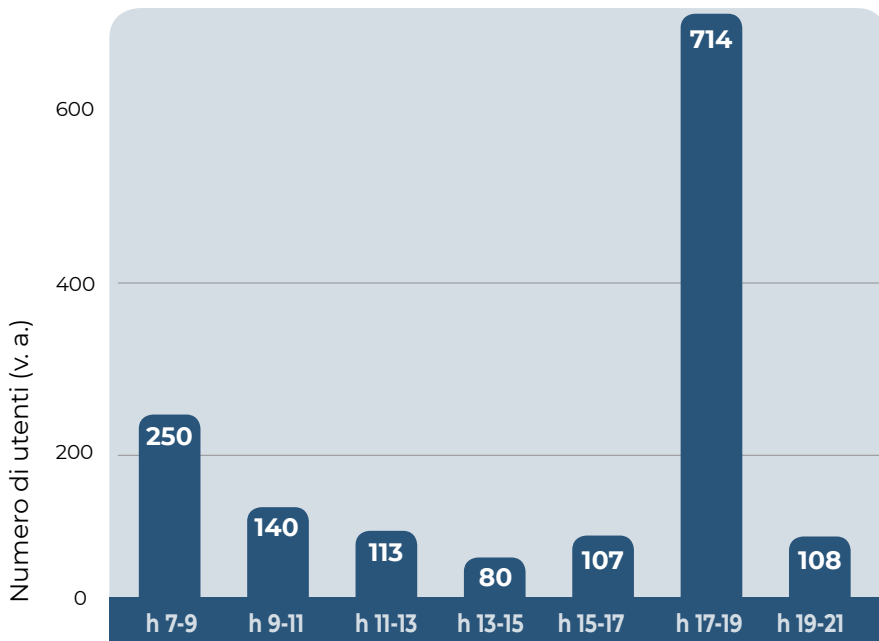


L'affluenza dell'utenza si polarizza in due giorni della settimana, il lunedì e il venerdì, con quasi 500 presenze giornaliere. Per i restanti giorni della settimana abbiamo un numero di utenti che si attesta intorno alle 130-140 unità. Durante la domenica non risultano attività di alcun genere.



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

La fascia oraria di massimo accesso è quella tra le 19.00 e le 21.00 (vedi tabella pagina 13). Rilevanti sono i flussi di utenti che frequentano la palestra nella mattina, in particolare tra le ore 7.00 e le 11.00.



Orario d'entrata degli utenti.
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	123	15	12	40	18	237	47
Martedì	25	15	15		23	48	7
Mercoledì	23	15	18		23	49	7
Giovedì	23	15	20		20	71	
Venerdì	23	10	18	40	23	309	47
Sabato	33	70	30				

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

Circolo del Tennis

All'interno del centro si trova il Circolo Tennis di Casalecchio "Sacco e Vanzetti", con campi all'aperto in terra rossa; campi in struttura fissa in terra rossa e erba sintetica; campi da beach tennis con copertura stagionale (invernale). Il circolo tennis è dotato di propria palazzina con spogliatoi femminili e maschili, club house e bar. Dall'intervista con i gestori risulta che il Circolo è frequentato settimanalmente da circa 1.000 utenti che utilizzano la struttura in particolare nel pomeriggio durante tutta la settimana. Il sabato e la domenica, sempre dalle informazioni del gestore, gli utenti calano leggermente, ad eccezione di quando si svolgono competizioni sportive (una o due volte l'anno).



Campi da calcio e calcetto

Un altro spazio sportivo piuttosto importante è quello del campo da calcio “L. Veronesi”. L’area calcio, a sud della Cittadella dello sport, è formata dal campo principale che possiede anche una tribuna in muratura per i tifosi, due campi più piccoli da allenamento e un campo più piccolo per il calcetto (calcio a 5). Nel complesso l’utenza settimanale dell’area calcio è stimata in oltre 1.600 persone: circa 1.400 persone che frequentano il calcio a 11; circa 200 che frequentano il calcio a 5. Gli allenamenti di calcio si svolgono nelle ore pomeridiane dal lunedì al venerdì mentre le manifestazioni sportive con spettatori il sabato e la domenica. Il campo da calcetto è attivo in prevalenza nella seconda parte del pomeriggio e nelle prime ore serali.

