



**Università
degli Studi
di Ferrara**

UNIVERSITÀ DEGLI STUDI DI FERRARA
**Corso di Laurea in Scienze e Tecnologie della
Comunicazione**

IL BELLO DELLA BIGA

Ricerca antropologica sulla ciclabilità urbana a Ferrara

Nome Cognome:

Alessandro Zanirati

Alice Brunelli

Almudena Ponce Hernandez

Anastasia Sceusa

Ariana Vaquero Lourenço

Tutor:

Giuliano Giubelli

Monica Bolognesi

Lorena Bettini

Alessandro Raimondi

Anno Accademico 2023 – 2024

INDICE

I. Introduzione.....	3
1. Scampanellando in libertà.....	5
1.1 Transizione ecologica urbana.....	5
1.2 Diminuzione del traffico e strade più sicure.....	7
1.3 Diminuzione dell'inquinamento.....	11
1.4 A piedi nudi nel parco.....	12
1.5 La felicità a due ruote.....	14
1.6 Riscoperta dei mercati e delle attività locali.....	15
2. Studio per una nuova ciclabile.....	16
2.1 La bicicletta e il piccolo mercato.....	16
2.2 La situazione del mercato contadino.....	17
2.3 La spesa a due ruote.....	20
2.4 Facciamo ape al mercato?.....	23
3. Il commercio a impatto zero	25
3.1 La realtà di Lost Road.....	25
3.2 Bike to work.....	27
3.3 Allerta furti!.....	29
3.4 Democrazia dello spazio pubblico.....	30
4. La ciclabilità spagnola.....	33
4.1 Risposta e progressi dell'analisi antropologica della ciclabilità in Spagna.....	33
4.2. Contesto e situazione attuale in Spagna, percezioni sociali e culturali del ciclismo in Spagna.....	38
4.3 Pratiche e significati del ciclismo urbano, stili di vita e cultura della bicicletta in Spagna.....	42
4.4 Rapporto tra la bicicletta e il mercato in Spagna.....	44
4.5 Sintesi dei principali risultati e riflessioni.....	46
4.6 Confronto con Ferrara.....	48
4.7 Conclusioni rapporto città spagnole e Ferrara.....	49
5. CONCLUSIONI.....	50
6. Bibliografia e Sitografia.....	52

Giorno dell'esposizione: 03 giugno 2024
Luogo: Sala Arengo - Comune di Ferrara (FE)
Ore: 10-12

DOMANDA DI RICERCA

Può l'uso della bicicletta aiutare a far rifiorire il commercio di vicinato e il mercato contadino?

*La bicicletta per trasformare le strade in luoghi di socializzazione
e ricreare luoghi di vita.*

- Il Bello della Bicicletta, Marc Augé

Scritto da: Alice Brunelli, Anastasia Sceusa e Alessandro Zanirati

Siamo cinque studenti del corso di Laurea Triennale in Scienze e Tecnologie della Comunicazione dell'Università di Ferrara. Come esame del corso di *Antropologia della comunicazione*, abbiamo collaborato con l'associazione FIAB di Ferrara APS (Federazione Italiana Ambiente e Bicicletta), conducendo uno studio antropologico sul territorio ferrarese riguardante la ciclabilità e il suo uso quotidiano.

FIAB è nata come associazione di volontariato a Ferrara nel 1992 e promuove la mobilità attiva in città, per i propri spostamenti giornalieri. Questa mobilità porta a benefici diretti riguardo alla salute, e indiretti, poiché la scelta di non utilizzare un mezzo a motore porta con sé un'ingente diminuzione dell'inquinamento e di conseguenza un aumento della qualità dell'aria in città.

Le attività che propone FIAB Ferrara APS coinvolgono i soci con ciclovacanze ed escursioni, bambini, studenti, e altre realtà associative cittadine nel corso di eventi.

Lo Statuto riporta come finalità principale la diffusione della bicicletta quale mezzo di trasporto ecologico, in un quadro di riqualificazione dell'ambiente urbano ed extraurbano. (sito FIAB Ferrara)

Il nostro gruppo ha portato avanti una ricerca antropologica sulla ciclabilità e la mobilità attiva sul territorio ferrarese, con l'obiettivo di comprendere la percezione degli abitanti della città rispetto alla mobilità ciclabile.

La ricerca si è sviluppata in interviste, tramite un'osservazione partecipante sia ai clienti che ai commercianti, principalmente presso i mercati contadini; abbiamo cercato di capire se esiste un nesso tra bicicletta, mercato contadino, piccolo commercio. Questa domanda di ricerca si pone l'obiettivo di capire in che modo la bicicletta incide sul perseguimento di uno stile di vita più sostenibile, che sia non solo a impatto zero, ma che giovi economicamente ai singoli individui e alla città in generale. Abbiamo inoltre posto interviste in alcune attività del centro città; una delle più significative è stata l'intervista a Michele Massellani di LOST ROAD, una birreria artigianale che basa la sua politica sulla mobilità attiva.

Abbiamo poi strutturato un questionario da inviare ai gruppi whatsapp del nostro corso universitario, per comprendere quale fosse il punto di vista dei nostri colleghi rispetto alla ciclabilità ferrarese. In contemporanea, le nostre due colleghe spagnole hanno inviato agli studenti Erasmus spagnoli a Ferrara un questionario in lingua sulla mobilità ciclabile.

Come gruppo abbiamo cercato informazioni sull'argomento e, grazie all'aiuto di FIAB, abbiamo individuato le maggiori problematiche a livello di mobilità attiva sul territorio ferrarese e cercato di sviluppare delle soluzioni per il raggiungimento di una Ferrara più sostenibile e per sensibilizzare maggiormente le persone e le istituzioni al riguardo.

L'elaborato si dividerà in quattro parti, ognuna scritta da ciascuno di noi. L'ultima parte è stata scritta a due mani e tratta della ciclabilità spagnola, mettendola a confronto con quella ferrarese.

Ringraziamo i professori Giuseppe Scandurra e Alessandro Raimondi, per averci dato la possibilità di effettuare una ricerca sul campo, insieme ai componenti di FIAB Ferrara: Giuliano Giubelli, Monica Bolognesi e Lorena Bettini, che ci hanno accompagnato durante lo sviluppo del progetto.

Ferrara è una città piccola e *bike friendly* da sempre e in Italia è considerata a buon punto per quanto riguarda la mobilità attiva, ma sul suolo del centro città dominano sempre di più le auto private.

Ci siamo chiesti se è ancora possibile chiamare Ferrara la "Città delle Biciclette", cercando di comprendere quali sono le motivazioni che portano gli abitanti di Ferrara a muoversi sempre di più con l'auto privata, e siamo arrivati poi a sviluppare la

domanda di ricerca: può l'uso della bicicletta aiutare a far rifiorire il commercio di vicinato e il mercato contadino?

1. SCAMPANELLANDO IN LIBERTÀ

1.1 Transizione Ecologica Urbana

Scritto da: Anastasia Sceusa

Transizione ecologica urbana significa più biciclette, meno automobili e motorini in circolazione e nel complesso una riduzione dei veicoli con motori endotermici in circolazione.

“Rispetto all'auto, usare la bicicletta è sempre stata una scelta”

- Monica Bolognesi di Fiab

Pensate di essere in bicicletta, sentire il vento sulla pelle, ascoltare il canto degli uccelli e il vociare delle persone e dei bambini che giocano.

Immaginate un mondo dove si sceglie di andare in bicicletta o a piedi per i propri spostamenti quotidiani, ai benefici che tale scelta comporta e che spaziano da una salute psicofisica più forte a respirare aria pulita e anche vivere la vita più lentamente e in maniera sostenibile.

La promozione di un sistema di mobilità sostenibile per la diminuzione degli impatti ambientali, sociali ed economici provocati dalla circolazione delle persone e merci, è un tema di attuale interesse scientifico ed operativo.

