



no i percorsi più conosciuti ed utilizzati e i motivi che spingono gli utenti a percorrerle. Tutto ciò allo scopo di far emergere eventuali criticità e prospettare delle soluzioni, in modo da favorire l'uso delle piste da parte dei ciclisti, migliorandone sia l'utilizzo che la percezione e incoraggiando la mobilità sostenibile (ONORATI, 2014).

Negli ultimi 25 anni nella provincia di Trento sono state emanate due leggi in materia di piste ciclopedonali: la prima, la L.P. 22.11.88, n. 49 concernente la "Disciplina dei percorsi ciclabili e ciclopedonali" in cui sono stati individuati i primi obiettivi in materia di piste ciclopedonali; la seconda, emanata nel 2010, ha abrogato la precedente e ha ridefinito e ampliato le finalità nella costruzione delle piste. Di seguito i principali obiettivi:

- Riquilibrare le qualità degli spazi urbani.
- Favorire la fruizione del territorio.
- Favorire l'intermodalità.
- Decongestionamento del traffico veicolare a motore.
- Riduzione dei consumi energetici.
- Garantire la sicurezza nell'uso della bici.
- Favorire il cicloturismo.
- Migliorare la salute e la qualità della vita (L.P. 11.06.10, n. 12).

Una prima ricerca è stata svolta nel 2010 con lo scopo di delineare l'utenza turistica estiva, le motivazioni che spingono l'utente a percorrere le piste e il livello di soddisfazione degli utenti stessi (OSSERVATORIO PROVINCIALE PER IL TURISMO, 2010). Da tale ricerca è emerso che i maschi sono circa il 70% del totale degli utenti e l'età media si attesta sui 44 anni. Le piste ciclopedonali sono molto usate da ciclisti residenti (42%) e turisti (42%) mentre il fenomeno dell'escursionismo di giornata risulta più limitato (16%). Tra i residenti bisogna annoverare anche tutti i praticanti ciclismo a livello agonistico e non, che in Trentino sarebbero circa 50.000 e che, pur continuando ad usare le strade provinciali per allenarsi, si riversano anche sulle piste ciclopedonali in quanto consentirebbero di praticare sport immersi

nella natura e allo stesso tempo lontano dal traffico veicolare (LONER, 2009). Tra i non sportivi molti potenziali utenti delle piste hanno delle riserve nell'uso della bici in quanto considerata un'attività circoscritta all'infanzia e all'adolescenza ma anche perché l'uso della bicicletta viene associato ad uno status sociale basso (WHO, 2006; CURZEL, 2009).

Di seguito verranno illustrati alcuni dei principali risultati emersi dalla ricerca: chi sono gli utenti delle piste ciclopedonali del trentino, come viene percepita la pista in relazione alle esigenze dei diversi tipi di ciclisti, l'influenza dell'ambiente sull'uso della bicicletta, i benefici che l'ambiente ne trae, la promozione dei servizi connessi alle piste ciclopedonali e delle piste stesse e, infine, lo status del ciclista. Nelle conclusioni saranno presentati i punti di forza e di debolezza delle piste ciclopedonali del Trentino in relazione agli obiettivi posti dalle leggi provinciali.

### **Metodi**

L'Ufficio Infrastrutture Ciclopedonali ha voluto approfondire la conoscenza di coloro che utilizzano la rete dei percorsi ciclopedonali provinciali svolgendo quest'indagine per verificare quanto i suoi propositi di ampliamento e qualificazione della rete ciclopedonale trovino effettivo riscontro nelle persone che quotidianamente la utilizzano. L'interesse di ricerca, quindi, scaturisce dall'esigenza di conoscere il fenomeno dell'utilizzo delle piste ciclopedonali, di rilevare la percezione degli utenti e, attraverso ciò, trovare soluzioni alle eventuali criticità rilevate in modo da migliorare la percezione e favorire la mobilità sostenibile.

Per raggiungere questo scopo è stata svolta un'indagine qualitativa mediante interviste semistrutturate a testimoni privilegiati. Essendo il tema della percezione delle piste un'area piuttosto inesplorata l'analisi è stata impostata sul cosiddetto contesto della scoperta, basato su un metodo di tipo esplorativo e su una ricerca di tipo descrittivo (STATERA, 1994) che ha come pregio

l'essere flessibile e adattabile alle diverse situazioni, anche impreviste, verso le quali può condurre l'argomento di ricerca.