Circuito Ciclistico e circuito per auto modelli

Ancora più a sud del centro calcistico si trova il Circuito Ciclistico “P. Ballestri”, costituito da un anello pavimentato utilizzato per allenare i ciclisti alle gare su strada. A nord dell’area, vicino al circolo tennis, si trova un circuito dedicato agli appassionati di automodelli radiocomandati, che conclude con i propri spazi accessori la dotazione sportiva dell’intero complesso.



STUDIO DELL'UTENZA DELL'IMPIANTO

La residenza degli iscritti

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

La prima considerazione che emerge chiaramente dai dati è che il centro sportivo ha un bacino di utenza che va molto oltre i confini comunali. Nello specifico gli iscritti che risiedono nel Comune di Casalecchio sono circa il 40%, mentre quasi il 50% risiedono nei comuni limitrofi: Bologna 24,2%; Sasso Marconi 9,7%; Zola Predosa 8%; Monte San Pietro 5,7%. Il resto degli iscritti, circa il 10%, si distribuisce negli altri comuni della provincia.

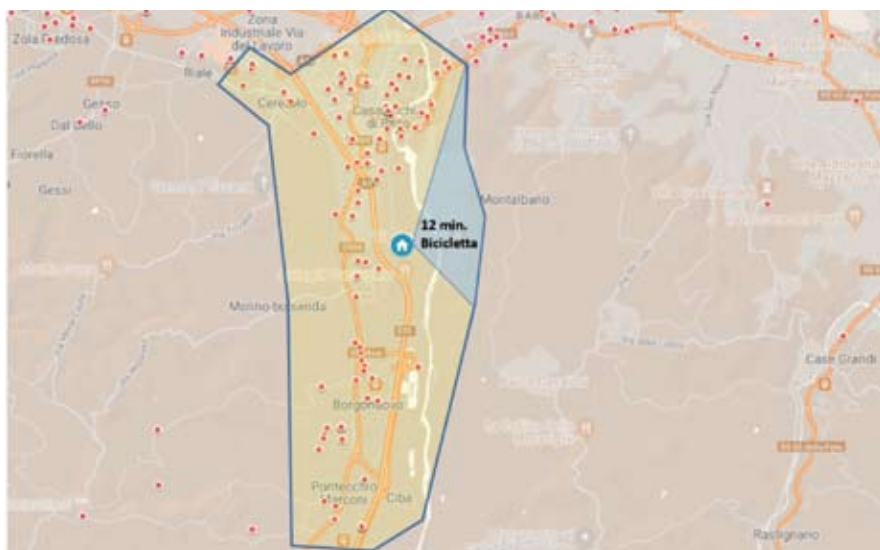


Comuni di residenza	Utenti v.a.	%
Casalecchio di Reno	387	41,8
Bologna	224	24,2
Sasso Marconi	90	9,7
Zola Predosa	74	8
Monte San Pietro	53	5,7
Crespellano	18	1,9
Marzabotto	15	1,6
Bazzano	10	1,1
Anzola dell'Emilia	9	1
Monteveglia	6	0,6
Calderara di Reno	4	0,4
Pianoro	4	0,4
Altri comuni	32	3,5
Totale complessivo	926	100

Distribuzione degli iscritti alla Polisportiva Masi per comune di residenza. Dati forniti dal gestore dell'impianto. (2022)

Come già accennato, appare evidente che la Cittadella dello sport “Salvador Allende” nel corso del tempo è diventato il punto di riferimento per svolgere attività sportiva per la popolazione di un’area piuttosto ampia che comprende, oltre al Comune di Casalecchio di Reno, molti comuni a nord-ovest di Bologna e delle vallate adiacenti.

La Cittadella dello sport è collocata fuori dal contesto urbano di Casalecchio di Reno, lungo una strada facilmente percorribile e a basso traffico. Malgrado la posizione decentrata della struttura, le elaborazioni cartografiche dei dati sulle residenze degli iscritti ci mostrano che circa 90 persone, il 10% degli iscritti totali, abitano a meno di due km dal centro, a una distanza che può essere percorsa in circa 12 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 la mobilità attiva (in bicicletta e a piedi) attraverso un’adeguata campagna di comunicazione e coinvolgimento.