*La promozione di un modello di mobilità sostenibile è auspicabile per un valore ecologico ma anche per l'equità sociale e per la sua capacità di produrre e mantenere vantaggi economici in un tempo successivo a quello presente.*¹

Tra i problemi più prorompenti c'è il cambiamento climatico dato da un impatto antropico sempre maggiore.

Per limitare il problema bisognerebbe fare un cambiamento non poco importante

¹Mariagrazia de Castro, *Mobilità sostenibile, approcci, metodi e strumenti di governance*, Edizioni Altravista, 2009

delle nostre consuetudini, ma poiché questa è una proposta ambiziosa ci si è affidati al concetto di transizione ecologica.

Tale espressione indica una modifica della società verso uno sviluppo sostenibile, che abbia come effetto quello di diminuire l'impatto delle attività umane sull'ambiente circostante. È uno dei punti fondamentali del PNRR (Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza) e si poggia su un utilizzo progressivo di fonti di energia rinnovabile a discapito di quelle fossili.

I punti su cui si basa la transizione ecologica sono: *“economia circolare; agricoltura responsabile, con attenzione alla gestione del suolo; transizione energetica e quindi il passaggio alle fonti rinnovabili di energia; efficienza energetica degli edifici; inquinamento atmosferico; gestione dei rifiuti, con l'aumento delle percentuali di riciclo e riuso; gestione delle risorse idriche, per eliminare ogni forma di spreco e inefficienza e ammodernare le infrastrutture idriche; tutela della biodiversità, animale e vegetale; mobilità sostenibile, per un passaggio alla mobilità elettrica o alla mobilità attiva, un maggiore utilizzo dei mezzi di trasporto e forme di car sharing.”*²

1.2 Diminuzione del traffico e strade più sicure

Il progresso tecnologico ha come obiettivo quello di migliorare la vita dell'uomo, di rendere il mondo un luogo comodo da abitare.

Con le rivoluzioni industriali sono stati introdotti una serie di strumenti e di tecnologie delle quali oggi sarebbe impossibile privarsi, considerato che viviamo in un mondo sempre più legato alla tecnica e alla scienza. Tra le innovazioni che sono state immesse dalle rivoluzioni industriali, vorrei soffermarmi sull'automobile, prodotto della seconda rivoluzione industriale (1870-1900).

L'automobile andando avanti nei decenni è diventata il mezzo principale di spostamento, tanto che ormai la si utilizza anche quando non sarebbe necessario. La macchina ha sì degli aspetti positivi (permette di raggiungere luoghi lontani in meno tempo e comodamente), ma ne ha innumerevoli di negativi.

Primo fra tutti l'inquinamento, tra le cui cause principali ci sono le automobili. In Emilia-Romagna, secondo dati Aci, sono state contate nel 2021 quasi 3 milioni di

² <https://www.lumi4innovation.it/transizione-ecologica/> 13 04 2024

macchine e i dati Istat ci dicono che a Ferrara nel 2023 sono presenti 681 macchine su mille abitanti, comprendendo neonati e anziani.

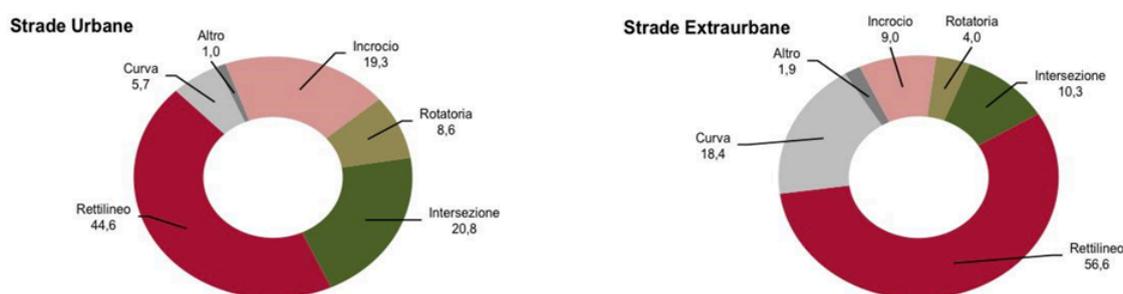
L'auto ha degli effetti negativi anche sul benessere psicofisico, poiché i livelli di stress sono alti e spesso capita di stare fermi per delle ore nel traffico.

Con un numero sempre più alto di auto e con l'introduzione di tecnologie avanzate (schermi touch, geolocalizzazione, riconoscimento vocale etc.) che vengono utilizzate in maniera scorretta e che, quindi, diventano un elemento di distrazione per chi guida, è aumentato anche il numero di incidenti.

*Nel 2022 si sono verificati in Emilia-Romagna 16.679 incidenti stradali, che hanno causato la morte di 311 persone e il ferimento di altre 21.676.*³

PROVINCE	2022			2021			Morti Differenza 2022/2021 Valori assoluti	Morti Variazioni % 2022/2019	Morti Variazioni % 2022/2010	Tasso di mortalità 2022
	Incidenti	Morti	Feriti	Incidenti	Morti	Feriti				
Piacenza	1.041	26	1.338	980	24	1.263	2	18,2	4,0	9,2
Parma	1.427	36	1.896	1.214	22	1.592	14	9,1	-7,7	8,0
Reggio Emilia	1.690	35	2.203	1.548	26	1.998	9	16,7	-27,1	6,7
Modena	2.614	40	3.410	2.468	48	3.155	-8	-29,8	-31,0	5,7
Bologna	4.098	56	5.478	3.709	59	4.865	-3	-17,7	-34,9	5,5
Ferrara	1.061	29	1.382	1.006	33	1.292	-4	-12,1	-34,1	8,6
Ravenna	1.687	40	2.183	1.466	33	1.917	7	-4,8	-9,1	10,4
Forlì Cesena	1.447	27	1.829	1.357	24	1.717	3	-37,2	-20,6	6,9
Rimini	1.614	22	1.957	1.483	12	1.819	10	-8,3	-4,4	6,5
Emilia-Romagna	16.679	311	21.676	15.231	281	19.618	30	-11,7	-22,4	7,0
Italia	165.889	3.159	223.475	151.875	2.875	204.728	284	-0,4	-23,2	5,4

Istat, incidenti stradali in Emilia-Romagna, 2022



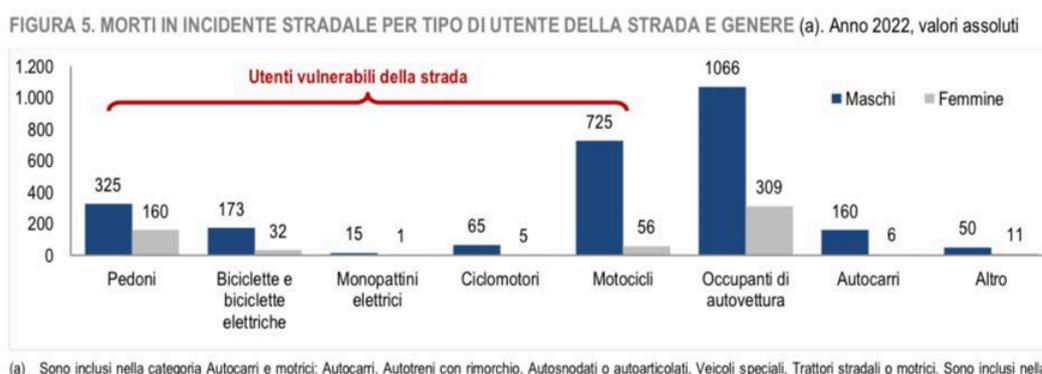
Istat, incidenti stradali in Emilia-Romagna, 2022

³ https://www.istat.it/it/files//2023/11/Focus_Incidenti-stradali-in-EmiliaRomagna_Anno-2022.pdf 03 05 24

Secondo i dati Istat, sempre riferiti al 2022, la prima causa di incidenti in città (a Ferrara sono l'88% del totale) è il mancato rispetto delle regole di precedenza o del semaforo (16,3%), seguita dalla guida distratta (12,7%). Al di fuori delle arterie urbane, invece, il nodo è la guida distratta o l'andamento indeciso (15%), seguita dalla velocità (13,7%).⁴