I testimoni privilegiati sono stati individuati tra coloro che, per l'attività che svolgono, sono a diretto contatto con la popolazione di riferimento (gli utenti delle piste) e quindi sono in grado di fornire l'opinione di una pluralità di persone (DEL ZOTTO, 1998; BICHI, 2007). Grazie alla loro posizione lavorativa hanno modo di avere contatti formali o informali con la popolazione di interesse e spesso fanno loro stessi parte di questa popolazione. Rivolgersi a loro consente, in un tempo più ristretto, di riuscire a cogliere una pluralità di punti di vista concentrandosi su un numero ristretto di persone. I testimoni privilegiati sono stati individuati all'interno delle seguenti sei categorie: venditori e riparatori di biciclette (1), gestori hotel per ciclisti (2), gestori di bicigrill (3), gestori sportelli iniziative riguardanti la bicicletta (4), presidenti di associazioni per la bici, lo sport, l'ambiente (5), e appartenenti ad organizzazioni impegnate per promuovere la mobilità ciclistica (6).

Non potendo coprire l'intero territorio provinciale, la ricerca si è focalizzata su sei zone: Valle dell'Adige, Vallagarina, Valsugana, Valle dei Laghi e Basso Sarca, Val di Sole e di Non, Val di Fiemme e Fassa. Questi sei gruppi di valli hanno in comune due caratteristiche: i percorsi ciclabili si possono definire per lo più completi in quanto solo raramente il tratto di ciclabile sfocia nella viabilità ordinaria; inoltre, sono tra loro facilmente collegabili seppur separati da importanti dislivelli. I 23 testimoni privilegiati intervistati sono stati distribuiti tra le sei aree individuate seguendo il metodo del campionamento teorico a scelta ragionata (GLASER, STRAUSS, 1967; GOBO, 2002). Tutte le interviste sono state svolte nei mesi di febbraio e marzo 2013.

La modalità di intervista faccia a faccia semistrutturata che è stata scelta è caratterizzata da domande aperte (non standardizzate) che garantiscono una buona spontaneità nella risposta e consentono di far emergere alternative di risposta non note o che non erano state prese in considerazione (CORBETTA, 1999).

Ai fini della stesura della traccia, il concetto "percezione delle piste ciclopedonali" è stato scomposto in molteplici dimensioni che fanno capo a tre aree tematiche principali: la definizione dell'utenza ciclistica, la sicurezza delle piste ciclopedonali e i servizi connessi all'utilizzo delle piste ciclopedonali.

Tutte le interviste sono state registrate e trascritte. La codifica dei materiali delle interviste è stata condotta attraverso un Computer-Aided Qualitative Data Analysis Software (CAQDAS), ATLAS.ti.

### *I tipi di ciclisti*

I testimoni privilegiati intervistati, attraverso la loro conoscenza lavorativa, così come attraverso le attività svolte nel tempo libero, hanno fatto emergere sette tipi di ciclisti che utilizzano e conoscono le piste ciclopedonali del Trentino in modo anche sensibilmente differente.

Il tipo di utenza che è stato nominato più frequentemente dagli intervistati è la famiglia. Nonostante non sia specificato nelle leggi provinciali in materia di piste ciclopedonali, secondo coloro che si occupano di piste ciclopedonali, la famiglia costituisce il target principale al quale sono destinate le piste e questo trova conferma nelle parole dei testimoni privilegiati intervistati secondo i quali le famiglie sono sempre presenti sulle piste. L'uso che la famiglia ne fa risulta essere principalmente di tipo "domenicale" e viene descritto da un intervistato come segue:

"Ho l'impressione che per l'uso scampagnate direi che i bambini sono la ragione per cui i genitori decidono di percorrerle. Da questo punto di vista sono sicuramente una risorsa" (Valle dell'Adige, n. 5, 55)

Secondo gli intervistati la presenza dei bambini è molto forte sulle piste ciclopedonali, sia con le loro proprie biciclette, che trasportati da un genitore. In particolare, sono emerse due ragioni che invogliano le famiglie a portare i bambini sulla ciclabile: la possibilità di percorrere il percorso ciclopedonale in sicurezza, lontano dalle auto e

la presenza di parchi giochi lungo il percorso, che sarebbero un ulteriore incentivo per il bambino a pedalare.

Il secondo tipo di ciclisti nominati più di frequente dagli intervistati sono i cicloamatori. Con questo termine normalmente ci si riferisce esclusivamente a coloro che praticano ciclismo a livello amatoriale. Da quanto si è potuto constatare durante le interviste, i testimoni privilegiati hanno utilizzato questa definizione per riferirsi indistintamente ai veri e propri cicloamatori e ai ciclisti agonisti. Per questa categoria che usa la bicicletta per allenarsi, sembra esserci un rapporto di odio-amore con la pista ciclabile in quanto da un lato ci sono coloro che preferiscono allenarsi sul percorso ciclopedonale data l'assenza delle macchine, dall'altro lato coloro che preferiscono rimanere sulla strada sia per poter effettuare un allenamento più impegnativo (le piste ciclopedonali si sviluppano prevalentemente in piano), sia perché le piste sono troppo affollate a causa soprattutto della pedonalità, per cui risulta più sicuro per loro mantenersi sulla strada in mezzo alle auto piuttosto che sulla ciclabile in mezzo ai pedoni.