Isocrona 0-12 minuti di tempo in bicicletta. I punti rappresentano le residenze degli iscritti. (2022)

Il questionario online

Premessa

Nei mesi 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 agli iscritti alla Polisportiva Masi (2022), attraverso un invito personalizzato via e-mail e realizzato attraverso il software Limesurvey integrato sul server di Simurg Ricerche.

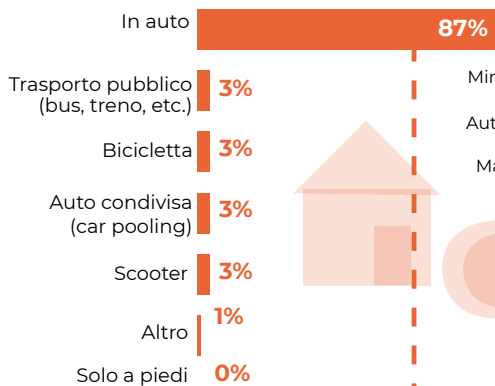
Al questionario hanno risposto 440 persone, corrispondenti a circa il 47% del totale.

Le modalità di spostamento e le motivazioni delle scelte

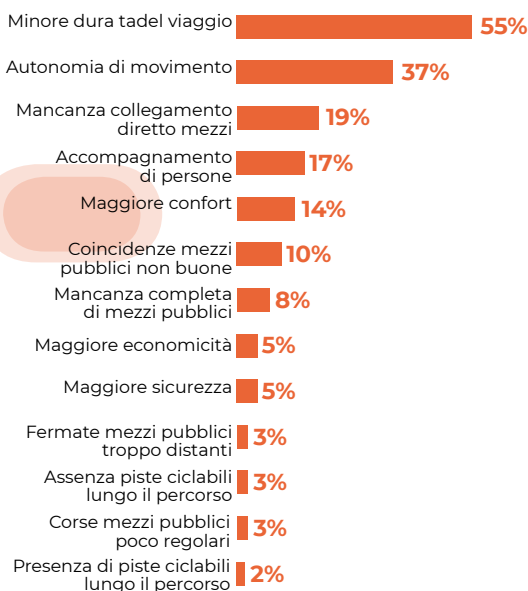
Il modal split degli utenti che hanno risposto al questionario mette in evidenza alcuni aspetti rilevanti ai fini della pianificazione degli spostamenti:

- ◆ il mezzo largamente più utilizzato è l'auto privata (87%), seguita a larga distanza e con significatività residuali dalle altre modalità di trasporto: Bicicletta 3%; TPL 3%; Moto 3%; nessuno degli intervistati si sposta a piedi!;
- ◆ dal punto di vista della percorrenza, il 64% risiede in un raggio di spostamento inferiore a 15 minuti, il 22% tra i 16-25 minuti e il 14% oltre i 25 minuti. Il che genera una percorrenza media di circa 16 minuti;
- ◆ in merito alla distanza, invece, il 54% risiede a meno di 5 km dall'impianto sportivo, il 24% tra 5 e 10 km, il 22% oltre i 10 km, per una distanza media di circa 8 km;
- ◆ tenendo conto che la maggioranza degli utenti utilizza l'auto privata (87%), la motivazione prevalente dichiarata dagli intervistati in relazione al mezzo utilizzato riguarda la "minore durata del viaggio" (55%), l'autonomia di movimento" (37%), la "mancanza di collegamenti diretti" (19%) e l'"accompagnamento di persone" (17%).