Molte amministrazioni stanno adottando, come Bologna recentemente, delle misure di riduzione della velocità con l'obiettivo di salvare delle vite. Un aspetto rilevante è che nel 2022 si è verificato un aumento dell'utilizzo di biciclette e di mezzi legati alla micromobilità; infatti, si è registrato un incremento dal 3,3% del 2019 al 4,7% del primo semestre 2022.⁵

Aumentando il numero di persone che preferiscono andare a piedi, usare la bicicletta o il monopattino, anche il numero di sinistri in cui sono coinvolti gli utenti vulnerabili è salito di numero, come possiamo leggere nel grafico sottostante.⁶



Istat, Report incidenti stradali, 2022

Nel mondo in cui viviamo la macchina sembra insostituibile, in parte perché le strade sono sempre più costruite a favore delle automobili e non a quello di chi sceglie la bicicletta o di andare a piedi, come ci è stato detto in un'intervista:

⁴<https://www.ferraratoday.it/cronaca/indagine-sicurezza-stradale-incidenti-bicicletta-ferrara-morti-vittime-feriti.html>_17 04 2024

⁵ https://www.istat.it/it/files/2023/07/REPORT_INCIDENTI_STRADALI_2022_IT.pdf

⁶ vedi nota 5

“Io a volte non posso scegliere il mezzo di trasporto perché alcune strade sono pericolose. Via Ravenna da fare in bicicletta è pericolosissima, perché è una via d’argine, alta, molto stretta, molto trafficata”.

- Monica Bolognesi di Fiab

Abbiamo chiesto ai nostri intervistati come percepiscono la *ciclabilità*. Questo termine ha un ampio significato perché prevede l’attitudine che quel territorio ha, o vuole avere e dare, alla ciclabilità, quindi all’utilizzo della bicicletta come mezzo sia per un uso quotidiano, che sportivo, che turistico. Ciclabilità significa lavorare sulle politiche che incentivano la mobilità attiva e i suoi benefici, e avere infrastrutture che garantiscano sicurezza e percorribilità. Ciclabilità significa operare politiche a favore delle persone e della loro salute. *“Ciclabilità significa poter scegliere”* dice Monica Bolognesi di Fiab, riferendosi al mezzo con cui muoversi.

Come prima domanda ai nostri intervistati abbiamo chiesto se percepissero Ferrara come la “Città delle Biciclette”. Prendendo un campione di 19 persone, 7 (il 36,8%) hanno risposto di sì, 10 (il 52%) hanno risposto di no e i restanti 2 (il 10,2%) hanno risposto in modo neutro, posizionandosi nel mezzo.

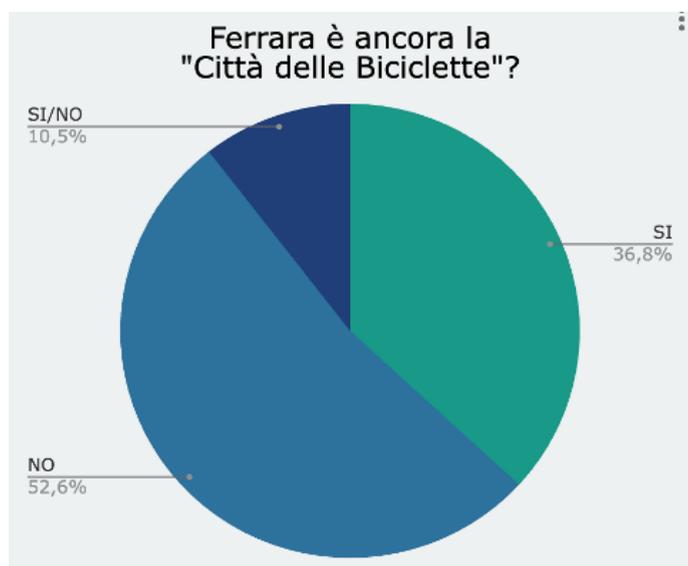


Grafico dai risultati delle interviste, 2024

Dipende, diciamo che le ciclabili non spesso sono sicure o rispettate, per il resto rispetto ad altre città ci sono molte più biciclette.

- giovane cliente, mercato ordinario del venerdì.

Adesso è molto più caotica la città, perché c'è sempre molta fretta. Dalla primavera - estate forse torna un po' la consapevolezza che bisogna inquinare di meno.

- commerciante agricola lavanda, mercato coperto di via Montebello

Le motivazioni che giustificano la risposta negativa sono principalmente quelle legate a un cambio delle abitudini di spostamento, che ha fatto sì che le strade siano diventate luogo praticamente esclusivo delle automobili, dovuto alla frenesia della vita. Di conseguenza, una delle principali ragioni emerse per la quale Ferrara non viene più riconosciuta con lo slogan "città delle biciclette", è la poca sicurezza percepita dagli utenti nel circolare in strada in bicicletta, sia dal punto di vista della propria incolumità sia di quella del mezzo. Molti di loro hanno espresso la poca sicurezza di alcuni incroci o ciclabili considerate "poco sicure" come nelle testimonianze sotto riportate.

Fino ad ora non mi è ancora successo nulla anche se in generale non mi sento sicuro a girare in bicicletta, perché ci sono le macchine che vanno sulle piste ciclabili ed è molto pericoloso

– cliente adulto.

Non del tutto, si potrebbe migliorare, non mi è mai capitato di fare un incidente ma ne ho visti parecchi.

– giovane coppia, mercato coperto di via Montebello.

Non sempre hai lo spazio per andare in bici, quando io non avevo la macchina e volevo muovermi più spesso in bici a volte preferivo andare a piedi.

- giovane commerciante, mercato coperto di via Montebello

1.3 Diminuzione dell'inquinamento

Secondo una ricerca di "Deutsche Welle" in collaborazione con European Data Journalism Network, pubblicata nel 2023 da "Il Sole 24 Ore", Ferrara è la città più inquinata dell'Emilia-Romagna e la tredicesima in Italia dal punto di vista del PM 2,5 (particelle microscopiche nell'aria nocive per la salute).

Il riscaldamento globale è una realtà nota ormai a tutti noi. Tra le principali cause troviamo: disboscamento, produzione agricola, attività industriali, produzione di energia, trasporti pubblici e privati.

Il settore dei trasporti è *responsabile del 30% delle emissioni totali di CO₂ in Europa*⁷, tra questi le automobili sono il mezzo di spostamento più utilizzato (*il 72% viene prodotto dal solo trasporto su strada*).⁸ Circa due auto su cinque (39,2%) sono alimentate a benzina e altrettante a gasolio (39%), un più limitato 3,2% sono auto ibride e lo 0,3% sono auto elettriche.⁹

Le emissioni di CO₂ di un'auto a benzina sono pari a 2.380g per litro consumato. Se per spostarci, ad esempio, consumiamo due litri di benzina, avremmo immesso nell'aria quasi 5 chili di anidride carbonica. Minori invece le emissioni CO₂ di un'auto a Gpl, con 1.610g immessi per litro.¹⁰ L'Italia è il paese dell'Unione Europea con il più alto tasso di consumo di energia per il trasporto su strada¹¹, una delle motivazioni è che nel nostro paese la maggior parte delle automobili sono ancora vecchie, e perciò consumano e inquinano di più.¹²

Guardando questi dati e il mondo che ci circonda ci accorgiamo sempre più di come le nostre azioni abbiano delle conseguenze. È necessario ripensare alle proprie abitudini quotidiane per modificarle a favore dell'ambiente e della nostra salute: utilizzare il meno possibile l'automobile e privilegiare una mobilità sostenibile (come andare in bicicletta o spostarsi a piedi), fare la raccolta differenziata e prestare attenzione agli sprechi, utilizzare prodotti per pulire di origine biologica.

Le autovetture occupano una grande quantità di strada spesso si muovono più lentamente di biciclette e pedoni a causa del traffico, sono meno economiche nella gestione.