Un ulteriore tipo di ciclista è il cosiddetto ciclolavoratore, colui che utilizza la bici per andare a lavoro percorrendo almeno in parte le piste ciclabili extraurbane. Tra gli intervistati le opinioni su questo tipo di ciclisti sono stati molto discordi tra di loro e sono emerse importanti differenze tra le sei zone in quanto in alcune valli i ciclolavoratori sono considerati un'utenza marginale, sia a causa del clima che a causa della delocalizzazione delle piste rispetto agli ambienti di lavoro, mentre in altre ci sarebbe una forte presenza di ciclolavoratori proprio grazie alla posizione delle ciclopedonali rispetto ai centri abitati e ai luoghi di lavoro.

Altri due tipi di ciclisti che sono emersi dalle interviste sono gli anziani e i giovani. Con il termine anziani gli intervistati si sono riferiti a quelle persone che sono ormai in pensione e che utilizzano le piste ciclopedonali extraurbane principalmente per diletto ma anche per spostarsi da un paese all'altro. I giovani, invece, hanno un'età compresa tra gli 11 e i 18 anni circa: sono

abbastanza grandi per poter usare la bicicletta in autonomia e sono ancora troppo piccoli per poter guidare un'auto e le uniche valli dove sono stati nominati come utenti delle piste ciclopedonali sono le Valli di Fiemme e Fassa dove, secondo gli intervistati, sono molti i ragazzi che si spostano di paese in paese utilizzando la pista ciclabile extraurbana anche grazie agli eventi organizzati dalle scuole per promuovere l'uso della bicicletta.

Gli ultimi due tipi di ciclisti individuati sono i cicloturisti e i ciclisti turisti. Con l'espressione cicloturista è stato definito il turista che parte da casa con la propria bici e i borsoni attaccati, trascorre l'intera vacanza in sella alla propria bicicletta e, qualora fosse necessario, utilizza i mezzi pubblici per spostarsi caricandovi la bici. Alcuni testimoni privilegiati si sono identificati in questa categoria descrivendo i cicloturisti come segue:

“I famosi cicloturisti, quelli con borse e borsoni. Faccio parte anche io di questa categoria, nel senso che ogni tanto parto anche io, vado via per qualche giorno e mi godo questa mobilità diversa, questo modo di muoversi.” (Valle dell'Adige, n. 2, 31)

Invece, i ciclisti turisti sono coloro che, se utilizzano la propria bici, partono da casa con la propria auto o, in alternativa, noleggiano la bici sul posto. La loro vacanza non è fondata esclusivamente sull'utilizzo della bicicletta pur essendo uno degli elementi predominanti. Sia facendo riferimento al cicloturista che al ciclista turista, gli stranieri sembrano essere molto più presenti degli italiani sul territorio trentino. Riguardo i ciclisti turisti italiani, un intervistato si esprime così:

“Il turista italiano che viene sul lago viene per conoscere posti e poi in alternativa per fare qualcosa in più si prende anche la bicicletta” (Valle dei Laghi, n. 3, 70)

Mentre il ciclista turista italiano raggiunge la meta delle sue vacanze piuttosto im-preparato sulle possibili attività da svolgere, il ciclista turista straniero arriva preparato, sia conoscitivamente che come attrezzature:

“Il turista straniero viene sempre con l'attrezzatura al massimo dei livelli, viene

qui sul lago con l'idea di fare bici [...] vengono generalmente iperforniti, di tutto e di più" (Valle dei Laghi, n. 3, 70)

Oltre alla dotazione e alle informazioni possedute, ciò che distingue lo straniero dall'italiano, secondo gli intervistati, sono l'abitudine ad andare in ciclabile e la flessibilità ad utilizzare anche altri tipi di percorsi (strade, sentieri) dove non è presente un percorso ciclabile.

### *Funzionalità e adeguatezza delle piste*

Dalle opinioni degli intervistati, le piste sono da considerarsi generalmente adeguate per tutti i tipi di utenti ciclisti pur non essendo esenti da problematiche. Una delle caratteristiche per cui gli utenti considerano la pista inadeguata è il sovraffollamento che si verifica durante la stagione estiva e nei weekend primaverili. Gli aggettivi più ricorrenti utilizzati per descrivere le piste in queste circostanze sono stati "trafficata", "affollata" e "stretta".