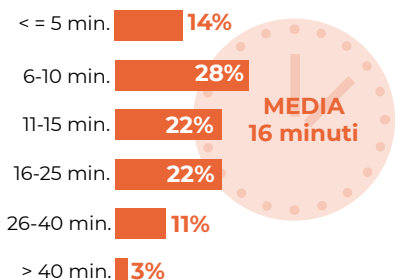
Mezzo utilizzato casa-impianto sportivo



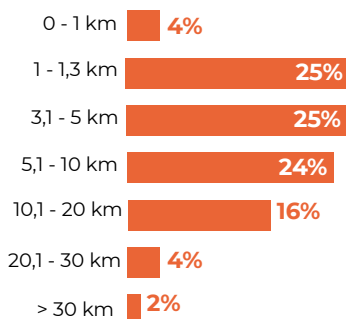
Motivo scelta mezzo utilizzato



Tempo percorrenza casa-impianto sportivo



Distanza casa-impianto sportivo



MEDIA 8 chilometri

La propensione al cambiamento

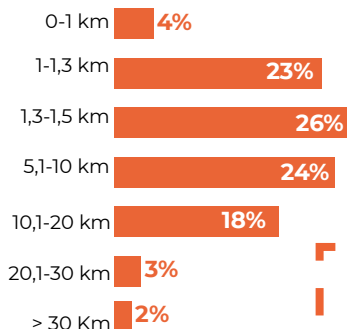
La propensione al cambiamento circa le abitudini di spostamento verso l'impianto sportivo registrata tra i rispondenti al questionario è significativa: la quota complessiva di chi sarebbe disposto a cambiare modo di spostarsi è del 38% relativamente alla bicicletta, 59% rispetto al trasporto di gruppo auto-organizzato o organizzato dal gestore del centro, del 54% per il trasporto pubblico.

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



Molto importante è valutare la propensione al cambiamento di coloro che attualmente usano esclusivamente l'auto per recarsi al centro sportivo (87%) e abitano a una distanza tale da poter essere percorsa in bicicletta, cioè entro i 5 Km. Gli utenti che utilizzano l'auto per recarsi al centro sportivo che dichiarano di dover percorrere meno di 5 km sono circa 140, che corrispondono a poco più della metà di tutti coloro che utilizzano l'auto. Di questi, il 50% sostiene che sarebbe disposto a cambiare a condizione che fossero realizzate: piste ciclabili in prossimità dell'impianto (75%); infrastrutture per il ricovero sicuro delle biciclette (34%); percorsi pedonali e ciclabili messi in sicurezza (32%).

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



Ora usi l'auto. A quali condizioni saresti disposto a usare la bicicletta?



Utenti che utilizzano l'auto
e percorrono meno di 5 Km
per raggiungere l'impianto



Domanda a risposte multiple.

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.

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 l'impianto sportivo.

Per prima cosa è importante evidenziare che le condizioni localizzative e la presenza di un considerevole numero di parcheggi auto in prossimità delle principali strutture sportive, agevola l'uso dell'auto senza causare gravi problemi di congestione del traffico nelle immediate vicinanze dell'impianto, anche durante le ore di massima affluenza degli utenti.

Partendo da questa considerazione, si sottolinea come, in linea generale, le proposte sotto riportate mirano ad incentivare comportamenti virtuosi, non tanto rispetto ai problemi di raggiungibilità e di parcheggio per coloro che frequentano l'impianto, ma piuttosto rispetto ai temi ambientali e della salute delle persone, orientando gli spostamenti verso forme di mobilità alternative all'uso individuale del veicolo privato a motore. In questo modo, in sintonia con le strategie di sostenibilità di UISP, si intende dare un valido contributo alla riduzione delle emissioni di gas climalteranti e inquinanti.

Obiettivi da perseguire e misure da attuare

Obiettivo 1:

Disincentivare l'uso individuale dell'auto privata

Dal questionario appare evidente che la maggioranza delle persone che frequentano l'impianto sportivo utilizza l'auto privata (87%). **L'obiettivo prioritario da perseguire è, dunque, convincere queste persone ad adottare forme di mobilità sostenibili alternative all'uso individuale del veicolo privato a motore.**

REGOLAMENTARE LA SOSTA. Per raggiungere questo obiettivo per prima cosa sarà valutata l'ipotesi di regolamentare, quindi limitare, l'accesso delle auto in prossimità delle strutture sportive, in particolare il Palazzetto e la Palestra, favorendo l'accessibilità solo alle persone che devono usare l'auto per vari motivi: persone con disabilità, accompagnatori di persone anziane e di bambini, donne, vetture con più persone (carpooling), 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'im-**

piano. 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 del Palazzetto Cabral (30m x 5 m - circa 12 posti auto); b) l'altra in prossimità della Palestra GIMI (15m x 5 m - circa 6 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.