Le biciclette sono piccole e possono andare ovunque, permettono di fare attività fisica, sono positive per la salute mentale (pedalando si rilasciano endorfine), hanno

⁷<https://heracomm.gruppohera.it/cambiamenti/consigli-per-la-sostenibilita/quanta-co2-emettono-i-diversi-modelli-di-auto#:~:text=Le%20emissioni%20di%20Co2%20di,1.610g%20immessi%20per%20litro> 19 04 2024

⁸ Vedi nota 7

⁹

<https://www.confartigianato-er.it/comparto-auto-mobilita-sostenibile-e-nuove-competenze/#:~:text=I%20dati%20Aci%20relativi%20al,%2C3%25%20sono%20auto%20elettriche.> 04 05 2024

¹⁰ Vedi nota 7

¹¹ Mariagrazia de Castro, *Mobilità sostenibile, approcci, metodi e strumenti di governance*, Edizioni Altravista, 2009, p.47

¹² Comunicazione, *ACI: il parco circolante continua a invecchiare*, Automobile Club d'Italia, <https://web.aci.it/comunicazione/aci-il-parco-circolante-continua-a-invecchiare/#:~:text=L'analisi%20conferma%2C%20infatti%2C,di%20immatricolazione%20antecedente%20al%201993.>

un basso costo di manutenzione. Un aspetto fondamentale da tenere presente è che la bicicletta ha un impatto molto minore di quello che la macchina ha sull'ambiente, che invece produce emissioni dannose.

1.4 A piedi nudi nel parco

È un amore grande la bicicletta, pedalare nel verde con vicino un corso d'acqua mi rilassa. - Monica Bolognesi di Fiab

Le aree verdi (parchi, giardini, boschi) e gli alberi sono tra gli strumenti principali con i quali contrastare l'inquinamento e il riscaldamento globale a favore della salute pubblica e dell'ambiente.

In Italia il patrimonio forestale e boschivo è cresciuto negli ultimi decenni coprendo il 36,7% del territorio nazionale e oltre 11 milioni di ettari di superficie. Ma non decolla il verde urbano: nel 2022 su 105 capoluoghi la media è di appena 24 alberi/100 abitanti.¹³

Gli alberi sono delle fonti primarie di ossigeno, infatti *ogni albero produce in media 20 – 30 litri di ossigeno al giorno¹⁴* e poiché un uomo ha bisogno tra i 200/300 litri di ossigeno per vivere sano, appare evidente l'urgenza di piantare più alberi e aumentare le aree verdi.

Il bando regionale "Mettiamo radici per il futuro" si pone come obiettivo quello di aumentare il numero di alberi, arbusti e piante per migliorare la qualità dell'aria e la salute delle persone in Emilia-Romagna. A Ferrara ci sono *33.800 mq di parchi e verde di arredo urbano.*¹⁵

Nelle città (*la rete stradale del Comune di Ferrara si estende per oltre 1.150 km*)¹⁶ ci sono sempre più spazi dedicati e costruiti a favore dei veicoli a motore endotermico,

¹³[https://www.legambiente.it/comunicati-stampa/vi-forum-nazionale-la-bioeconomia-delle-foreste-di-legambiente/#:~:text=In%20Italia%20il%20patrimonio%20forestale,appena%2024%20alberi%2F100%20abitanti%20\[0405%202024\]](https://www.legambiente.it/comunicati-stampa/vi-forum-nazionale-la-bioeconomia-delle-foreste-di-legambiente/#:~:text=In%20Italia%20il%20patrimonio%20forestale,appena%2024%20alberi%2F100%20abitanti%20[0405%202024])

¹⁴ <https://www.viridea.it/consigli/quanto-ossigeno-regalano-gli-alberi/> [04 05 2024]

¹⁵ <https://www.ferraratua.it/project/verde-pubblico-2/> [04 05 2024]

¹⁶[file:///C:/Users/sceus/Downloads/Piano%20Urbano%20della%20Mobilit%C3%A0%20Sostenibile%20\(PUMS\)%20del%20Comune%20di%20Ferrara.pdf](file:///C:/Users/sceus/Downloads/Piano%20Urbano%20della%20Mobilit%C3%A0%20Sostenibile%20(PUMS)%20del%20Comune%20di%20Ferrara.pdf) [04 05 2024]

che, come abbiamo già analizzato, sono responsabili del riscaldamento globale e di una bassa qualità dell'aria.

L'inserimento di più aree verdi, di più alberi è necessario all'interno delle città, soprattutto considerando il numero di benefici che ne deriverebbero: riduzione dell'effetto dell'isola di calore, contrasto al consumo del suolo (corretto deflusso dell'acqua piovana), miglioramento del microclima locale (risparmio energetico), miglioramento della qualità dell'aria (le piante assorbono sostanze nocive e l'anidride carbonica prodotta principalmente dalle auto), riduzione degli effetti dell'inquinamento acustico (generato soprattutto dal traffico), maggiore possibilità di socialità e possibilità di stare all'aria aperta (fare attività sportiva).

1.5 La felicità a due ruote

“Vedo tantissimi vantaggi sia a livello fisico che mentale, questo è un aspetto sottovalutato, ma noi siamo mente e corpo”

- Monica Bolognesi di Fiab

L'inattività fisica è uno dei principali fattori di rischio di mortalità nel mondo; infatti, è stato calcolato che circa 3,2 milioni di persone muoiono ogni anno a causa dell'inattività fisica.

Le nuove direttive OMS 2020 confermano che un po' di attività fisica ogni giorno è meglio di niente, a qualsiasi età. Praticare attività fisica, anche se si tratta di una camminata, può apportare significativi benefici alla salute, sia fisica che mentale.

È stato rilevato che, a livello fisico, fare sport permette: un benessere muscolare, migliora la salute delle ossa, la respirazione e il funzionamento del cuore, riducendo il rischio di malattie cardiache, ictus, diabete, aumenta il controllo del peso. Rispetto ai benefici che può portare al controllo del peso, bisognerebbe portare l'attenzione a dei dati emersi da un rapporto OMS sull'obesità in Europa, dal quale è emerso che quasi 1 bambino su 3 è in sovrappeso o vive in condizioni di obesità. ¹⁷

¹⁷

[https://www.sportosalute.eu/studiedatidellosport/blog-studi-e-dati-dello-sport/3877-rapporto-2022-sull-obesita-in-europa.html#:~:text=Il%20rapporto%20rivela%20che%20in,della%20mortalit%C3%A0%20totale%20nella%20Regione%20\[04%2005%202024\]](https://www.sportosalute.eu/studiedatidellosport/blog-studi-e-dati-dello-sport/3877-rapporto-2022-sull-obesita-in-europa.html#:~:text=Il%20rapporto%20rivela%20che%20in,della%20mortalit%C3%A0%20totale%20nella%20Regione%20[04%2005%202024])

Tra i benefici che può apportare alla salute mentale, i principali sono: riduzione di ansia, stress e depressione, oltre ad una maggiore qualità del sonno, aumento dell'autostima e dell'umore.

I casi di depressione sono aumentati a seguito della pandemia e lo conferma un'indagine condotta nel 2023 da cui è risultato che quasi 1 persona su 2 soffre di depressione.¹⁸

L'inattività fisica nel corso degli anni è aumentata sempre più e si nota soprattutto nel mondo attuale, in cui pigrizia e sedentarietà si sono progressivamente radicati. Altri fattori quali la paura della violenza e del crimine nelle aree all'aperto, un aumento del traffico e dell'inquinamento e la diminuzione di parchi, impianti sportivi e ricreativi hanno portato all'aumento dell'inattività fisica.

Rendere accessibili e sicure piste ciclabili e marciapiedi sarebbe un primo passo per favorire la scelta di spostarsi in maniera sostenibile e vantaggiosa per la propria salute, oltre che mettere in atto delle politiche aziendali che incoraggino l'utilizzo della bicicletta come mezzo di spostamento nel tragitto casa-lavoro.