Entrando nel dettaglio, secondo gli intervistati sono due i tipi di ciclisti per i quali le piste ciclopedonali sono spesso inadeguate rispetto alle loro esigenze: i cicloamatori e i ciclolavoratori. Per quanto riguarda i cicloamatori la causa è da rintracciare principalmente nel problema del sovraffollamento già evidenziato, in quanto la presenza di un'eccessiva quantità di utenti sulla pista non permette al cicloamatore di mantenere il ritmo necessario per l'allenamento e oltretutto non garantisce la sua sicurezza e quella degli altri utenti.

Per i ciclolavoratori, invece, come era già emerso, spesso la pista è delocalizzata rispetto ai luoghi di lavoro oppure fa dei giri troppo lunghi per consentire di ottimizzare il tempo di spostamento. Ciò porta gli utenti a non preferire la bicicletta rispetto ad altri mezzi di trasporto, privati o pubblici, come auto e autobus, che risulterebbero più efficienti.

In merito al target principale di utenza delle piste ciclopedonali, la famiglia, secondo i testimoni privilegiati le piste sono idonee, apprezzate e rispondono alle esigenze

delle famiglie. L'unico problema evidenziato è stato quello del collegamento tra piste ciclopedonali: oltre alla mancanza di piccoli tratti di collegamento tra tratti di pista nella stessa valle, la mancanza di collegamenti tra piste ciclopedonali presenti in valli adiacenti scoraggia i ciclisti a percorrere determinate piste. Questo fenomeno non interessa solo i tipi di ciclisti più "deboli" come la famiglia, ma anche i cicloturisti:

"Laddove si interrompono, non c'è una possibilità di raggiungere poi la pista ciclabile successiva. E quindi a causa di questo i cicloturisti stranieri utilizzano fondamentalmente l'asta dell'Adige [...] mentre si perdono le straordinarie bellezze delle valli" (Valle dell'Adige, n. 5, 21)

Un ulteriore problema evidenziato riguarda la segnaletica per il collegamento tra le ciclopedonali:

"Bisognerebbe insistere un po' di più sulla segnaletica magari fare un banner più grande all'ingresso del paese, all'interno che indica la ciclabile, dove andare a prenderla, il percorso che si può fare" (Val di Sole e Non, n. 1, 42)

Al contrario, le opinioni sulla segnaletica presente lungo la pista ciclopedonale sono state per lo più positive seppur con qualche critica:

"Discreta, migliorabile [...] un po' di segnaletica in più, non solo sulla ciclabile in sé ma anche su tutto quello che c'è intorno" (Valle dell'Adige, n. 6, 29)

Oltre ad indicare la presenza delle piste, secondo le opinioni riportate dai testimoni privilegiati, manca una segnaletica alle uscite della ciclopedonale che segnali quali sono i servizi più vicini, quali punti di ristoro, officine per riparazioni e hotel:

Per concludere, nelle parole dei testimoni privilegiati non sono mancate descrizioni positive ed entusiaste delle piste ciclopedonali trentine. Gli aggettivi più ricorrenti che gli intervistati hanno utilizzato per descrivere le piste ciclopedonali sono state: "ben attrezzata", "bellissima" "curata" "tenuta bene" "panoramica" "pulita".

### ***Influenza delle condizioni ambientali e benefici per l'ambiente***

Secondo i testimoni privilegiati, le persone utilizzano la bicicletta in base alla propria inclinazione personale all'uso del mezzo, alle distanze da percorrere ma anche e soprattutto in base alle condizioni atmosferiche. Molti intervistati sono concordi nell'affermare che le condizioni meteo non dovrebbero limitare l'uso della bicicletta ma che nella quotidianità questo accade spesso. A tal proposito, interessanti confronti sono emersi tra gli utenti locali delle piste ciclabili e i turisti ciclisti e tra turisti ciclisti italiani e stranieri. Per quanto riguarda la prima coppia, locali e turisti, un intervistato ha affermato:

“Penso che se c'è un turista qui in vacanza, se il tempo è brutto l'ultima cosa che fa è andare in bici sulla pista ciclabile, a differenza di uno del posto che magari si organizza per tempo con vestiti adeguati e va lo stesso” (Val di Fiemme e Fassa, n. 1, 97)

Per quanto riguarda le differenze tra utenza ciclistica italiana e straniera, le descrizioni negative nei confronti della prima sono state molteplici, mentre i ciclisti stranieri sono stati lodati da molti intervistati in quanto non permettono alle condizioni meteo di influenzare i loro programmi:

“Se sono giornate di pioggerellina vedo che soprattutto i tedeschi non hanno problemi, mettono la mantellina o l'abbigliamento tecnico e vanno lo stesso. Gli italiani sono un po' più signorini, damerini. Vedono l'acqua, si fermano e aspettano che finisca.” (Valle dei Laghi, n. 3, 60-62)

Le condizionali ambientali, quindi, riescono ad avere una forte influenza su buona parte dell'utenza ciclistica trentina. Sempre restando sul tema dell'ambiente, molti intervistati hanno sostenuto che le piste ciclopedonali, favorendo l'uso della bici, abbiano un'utilità ambientale. In molti si sono trovati d'accordo nell'affermare che nel momento in cui una persona lascia a casa la macchina per utilizzare la bici data la presenza delle piste ciclabili, si possa parlare di utilità ambientale delle piste ciclopedonali:

“L'utilità ambientale implicita ce l'han-

no, nel senso che nel momento in cui hai un nuovo ciclista che lascia a casa la macchina è già una conquista” (Valle dell'Adige, n. 6, 81).