Ipotesi di collocazione delle aree di sosta: 18 posti auto totali 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'ini-

ziativa 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 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 accordi:

- 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 3% degli utenti della Cittadella dello Sport.

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**. Sarà attivato un **tavolo di coordinamento** con **l'Amministrazione Comunale**, che peraltro ha sempre dimostrato grande sensibilità e collaborazione per le tematiche legate allo sport in ambito locale, e **l'Azienda di trasporti TPER** per l'ottimizzazione del servizio di TPL. In particolare potrebbe essere aumentata la frequenza delle corse nella fascia di massima affluenza dell'utenza che, in base ai dati in nostro possesso, è quella tra le 17.00 e le 19.00, orario durante il quale raggiungono il centro sportivo in media quasi il 40% degli utenti dell'intera giornata. Resta inteso che l'obiettivo dell'istituzione del tavolo di coordinamento sarà anche quello di valutare con maggiore precisione, attraverso elaborazioni più approfondite e indagini specifiche, le modalità di un eventuale potenziamento del servizio.

Fasce orarie

Giorno	7-9	9-11	11-13	13-15	15-17	17-19	19-21	21-23	totale
lunedì	173	99	20	60	106	372	133	22	985
martedì	49	53	23	8	136	187	111	20	587
mercoledì	73	99	26	26	109	182	89	22	626
giovedì	73	93	28	14	125	196	92	20	641
venerdì	73	94	26	60	107	444	146	4	954
Totale	441	438	123	168	583	1381	571	88	3.793

Giorno	7-9	9-11	11-13	13-15	15-17	17-19	19-21	21-23	totale
lunedì	17,6	10,1	2,0	6,1	10,8	38,7	13,5	2,2	100
martedì	8,3	9,0	3,9	1,4	23,2	31,9	18,9	3,4	100
mercoledì	11,7	15,8	4,2	4,2	17,4	29,1	14,2	3,5	100
giovedì	11,4	14,5	4,4	2,2	19,5	30,6	14,4	3,1	100
venerdì	7,7	9,9	2,7	6,3	11,2	46,5	15,3	0,4	100
Totale	11,6	11,5	3,2	4,4	15,4	36,4	15,1	2,3	100

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

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 offerte dal TPL evidenziando: a) la posizione delle fermate più vicine all'impianto; gli orari della linea con i relativi tracciati descrivendo, 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 con il bus.

BY BUS

- 1 Bus Service 11**
 Alight along Stadium Crescent (Bus Stop No. 80199), 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. 80213).
- 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. 80211). Cross the sheltered overhead bridge which leads to the National Stadium.



Stadio di Singapore: Esempio di opuscolo che riporta come raggiungere la struttura in bus.

Obiettivo 3: Favorire la mobilità ciclabile e/o la micromobilità

Premessa

Come abbiamo già avuto modo di sottolineare, in base ai risultati del questionario, al quale hanno risposto oltre 400 persone, un'importante percentuale di utenti ha dichiarato di utilizzare l'auto per recarsi al centro sportivo malgrado risieda a una distanza che potrebbe essere percorsa agevolmente in bicicletta a condizione che fossero migliorate le condizioni di accessibilità. Il centro sportivo, tuttavia, risulta collegato all'abitato di Casalecchio attraverso una pista ciclabile in sede propria che arriva praticamente all'ingresso della struttura. Le motivazioni che spingono gli utenti a non usare la bicicletta sono, quindi, altre. A questo proposito si tenga conto 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. Su questi aspetti è diffici-

le agire nel breve periodo.

È invece possibile intraprendere fin da subito una serie di **azioni per migliorare le condizioni logistiche e dei servizi presenti nella Cittadella dello sport** per innescare un cambiamento culturale e quindi invogliare gli utenti ad abbandonare i mezzi a motore.

ATTREZZATURE PER I CICLISTI

Per raggiungere quest'ultimo obiettivo, 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, è 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>



Parcheeggio 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 videoversorvegliati 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'in-

gresso 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 regola-

mentazione 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.