1.6 Riscoperta dei mercati e delle attività locali

La bicicletta può svolgere un ruolo fondamentale nell'incrementare il mercato contadino e nel favorire la riscoperta dei negozi del centro. Grazie alla sua versatilità e alla sua natura ecologica, la bicicletta offre un mezzo di trasporto ideale per gli acquirenti che desiderano fare acquisti locali e sostenere l'economia della comunità. Attraverso l'uso della bicicletta, i consumatori possono facilmente raggiungere i mercati contadini e gli esercizi commerciali nel centro della città, riducendo l'uso dei veicoli a motore. Inoltre, l'esperienza di pedalare attraverso le strade del centro può portare a una maggiore scoperta e apprezzamento dei negozi locali, che spesso offrono prodotti unici e di alta qualità. Questa sinergia tra bicicletta, mercato contadino e negozi del centro può quindi favorire un circolo virtuoso in cui l'attività economica locale viene rinvigorita, promuovendo la sostenibilità ambientale e il benessere della comunità.

¹⁸

[https://www.consilium.europa.eu/it/policies/mentalhealth/#:~:text=Secondo%20l'OMS%2C%20la%20salute,ansia%2C%20nei%2012%20mesi%20precedenti%20\[07%2005%202024\]](https://www.consilium.europa.eu/it/policies/mentalhealth/#:~:text=Secondo%20l'OMS%2C%20la%20salute,ansia%2C%20nei%2012%20mesi%20precedenti%20[07%2005%202024])

2. STUDIO PER UNA NUOVA CICLABILITÀ

Artista: Alessandro Zanirati

Descrizione opera/locandina

L'opera rappresenta il Castello Estense di sera. Una delle sue torri è avvolta da una pista ciclabile con cinque ciclisti, che l'attraversano.

L'opera è dedicata al progetto antropologico, che ho intrapreso per l'università insieme ad altre quattro studentesse. Le persone in bicicletta siamo io e queste ultime, dal basso verso l'alto (Ariana, Almudena, io, Anastasia e Alice). Il Castello Estense con la ciclabile che l'attraversa, rappresenta la ciclabilità di Ferrara, perché Ferrara è la città delle biciclette. Il quadro si chiama "Studio per una nuova ciclabile", perché la "nuova" ciclabile permette di risollevarlo il piccolo mercato a Ferrara, inoltre diventerà anche la locandina del nostro progetto. Lo dedico anche al mio gruppo al quale sono fiero di appartenere.

2.1 La bicicletta e il piccolo mercato

Scritto da: Alessandro Zanirati, Alice Brunelli e Anastasia Sceusa

I mercati contadini sono mercati, generalmente svolti all'aperto e a cadenza periodica, dove i produttori agricoli effettuano la vendita diretta delle proprie produzioni. (Adanella Rossi, Gianluca Brunori, Francesca Guidi, I mercati contadini: un'esperienza di innovazione di fronte ai dilemmi della crescita, Rivista di diritto alimentare, 2008).

I mercati contadini si possono distinguere in: mercati per la valorizzazione e la tutela della piccola agricoltura, mercati che hanno l'obiettivo di valorizzare le produzioni locali dal punto di vista commerciale, mercati biologici, mercati rigorosamente "contadini" (vendita diretta di prodotti agricoli) e mercati misti.

I mercati a Ferrara sono sedici:

mercato Barlaam il martedì, mercato Barco il martedì, mercato di piazzale dei Giochi il mercoledì, mercato Porotto il mercoledì, mercato Villa Fulvia il mercoledì, mercato San Giovanni il giovedì, mercato del venerdì, mercato Pontelagoscuro il venerdì, mercato viale Krasnodar il sabato, mercato di San Bartolomeo in Bosco il sabato, mercato di San Martino il sabato, mercato giornaliero dal martedì al sabato, mercato stagionale tematico dal terzo fine settimana di novembre all'epifania, il mercato coperto di Campagna Amica in via Montebello, il martedì, il giovedì e il sabato e il mercato dell'Acquedotto il giovedì. Il mercato contadino domenicale di Ferrara Terra e Acqua, che ha luogo la prima e la terza domenica del mese in Piazza Municipale, l'agrimercato Grisù, ogni mercoledì non festivo.

Le nostre interviste sono state fatte: al mercato di San Giovanni, al mercato del venerdì nel centro storico di Ferrara, al mercato coperto in via Montebello e al mercato dell'Acquedotto.

2.2 La situazione del mercato contadino

La situazione del mercato contadino è sicuramente cambiata nel corso degli anni, difatti, il commercio alimentare presente in Italia, ma in generale nel mondo, si basa soprattutto sulla grande distribuzione. Dato il cambiamento delle abitudini alimentari della popolazione, si continua a investire in nuovi supermercati, che sorgono non soltanto in periferia, ma sempre più frequentemente nel centro città, prendendo il posto delle piccole attività di quartiere.

Perché, i grandi centri commerciali ci stanno spazzando via, ci stanno schiacciando i prezzi.

- commerciante mercato, mercato del venerdì

Alcune persone, sia commercianti che clienti, scelgono la macchina come mezzo di trasporto, perché vengono da fuori città. Probabilmente una delle motivazioni che spinge a questa scelta è che le connessioni periferia-città sono ancora poche.

No, perché abito 40 km da qua, quindi vengo qui per lavorare.

- commerciante uomo, mercato del venerdì

Il mercato contadino è comunque conosciuto da tante persone, ad esempio tra quelle che abbiamo intervistato al mercato dell'Acquedotto ci hanno detto che lo conoscevano bene, una commerciante dello stesso mercato ha detto che i clienti sono aumentati e preferiscono comprare un prodotto più costoso, perché è più di qualità. Coloro che non lo frequentano probabilmente sono spinti dalle seguenti motivazioni: preferiscono spendere i soldi altrove, non lo conoscono, oppure non hanno la possibilità di frequentarlo nei giorni e negli orari in cui si tiene, per motivi logistici o di tempo.

Alcuni contadini si sono sfogati riguardo alle difficoltà che affronta il prodotto contadino oggi, la scarsità degli investimenti e delle entrate, la difficoltà dei prezzi nell'essere competitivi rispetto ai prodotti della grande distribuzione e, soprattutto, il cambio dello stile di vita, che porta oggi le persone a preferire un altro tipo di spesa, rispetto a quella che propone la produzione locale e contadina.

No, non è mai stato così vuoto il mercato contadino, lo facciamo da più di dieci anni, e lo vedo morente e tutta la clientela non è più interessata a un prodotto di qualità, con un prezzo anche un po' superiore a quello della grande distribuzione, non viene più qua, perché ci sono molti più canali alternativi e in tempi di crisi si risparmia e i soldi si spendono altrove"... "Il momento migliore dei mercati contadini è stato una moda passeggera, c'è in corso una trasformazione, la clientela non c'è più, e poi soprattutto a Ferrara che è un piccolo centro siamo completamente invasi dalla grande distribuzione organizzata... Una clientela sempre meno attenta alla qualità e superflua al prezzo, una clientela che spesso non ha tempo di fare un confronto di qualità e questo alimenta la sofisticazione dei prodotti, quindi una scarsa attenzione a quello che si compra.

- commerciante agricolo, mercato dell'Acquedotto

Dovrebbe cambiare un po' la cultura della gente, quindi di riprendere a frequentare le piccole attività e dare possibilità agli artigiani e agli agricoltori di sopravvivere.

- commerciante agricolo, mercato del venerdì

Ci sono sicuramente troppi supermercati che vendono a prezzi troppo bassi, e il nostro problema è anche questo, che non riusciamo a essere concorrenziali. E quindi i nostri prodotti vengono pagati pochissimo, anche così ma non è sufficiente. Ci sarebbe bisogno che i prezzi del mercato fossero più alti in modo da coprire i nostri

costi, questo è molto importante. Se io volessi assumere del personale ho l'incertezza del mio guadagno, devo capire se domani riesco ancora a farlo questo mestiere e a quel punto mi posso ingrandire e continuare. C'è troppa incertezza nel guadagno.