### ***La promozione dei servizi alla ciclabilità e delle piste ciclopedonali stesse***

Attraverso le parole dei testimoni privilegiati è emersa una buona conoscenza, da parte degli utenti ciclisti, dei numerosi servizi presenti sul territorio provinciale volti a favorire l'uso della bicicletta, sia a livello di sicurezza, che di mobilità sostenibile, che per la fruizione del territorio da parte dell'utenza turistica (es: il servizio “Treno più bici”, i parcheggi custoditi, il servizio pullman per il trasporto biciclette, ecc.).

Oltre ai servizi accessori alle piste ciclopedonali, bisogna ricordare che le ciclopedonali stesse sono un servizio messo a disposizione di chiunque voglia utilizzarle, a piedi o in bicicletta, per diletto o per spostamenti lavorativi. In quanto servizio, anche le piste ciclopedonali dovrebbero avere un'adeguata promozione. A tal proposito, molti intervistati affermano che la Provincia Autonoma di Trento non è in grado di “vendere” i suoi servizi, di promuoverli, né a livello locale, né a livello turistico:

“Secondo me, noi, Provincia di Trento, non siamo capaci di venderle, ma non solo ai turisti, anche ai locali [...] abbiamo una Valsugana che è una pista favolosa, non siamo capaci di portarla tipo Dobbiaco-Lienz” (Valle dell'Adige, n. 8, 40-44)

La mancata divulgazione del servizio di percorsi ciclopedonali presenti è dovuta alla scarsa capacità comunicativa dell'amministrazione pubblica che non è in grado di effettuare una buona propaganda sui servizi presenti sul territorio. In particolare, ciò che secondo alcuni testimoni privilegiati non viene adeguatamente promosso è il livello qualitativo oltreché quantitativo di piste ciclabili presenti sul territorio Trentino.

### *Status del ciclista*

Il concetto di status è dibattuto molto diffusamente nella teoria sociologica e viene descritto come “un complesso pluridimensionale di risorse sociali, di cose positivamente valutate o ambite in una società [...] che sono attribuite o che comunque confluiscono ad una data posizione” (GALLINO, 2006, pag. 655). Di conseguenza, il consumo e l’accesso ad alcuni beni produce prestigio e fornisce uno *status symbol* (PACKARD, 1959). Alcuni oggetti, infatti, vengono acquistati appositamente per la valutazione positiva che procurano al possessore e per la posizione sociale che forniscono agli occhi degli altri (JARY, JARY, 2000).

Ciò che si è cercato di capire è se, dal momento che oggi la maggior parte della popolazione italiana possiede almeno un’auto, la bicicletta sia vista ancora come un mezzo associato ad uno status sociale basso come succedeva negli anni ’60 e ’70 o se questa percezione sia cambiata e come.

Secondo un gruppo di ricercatori inglesi è possibile parlare di “status della bicicletta”:

“Sia la bicicletta che l’atto di pedalare comportano inevitabilmente uno status. [...] Alcune volte pedalare fornisce uno status elevato; alcune volte viene stigmatizzato; alcune volte dipende da come il ciclista si presenta, da cosa indossa o dalla bicicletta che usa.” (HORTON, COX, ROSEN, 2007, p. 7, trad. A.)

Attraverso le opinioni dei testimoni privilegiati sono emersi tre tipi di status legati a specifiche tematiche: moda, sostenibilità e valore economico.

Per quanto riguarda in concetto di moda è possibile attribuirvi un significato sociale in quanto svolge un ruolo nel determinare la posizione sociale occupata dai soggetti, segnalando all’esterno lo status degli individui, sia considerati singolarmente che come appartenenti ad un gruppo sociale (MARCHETTI, 2004). Mentre tra i teenager usare la bicicletta non è di moda (BUZZI, 2011), secondo la maggioranza degli intervistati, tra i giovani e gli adulti, l’utilizzo della bici sta diventando una moda e conseguentemente

sta fornendo uno status symbol:

“Bici personalizzate che il cliente può scegliere il colore, la componentistica e quindi avere una bici che diventa una bici identificativa [...] la bicicletta sta diventando sempre di più uno status symbol come era la macchina negli anni ‘70” (Valle dell’Adige, n. 1, 62 e 114).