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

PROMOZIONE DELLA MOBILITÀ CICLABILE

Un altro obiettivo da raggiungere sarà quello di caratterizzare il centro sportivo come luogo dove bambini/e e ragazzi/e potranno spostarsi a piedi e in bicicletta sicuri e in allegria. In prospettiva alcune zone dell'impianto sportivo potrebbero diventare un **Parco urbano dove insegnare l'educazione stradale ai/alle ragazzi/e attraverso il gioco**. Le famiglie di Casalecchio di Reno potrebbero recarsi, attraverso la ciclabile, al centro sportivo con i/le bambini/e per insegnare loro ad andare in bicicletta in totale sicurezza e tranquillità. Un esempio, in questo senso è rappresentato dal Parco Giocagiò di Prato.

Sarà valutata l'ipotesi, da attuarsi anche attraverso la collaborazione con associazioni specializzate, di interagire con ciclisti esperti nell'allestimento e realizzazione di **azioni formative** rivolte agli utenti più giovani e adulti. Particolarmente interessante potrebbe essere l'idea di dotare il centro di un **"educatore o educatrice della mobilità 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.



Esempio di ciclofficina

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.

Campagna di comunicazione: In bicicletta arrivi prima!

Se si considerano distanze entro i 2-3 km, i tempi di percorrenza tra auto, bici e mezzo pubblico in una situazione come quella di **Casalecchio di Reno** 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 far 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.



Comune di Prato: Parco Giocagiò dedicato all'educazione stradale e alla mobilità sostenibile

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 (cfr. immagine a pagina seguente).

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.

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



Stazione Casalecchio - Impianto sportivo: Tempi di percorrenza **in bicicletta - 5 minuti**



Stazione Casalecchio - Impianto sportivo: Tempi di percorrenza **in auto - 3 minuti**

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.



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

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 pros-

simità 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

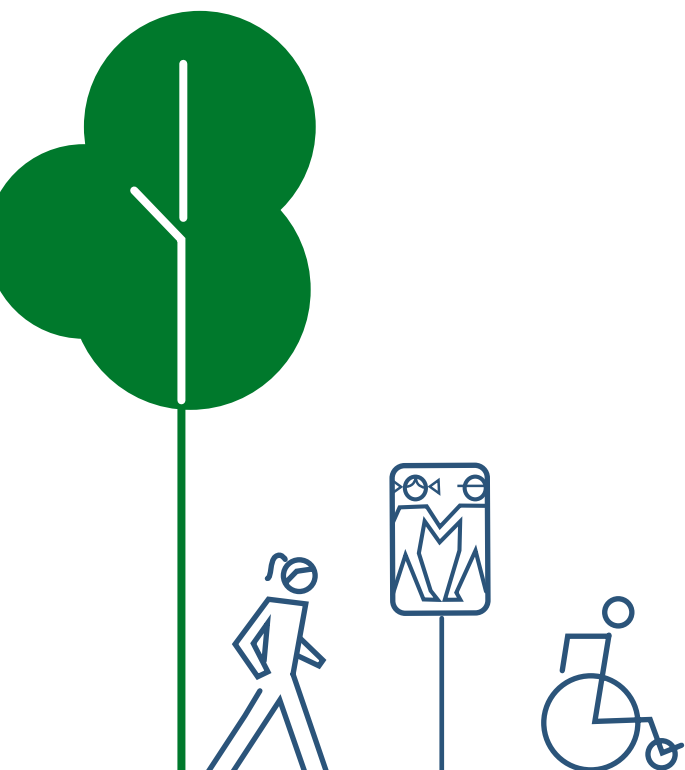
Come è stato più volte ribadito, la ripartizione modale degli spostamenti degli utenti della Cittadella dello Sport indica ad oggi una significativa preferenza per i mezzi a motore. La pluralità di interventi sopra descritti, rappresentano un insieme organico di iniziative sperimentali, che saranno vagliati 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 9% (piedi, bici, bus, carpoolig) e l'obiettivo sarà praticamente quadruplicare (37%) questa percentuale nei prossimi 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.

MEZZO		oggi	3/5 anni	obiettivo
Automobile		87%	➔	60%
Motociclo		3%	➔	3%
Auto condivisa		3%	➔	10%
Autobus		3%	➔	6%
Bicicletta		3%	➔	12%
A piedi		0%	➔	9%
		TOTALE 100%		

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

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 Mobility 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.



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



UISP
sportpertutti