- produttrice agricola lavanda, mercato coperto di via Montebello



Mercato coperto di via Montebello

Sicuramente un'assidua frequentazione del mercato contadino prevede la scelta di un particolare stile di vita, più ecologico, che predilige la piccola spesa. Inoltre, la maggior parte dei mercati si svolgono in giorni feriali e ad orari difficilmente alla portata di tutti. Per frequentare il mercato contadino c'è bisogno di più tempo, che non si ha più come prima, immersi in una realtà che va sempre più di fretta.

Per questo il mercato contadino è principalmente frequentato da persone anziane durante la settimana, al contrario del mercato coperto del sabato mattina in via Montebello. Infatti, abbiamo avuto la possibilità di notare la differenza di clientela, molto più giovane rispetto ai mercati dell'Acquedotto, di Porta Paola e di San Giovanni.

Come può vedere le persone che frequentano il mercato sono pensionati come me, quindi il mercato contadino è poco frequentato da giovani. È una questione di orario

che rende il tutto difficoltoso.

- cliente anziana, mercato dell'Acquedotto

2.3 La spesa a due ruote

Esiste un accordo nazionale tra Coldiretti e FIAB e quindi anche a Ferrara, che fra le diverse promozioni prevede lo sconto 10% ai soci FIAB nei mercati di Montebello e Grisù. Scegliere la bicicletta come mezzo per fare la propria spesa quotidiana porta più vantaggi rispetto all'automobile: maggiore comodità dei parcheggi (anche se certe persone hanno paura di metterla nell'apposito parcheggio per il rischio di furto), possibilità di raggiungere luoghi difficilmente raggiungibili in automobile, maggiore economicità, considerando che la benzina raggiunge dei costi sempre più elevati, miglioramento della qualità dell'aria, considerando che si sceglie un tipo di mobilità a impatto zero. Scegliere la mobilità attiva per effettuare la propria spesa comporta inoltre meno stress da auto, perché si fa fatica a parcheggiare ed è costoso: diminuendo queste due cose si risparmia di più sulla benzina, il cibo nel mercato contadino è più fresco e salutare e quindi può portare al miglioramento della qualità della vita.

Perciò sicuramente il prodotto contadino è più costoso rispetto a quello che si trova al supermercato, ma allo stesso tempo fare una piccola spesa, comporta un risparmio, poiché si acquisterà soltanto ciò che serve davvero, volta per volta. Inoltre questa scelta porta a un'ingente diminuzione degli sprechi, non solo perché quando si va al supermercato si acquistano prodotti che non si aveva intenzione di prendere; ma spesso si comprano cose che si dimenticano nel frigorifero, e finiscono nel cestino prima di averle mangiate, perché già scadute.

Il giorno 19 maggio è stato l'Overshoot Day¹⁹, ovvero il giorno dell'anno in cui sono finite le risorse naturali in Italia. In Italia si spreca 27 chili di cibo all'anno per abitante e la frutta è l'alimento più sprecato.²⁰

¹⁹ <https://www.wwf.it/pandanews/ambiente/il-19-maggio-e-lovershoot-day-italiano/>

²⁰

<https://www.coldiretti.it/consumi/giornata-sprechi-1-ml-d-di-tonnellate-di-cibo-nella-pattumiera#:~:text=Nelle%20case%20italiane%20si%20gettano,pro%20capite%20e%20poi%20da>

Penso di sì, perchè quando prendi la macchina di solito vai in un grande magazzino e riempi il bagagliaio, invece la bicicletta ti impone di fare spese piccole. E tutte le botteghe che sono sparite nel centro città potrebbero riaprire.

- giovane coppia, Ferrara, mercato coperto di via Montebello

È frutta e verdura, non ci sono carichi così pesanti, quindi è comodo. Anche perché in questa zona arrivare in macchina e parcheggiare non è molto comodo.

- commerciante agricola giovane, Ferrara, mercato coperto di via Montebello

Abbiamo notato dalle nostre interviste che i giovani sembrano i più sensibili al perseguimento di uno stile di vita più ecologico. Infatti, se da una parte vi è un cambio di stile di vita, più consumista, in cui non si guarda più alla qualità del prodotto, ma solamente al prezzo, allo stesso tempo vi è una parte di popolazione particolarmente sensibile sul tema, che predilige il prodotto del mercato contadino e persegue uno stile di vita a impatto zero.

Per fortuna c'è una sensibilizzazione verso l'alimentazione, che sia dal punto di vista dell'alimentazione, che sia della salute, che sia per un discorso ecologico che si favorisce al km zero, c'è un'attenzione maggiore.

- commerciante agricolo giovane, mercato coperto di via Montebello

Perchè no, direi che ci stiamo avvicinando più di prima a realtà di vita di questo tipo. Se la bicicletta aiutasse a incentivare realtà come queste ben vengano le biciclette.

- cliente giovane, Bondeno, mercato coperto di via Montebello

Prendendo in considerazione un campione di 19 intervistati, tra commercianti e clienti: 13 persone, (corrispondenti al 68,4%), hanno risposto in modo positivo alla domanda di ricerca; 3 persone (ovvero il 15,8%), hanno risposto che non pensano ci sia un legame tra maggiore utilizzo del velocipede e il risollevarimento del piccolo commercio; a pari merito 3 persone (15,8%) hanno risposto di non essere sicure. Possiamo perciò constatare che esiste un legame tra un incentivo all'utilizzo del mezzo a due ruote e il piccolo commercio in città.

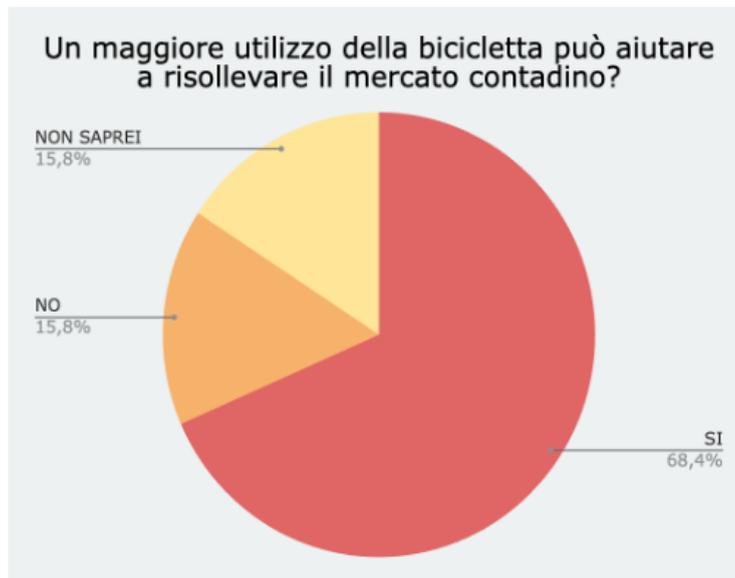


Grafico dai risultati delle interviste, 2024

Il limite principale che le persone intervistate riconoscono rispetto alla spesa in bicicletta, è la difficoltà che si incontra nel trasportare carichi pesanti. Rispetto al questionario posto agli studenti, è emerso che 5 persone su 15 che hanno risposto al questionario, non hanno mai fatto la spesa al mercato a Ferrara.

Per me no, perché se rendi accessibile con i parcheggi il mercato non c'è la necessità di raggiungerlo in bicicletta. Anche perché noi vendiamo tante cose, anche casse, scomode da portare in bicicletta; necessarie zone in cui la gente possa arrivare con la macchina.

- commerciante anziana di frutta e verdura, Ferrara, mercato dell'Acquedotto.

Per questa commerciante, perciò, per un buon afflusso di clienti al mercato contadino, è necessario che vi siano parcheggi, in modo tale da trasportare anche le casse.

Non te lo so dire, però se fossi venuto in macchina avrei sicuramente preso più roba e questo è un limite nell'uso della bicicletta per fare la spesa, oltre al fatto che non è sempre comoda da parcheggiare; quindi, forse si dovrebbe trovare una soluzione per queste due cose.