Il secondo tipo di status emerso dalle interviste ai testimoni privilegiati è legato alla sostenibilità ambientale della bici come mezzo di trasporto, ossia al fatto che la bici non inquina:

“L’andare in bicicletta crea status per tutto il discorso della sostenibilità ambientale. Ci sono quelli che si spostano quasi esclusivamente in bicicletta anche nel tragitto casa-lavoro [...] secondo loro è uno status, fa figo.” (Valle dell’Adige, n. 6, 63)

Secondo gli intervistati alcuni ciclisti affermano e si vantano di utilizzare la bicicletta primariamente per la sostenibilità che questo comportamento produce, mettendo in secondo piano motivazioni di carattere personale e volendo apparire in modo socialmente desiderabile.

Un’ulteriore componente dello *status symbol* legato all’uso della bici è costituito dal valore economico della stessa ed è circoscritto ai cicloamatori, tra i quali si generano due comportamenti contrapposti: da un lato mettono in atto comportamenti che dimostrano l’appartenenza allo stesso gruppo, come indossare le tute da sportivi, dall’altra cercano di distinguersi dal gruppo mettendo in atto comportamenti che generano competizione, cercando di farsi notare e suscitando ammirazione tra gli appartenenti al gruppo (KÖNIG, 1971).

Ne deriva che tra gli sportivi e i cicloamatori lo *status symbol* lo avrebbero le biciclette più costose, corredate delle ultime tecnologie disponibili sul mercato e con i componenti più all’avanguardia.

Dati questi risultati è possibile affermare che, al giorno d’oggi, l’uso della bicicletta non venga più associato ad uno status sociale basso, ma anzi, possa essere considerato uno *status symbol*. Per cercare di incrementare l’uso della bicicletta negli spostamenti quotidiani e favorire la mobilità sostenibile

bisognerebbe agire su questa nuova percezione dell'uso della bicicletta, cercando di diffonderla e ampliarla a tutti i potenziali utenti.

### Conclusioni

Complessivamente è possibile affermare che secondo i testimoni privilegiati la percezione delle piste ciclopedonali del Trentino secondo l'utenza ciclistica sia piuttosto buona. Altrettanto soddisfacente risulta essere il raggiungimento degli obiettivi posti dalle leggi provinciali in materia di piste ciclopedonali.

Dalla ricerca sono emersi diversi tipi di utenti ciclisti, ognuno dei quali ha esigenze proprie, utilizza la pista in modo diverso e ha differenti opinioni riguardo le caratteristiche, la sicurezza e i servizi. Le famiglie, che sono il target principale di utenza delle piste ciclopedonali, nell'insieme risultano molto soddisfatte: la percezione di sicurezza nell'uso della bicicletta sulla pista ciclabile è la principale ragione che spinge le famiglie a percorrerle con i bambini. I cicloamatori, invece, scelgono le piste ciclopedonali per non doversi confrontare con le macchine lungo le strade ma, percorrendole a velocità sostenute, trovano di ostacolo la presenza di altri utenti sulle

OBIETTIVI	PUNTI DI FORZA	PUNTI DI DEBOLEZZA
1. Migliorare le condizioni ambientali	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Possibilità data a ciclorivatori, famiglie e turisti di modificare le pratiche di mobilità</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• La mancanza di collegamenti e il dislocamento delle piste rispetto ai luoghi di interesse o di lavoro</li> </ul>
2. Riqualificare le qualità degli spazi urbani	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Utilizzo di strade interpoderali e argini dei fiumi, particolarmente apprezzate da famiglie e turisti</li> </ul>	
3. Favorire la fruizione del territorio	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Le famiglie le scelgono per trascorrere il tempo libero; i turisti le prediligono come mezzo per esplorare le valli; i pedoni le utilizzano per fare passeggiate in piano</li> <li>• La diffusione della bicicletta a pedalata assistita</li> <li>• Il servizio "Treno+bici"</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• La mancanza di collegamenti sicuri non permette a tutti i tipi di ciclisti di fruire del territorio</li> <li>• Mancano le informazioni turistiche e naturalistiche</li> <li>• Carente la segnaletica di collegamento tra le piste</li> <li>• Carenza corse e capienza del servizio "Treno+bici"</li> </ul>
4. Favorire l'intermodalità	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Uso della bici in modo intermodale in particolare con il treno</li> <li>• Il bike sharing</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• I furti di biciclette non favoriscono la scelta dell'uso della bici in modo intermodale</li> <li>• Carenza di depositi sicuri per biciclette</li> </ul>
5. Decongestionamento del traffico veicolare a motore	<ul style="list-style-type: none"> <li>• I ciclorivatori le percorrono per recarsi a lavoro</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Alcune piste sono delocalizzate rispetto ai centri abitati e vengono percorse da ciclorivatori</li> </ul>
6. Riduzione dei consumi energetici	<ul style="list-style-type: none"> <li>• I ciclorivatori le usano preferendo la bici all'auto o al mezzo pubblico</li> <li>• Il servizio "Treno+bici"</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Carenza corse e capienza del servizio "Treno+bici"</li> </ul>
7. Garantire la sicurezza nell'uso della bici	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Le famiglie le scelgono per pedalare in sicurezza con i bambini</li> <li>• Il servizio "Treno+bici" permette di coprire in sicurezza i collegamenti mancanti</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Mancano collegamenti sicuri tra alcune piste</li> <li>• Carenza di buon senso e rispetto reciproco tra i diversi tipi di utenti</li> <li>• Carenza corse e capienza del servizio "Treno+bici"</li> </ul>
8. Favorire il cicloturismo	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Le piste più lunghe e meglio collegate sono predilette dai cicloturisti</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Le piste laterali non raggiungibili facilmente o con strade protette sono meno percorsi dai cicloturisti</li> </ul>
9. Migliorare la salute e la qualità della vita	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Le persone le utilizzano per recarsi a lavoro, passeggiare, allenarsi e trascorrere il tempo libero</li> </ul>	