- cliente di mezza età, Ferrara, mercato coperto di via Montebello.

Anche rispetto alle risposte ricevute dagli studenti che hanno risposto al questionario da noi inviato sulla ciclabilità a Ferrara, la problematica maggiormente riscontrata è questa. Ma si ricollega sempre a un cambio di abitudini, poiché poche persone effettuano una piccola spesa, di volta in volta, rispetto a ciò che serve, si predilige la spesa grossa al supermercato.

Rispetto alla spesa in bicicletta, 10 studenti su 15 riconoscono questo come limite, ma allo stesso tempo alcuni ne riconoscono il vantaggio: sapendo di dover comprare meno, prenderai solo ciò che ti serve.

FIAB Parma nel 2019, ha proposto l'iniziativa della *bike to shop*, realizzata in collaborazione con Ascom Parma, Confesercenti Parma, CNA Parma e con il patrocinio del Comune di Parma, che si pone come obiettivo incentivare l'uso della bicicletta per il proprio shopping in città. Coloro che scelgono la bicicletta per fare acquisti godono di uno sconto del 10% sui prodotti dei negozi aderenti all'iniziativa, che sono oltre un centinaio. Basta mostrare la tessera di iscrizione a FIAB, oppure mostrare il proprio mezzo parcheggiato fuori dal negozio.²¹

Più biciclette ci sono più clienti ci sono. Dappertutto, non solo qui da me che sono un biciclettaio, ma in tutti i negozi. Quindi sì, l'incentivo alla bicicletta potrebbe aiutare, oltre che l'ambiente, anche il commercio.

- negoziante di biciclette in via Saraceno

2.4 Facciamo ape al mercato?

Un modo per spronare le persone a frequentare il mercato sarebbe di assaporare i prodotti che vendono i commercianti facendo un aperitivo, in questo modo c'è la possibilità di una maggiore socializzazione. Questa è un'iniziativa che il mercato coperto di Campagna Amica sta mettendo in pratica. Inoltre, organizzare eventi e degustazioni a orari un po' più frequentabili per tutti, gioverebbe al piccolo mercato e alle piccole attività in generale.

Sì, andare in quella direzione è una delle opzioni, anche perché nelle altre città i mercati contadini sono molti di più che qua, la possibilità di degustare o addirittura mangiare proprio, farsi il pranzo o la cena o l'apericena, chiamiamolo come volete, anche perché ci sono in altre fasce orarie e a Bologna sono quasi tutti alla sera, ci

²¹ Sito ufficiale Bike to Shop, Comune di Parma, <https://www.biketoshop.it/perche-bike-to-shop/>

vuole una lunga trasformazione, noi abbiamo tentato di fare un mercato solo bio e lo facevamo solo al pomeriggio, però culturalmente Ferrara non è proprio pronta.
- commerciante agricolo, mercato dell'Acquedotto

Un'altra problematica rispetto al mercato contadino è che risulta avere poco spazio in città, soprattutto dal punto di vista della pubblicità. Se i giorni del mercato godessero di più condivisione mediatica, sarebbero conosciuti da più cittadini, e di conseguenza, maggiormente frequentati. La maggior parte dei mercati non sono conosciuti da molte persone. Questo potrebbe essere anche un modo per sensibilizzare maggiormente le persone sulla spesa in bicicletta, ricordando quanti benefici questa scelta porta, alla città, all'ambiente e a noi stessi.

Andrebbe ancora più pubblicizzato e sarebbe bello che fosse più visibile.(riferito al mercato contadino)... Bisogna pubblicizzarlo di più, prima lo facevamo anche in piazza Municipale ma non c'è più il parcheggio per noi. quindi bisognerebbe metterci più in primo piano, ad esempio in Piazza Trento e Trieste. ... In Trentino incentivano i prodotti agricoli, li pubblicizzano ovunque. La terra solo ferrarese sta sparendo, è necessario un progetto.

- commerciante agricola, mercato coperto di via Montebello

Sì, anche con maggiore pubblicità. Io ho cercato qui perché non riesco sempre a esserci in piazza, se avessi saputo di un evento probabilmente mi sarebbe giunta la notizia precedentemente.

- ragazza giovane mercato montebello

No perchè non so dov'è qua a Ferrara, se sapessi dov'è proverei a vedere se c'è qualcosa di interessante.

- nonna ferrarese

Bisogna incentivarlo ma informando le persone che l'attualità del piccolo commercio è migliore della grande distribuzione, perché ormai il piccolo commercio sta scomparendo, troppi supermercati e troppe grosse aziende stanno sopprimendo il piccolo commercio e quindi anche la qualità di conseguenza.

- produttore agricolo

Una buona pubblicità, un buon giro, quello che sta facendo Coldiretti qua che ho visto, che ho sentito l'organizzazione di questa cosa, provare ad aprire questo posto a più cose possibili.

- commerciante giovane, mercato coperto di via Montebello

Le persone che sono state intervistate, sia clienti che commercianti, sono state generalmente molto interessate al nostro lavoro, poiché sono state ascoltate le loro esigenze ed è stato molto educativo vedere le loro reazioni e i loro movimenti all'interno del mercato contadino. I contadini erano entusiasti di essere intervistati, probabilmente perché hanno bisogno di più spazio e tutele.

3. IL COMMERCIO A IMPATTO ZERO

3.1 La realtà di Lost Road

Scritto da: Alice Brunelli

Michele Massellani è un ciclista appassionato della bicicletta, che decide di iniziare a produrre birre artigianali e a venderle, questo porta alla nascita della sua attività *"Lost Road"*, in via del Mercato 6, 44121 (FE). Michele basa la sua attività sulla mobilità attiva, effettuando tutte le consegne, per negozi e privati, con la sua cargo-bike. Questa attività nasce da una forte volontà di cambiamento dello stile di vita, sempre più dominato da motori e sprechi, per riavvicinarsi alla propria terra e all'amore per la natura, a impatto zero.



Interno della birreria "Lost Road, via del Mercato 6, 44121, (FE)

Abbiamo avuto la possibilità di intervistare Michele, che ci ha parlato della sua percezione sulla mobilità ciclabile a Ferrara e di una realtà produttiva e commerciale come la sua, che potrebbe diventare una costante e non un'eccezione.

Io con la bici porto fino a 90 kg di roba e arrivo direttamente di fronte ai locali, scarico il fusto senza problemi di ztl, super ecologico e soprattutto più efficiente della macchina...Fa bene alla salute, sono solo vantaggi. Io le volte che ho la bici dal meccanico e devo venire in macchina è una storia. In centro è veramente comodo.

- Michele Massellani, proprietario di Lost Road

Come ci dice Michele utilizzare la bicicletta per il trasporto della merce porta solo a vantaggi: è ecologico, fa bene alla salute, si risparmia ed è comodo; infatti, riesce a raggiungere zone che con il furgone non riuscirebbe a raggiungere. Michele riesce a trasportare con la sua cargo bike fino a 90 kg di carico.

Prendiamo come esempio il ciclo corriere, una figura che non è sviluppata a Ferrara, dove i furgoni consegnano continuamente i pacchi, anche se si tratta solo di un libro. Questo oltre a portare a un maggiore inquinamento dell'aria, porta alla formazione di maggiore traffico nel centro città.

Monica Bolognesi, di Fiab, passeggiando per le vie del centro con il passeggino, preferirebbe che la sua nipotina non respirasse i gas nocivi provocati dai furgoni in sosta alla mattina. Sarebbe infatti meno nocivo per l'ambiente e per la salute delle persone che i furgoni parcheggiassero fuori dal centro storico e che l'ultimo tratto di strada (il cosiddetto "ultimo miglio") per il trasporto delle merci alle attività, fosse percorso da ciclo corrieri in cargo bike.

La cargo bike è una realtà poco sviluppata nella nostra città, lo quando passo con la cargo bike la gente mi guarda strano perché non l'ha mai vista. C'è da meravigliarsi invece che non ci sia nessuno che la usa; c'è qualche mamma straniera, che porta i bimbi a scuola con la cargo bike.