piste, creando problemi alla sicurezza. I ciclotravoratori sono risultati essere un tipo di utenti presenti in maniera disomogenea sui percorsi ciclopedonali sia a causa della delocalizzazione delle piste rispetto ai luoghi di lavoro che a causa della morfologia del territorio e alle condizioni meteorologiche invernali. Atri due tipi di utenti nominati più raramente sono gli anziani e i giovani: i primi utilizzano le piste principalmente per svago, percorrendo solo i tratti limitrofi alla zona di residenza; i giovani, ossia i ragazzi di età compresa tra gli 11 e i 18 anni, sono un'utenza che è stata nominata di rado e sembrano non apprezzare l'uso della bici in quanto non di moda nella loro fascia di età. Infine, i cicloturisti e i ciclisti turisti: i primi arrivano nel territorio trentino con tutte le informazioni necessarie e sono presenti prevalentemente sulle piste ben collegate, che consentono di effettuare lunghi percorsi cicloturistici; al contrario, i ciclisti turisti sono meno informati sulle possibilità offerte dal territorio, ma sono più omogeneamente distribuiti tra le numerosi valli in quanto la loro vacanza non è incentrata unicamente sull'utilizzo della bicicletta.

In base a quanto emerso dalle parole dei testimoni privilegiati è possibile ipotizzare/delineare l'esistenza di uno status del ciclista legato alla moda, alla sostenibilità o al valore economico della bicicletta, status che emergono tra i diversi tipi di ciclisti in modo anche sensibilmente differente in base agli interessi, le esigenze e le passioni dei ciclisti stessi ma anche di che li osserva.

Nella tab. 1 è presentata in forma sintetica una valutazione dei punti di forza e di debolezza delle piste ciclopedonali rispetto agli obiettivi posti dalle leggi provinciali. Nel complesso è possibile sostenere che in 25 anni di attività, la maggior parte degli obiettivi siano stati raggiunti. La carenza che più di tutte comporta il mancato raggiungimento degli obiettivi di legge è la mancanza di collegamenti sicuri tra le piste delle diverse valli.

Concludendo, la ricerca svolta ha messo in evidenza che le piste ciclopedonali del Trentino non possono essere semplicemente considerate una delle infrastrutture del

territorio, ma sono anche un servizio e una risorsa che ha guadagnato valore aggiunto nel corso del tempo. In questo senso le raccomandazioni finali suggeriscono che si dovrebbe investire per cercare di produrre un aumento della mobilità sostenibile, favorire il cicloturismo e più in generale l'uso della bicicletta nel tempo libero. Un aspetto su cui lavorare, per produrre un aumento dell'utenza, potrebbe essere quello di cercare di incrementare la percezione dell'uso della bicicletta come uno *status symbol*, soprattutto per quanto riguardo gli status legati alla moda e alla sostenibilità.

## BIBLIOGRAFIA

- ALBERTINI, R., A. SAPORITO (1993), *Piano generale dei percorsi ciclabili e ciclopedonali di interesse provinciale*, Trento
- BICHI, R. (2007), *La conduzione delle interviste nella ricerca sociale*, Carocci, Roma
- BUZZI, C. (2011), *Mobilità alternativa su brevi distanze: l'uso della bicicletta*, Trento
- CORBETTA, P. (1999), *Metodi e tecniche della ricerca sociale*, Il Mulino, Bologna
- CURZEL, V. (2009), *Vivere sani in città, la promozione di stili di vita salutari e sostenibili nel contesto urbano*, Provincia Autonoma di Trento, Assessorato alle politiche per la salute, Trento
- DEL ZOTTO, M. (1988), *I testimoni qualificati in sociologia*, in A. Marradi (a cura di), *Costruire il dato. Sulle tecniche di raccolta delle informazioni nelle scienze sociali*, Franco Angeli, Milano
- GALLINO, L. (2006), *Status*, in *Dizionario di sociologia*, UTET Libreria, Torino, pp. 655-658
- GLASER, B., A. STRAUSS (1967), *The discovery of Grounded Theory: Strategies for Qualitative Research*, Aldine, Chicago
- GOBO, G. (2002), a cura di, *Come fare ricerca qualitativa: una guida pratica*, tr. Italiana di Silverman, Carocci, Roma
- HORTON, D., P. COX, P. ROSEN (2007), *Cycling and Society*, Ashgate, Hampshire UK
- JARY, D., J. JARY (2000), *Status symbol*, in *Sociology*, Collins, Glasgow, p. 608
- KÖNIG, R. (1971), *Il potere della moda*, Liguori, Napoli
- LEGGE PROVINCIALE 25 NOVEMBRE 1988, N. 49, *Disciplina dei percorsi ciclabili e ciclopedonali*

LEGGE PROVINCIALE 11 GIUGNO 2010, n.12, *Legge provinciale sulle piste ciclabili*

LONER, E. (2009), *I trentini e lo sport*, Provincia Autonoma di Trento - Servizio statistica, Trento

MARCHETTI, M. C. (2004), *Manuale di comunicazione, sociologia e cultura della moda*. Volume I, Meltemi, Roma

ONORATI, G. (2014), *Le piste ciclopedonali del Trentino. Un'analisi qualitativa delle percezioni sull'utilizzo, la sicurezza ed i servizi*, Tesi di laurea, Università degli Studi di Trento, Dipartimento di Sociologia, Corso di Sociologia e Ricerca Sociale, a.a 2013-2014, rel. E. Bozzini

OSSERVATORIO PROVINCIALE PER IL TURISMO (2010), *Cicloturismo e cicloturisti in Trentino*, Provincia Autonoma di Trento

PACKARD, V. (1959), *The Status Seekers*, David McKay, Philadelphia

STATERA, G. (1994), *Metodologia e tecniche della ricerca sociale*. Un'introduzione sistematica, Palumbo Editore, Palermo

WORLD HEALTH ORGANIZATION (2006), *Physical activity and health in Europe: evidence for action*, WHO Regional Office for Europe, Danimarca

### **Giulia Onorati**

Piazza Rondanini 33, 00186 Roma, 3201937702,  
E-mail: giulia.onorati@hotmail.com

**PAROLE CHIAVE:** *piste ciclopedonali, mobilità sostenibile, status del ciclista*

### **RIASSUNTO**

In questa ricerca si indaga come gli utenti ciclisti percepiscono le piste ciclopedonali del Trentino (adeguatezza, funzionalità, promozione, ecc.). Lo scopo è quello di comprendere chi siano gli utenti delle piste ciclopedonali, cosa pensino della struttura delle piste e, infine, determinare se siano stati raggiunti gli obiettivi posti dalle leggi provinciali in materia. Attraverso interviste semistrutturate a testimoni privilegiati sono emersi sette tipi di utenti delle piste ciclopedonali, le loro specifiche esigenze nell'uso della pista e sono stati delineati tre status che li caratterizzano; infine, sono stati presentati punti di forza e di debolezza delle piste rispetto agli obiettivi di legge. La ricerca ha dimostrato come le piste ciclopedonali del Trentino non siano solo un'infrastruttura, ma anche un servizio e una risorsa per l'ambiente e per gli utenti, che deve continuare ad essere migliorata per poter favorire non solo il turismo, ma anche una mobilità sostenibile.

**KEY WORDS:** *bicycle paths, sustainable mobility, cycling status*

### **ABSTRACT**

The paper analyzes how cyclist perceive the bicycle paths in Trentino, Italy (suitability, functionality, promotion, etc.). The aim of this research is to understand cyclist user profiles, what they think about the construction of the cycle tracks, and if the goals outlined in the provincial laws have been achieved. By using semi-structured interviews of key witness, we defined seven types of users, their needs while using the cycle tracks and three types of user status. Finally, we discussed Successes and deficiencies of the cycle tracks compared to the goals of the provincial laws. The research proves that the cycle tracks in Trentino are not only a facility but also a service and resource. By improving the cycle tracks it will be possible to further promote tourism and to encourage sustainable mobility in the province.