- Michele Massellani, proprietario di Lost Road

Per incentivare una maggiore mobilità attiva per gli spostamenti quotidiani, a partire dal 1° gennaio 2024 è stato approvato dalla Giunta regionale dell'Emilia-Romagna, un Bando che prevede l'erogazione di un rimborso parziale sull'acquisto di una bicicletta o di una cargo bike a pedalata assistita.²²

²² Bando per l'erogazione di incentivi ai cittadini per l'acquisto di biciclette a pedalata assistita, sito ufficiale Regione Emilia-Romagna, <https://mobilita.regione.emilia-romagna.it/bandi/bandobici>

È necessario un cambio, perciò, della visione dell'attività commerciale, promuovendo le cargo bike e incentivando attività come quella di Michele. Abbiamo inoltre chiesto in che modo un maggiore utilizzo della bicicletta potrebbe aiutare economicamente il commercio locale.

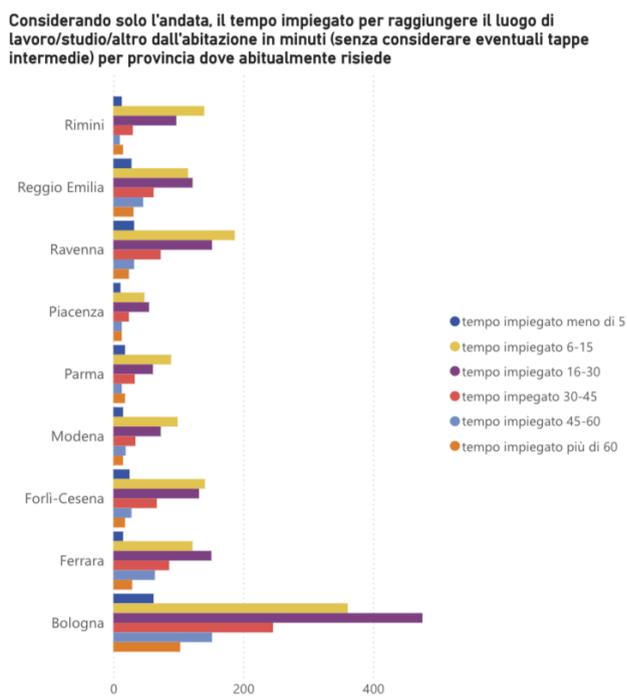
Assolutamente, qui nell'ultimo anno hanno aperto un sacco di supermercati (in centro). Adesso stanno ricostruendo un palazzo per costruire un altro supermercato, ne hanno aperto uno sulle mura... si continua a incentivare quel tipo di consumo lì. E quindi sì, diciamo che per quanto riguarda il discorso bici è una questione di abitudine.

- Michele Massellani, proprietario di Lost Road

Come dice Michele si continua a investire in supermercati anche nel centro città, si dovrebbe incentivare di più il tipo di consumo a chilometro zero. Entrare nell'ottica di un maggiore utilizzo della bicicletta è una questione di abitudine.

3.2 Bike to work

Nel dicembre del 2023 è stata fatta un'indagine sulle tendenze di mobilità regionale, tramite un questionario sui comportamenti di mobilità degli abitanti dell'Emilia-Romagna. Considerando l'andata, per raggiungere il luogo di lavoro/studio/altro da casa, gli abitanti di Ferrara impiegano principalmente dai 16 ai 30 minuti, ma al secondo posto come media si impiegano dai 6 ai 15 minuti.



Indagine sui trend di mobilità in Emilia-Romagna, 2023

Possiamo quindi affermare che a Ferrara bastano pochi minuti per spostarsi dalla propria casa a un altro luogo nel corso della giornata. Ferrara è la seconda città dopo Bologna che predilige la bicicletta come mezzo per il principale spostamento giornaliero, con un totale di 97 persone su 343 intervistate, un numero che risulta

comunque basso se consideriamo i tempi che mediamente si impiegano per raggiungere un luogo dalla propria casa, riportati precedentemente.²³

Il Comune di Ferrara non è dotato di un Piano Spostamenti Casa Lavoro, che dovrebbe essere coordinato dal Mobility Manager d'area e dai Mobility Manager aziendali, figure che hanno il compito di migliorare l'accessibilità al luogo di lavoro, disincentivando l'utilizzo del mezzo privato per una mobilità più sostenibile, e gestire la domanda di mobilità dei dipendenti. Questa figura è obbligatoria per imprese superiori a 100 dipendenti, ma non sono previste sanzioni per gli inadempienti. [PUMS Ferrara, 2019]

Il Progetto *bike to work*, che consiste in un incentivo economico ai dipendenti che scelgono la bicicletta per recarsi al lavoro, si sta sviluppando sempre di più. Questo è finanziato dalla Regione Emilia-Romagna, eroga 20 centesimi a chilometro per un totale di 50 euro mensili, alle aziende dei Comuni che volontariamente aderiscono al progetto.

Andrebbe compreso il motivo per il quale però molte aziende decidono di non aderirvi, e uno di questi è spesso la non conoscenza del progetto e la scarsa propensione a prendersi una nuova incombenza come ufficio personale. La mobilità attiva non solo porta a benefici di salute, della qualità dell'aria e di maggiore sicurezza stradale, ma anche economici, sia al singolo che all'intera città. Uno studio danese sulla città di Copenaghen ha valutato come ogni chilometro percorso in auto costi 0,15 euro, mentre la società guadagna 0,16 euro su ogni chilometro percorso in bicicletta. [Fonte: Lund University - Copenhagen, 2015].

In questo momento a Ferrara l'iniziativa sta attraversando un intervallo burocratico in attesa dei nuovi stanziamenti, però sappiamo che le aziende che ne hanno preso parte nel mese di febbraio 2023 sono state 54 e i dipendenti 787. Inoltre, il livello di CO₂ salvata è stato pari a 79.182²⁴; questo dimostra quanto la qualità dell'aria possa essere migliorata scegliendo la bicicletta per i propri spostamenti quotidiani.

23 Indagine sui trend di mobilità regionale – Questionario on line – I risultati,

<https://mobilita.regione.emilia-romagna.it/monitoraggio-del-sistema-di-mobilita/approfondimenti/indagine-sui-trend-di-mobilita-regionale-questionario-on-line-i-risultati>

24 Dati Bike to Work Ferrara ufficiali dal 2021 al 2023, Comune di Ferrara, servizio mobilità

Periodo 1- 4/5/2021 - 15/10/2021					
N, Mesi	Km Validi	Viaggi Validi	Dipendenti	Aziende Attive	CO2 Saved
5	75608	20412	495	46	18275
Periodo 2 - 16/10/2021 - 15/10/2022					
N, Mesi	Km Validi	Viaggi Validi	Dipendenti	Aziende Attive	
11	192969	52436	695	55	46641
Periodo 3 - 16/10/2022 - 02/02/2023					
N, Mesi	Km Validi	Viaggi Validi	Dipendenti	Aziende Attive	
4	59024	16669	787	54	14267
Periodo Totale 4/5/2021- 02/02/2023					
N, Mesi	Km Validi	Viaggi Validi	Dipendenti	Aziende Attive	
20	327601	89517	787	64	79182

Dati Bike to Work Ferrara ufficiali dal 2021 al 2023, Comune di Ferrara, servizio mobilità

Il Comune di Trento concede un rimborso di 25 centesimi per ogni chilometro percorso in bicicletta. Inoltre, per i dipendenti (sia del comune che delle aziende private che aderiscono all'iniziativa) che scelgono la bicicletta per gli spostamenti casa-lavoro è previsto oltre il 30% di sconto sull'abbonamento ai mezzi pubblici. Gli studi che ne sono risultati dimostrano che le motivazioni dei dipendenti che sceglievano di non utilizzare la bicicletta come mezzo di trasporto per raggiungere la sede di lavoro, erano il timore di lasciarla in un luogo poco controllato: la soluzione a questo problema è stata trovare un luogo riparato all'interno del Comune di Trento per le biciclette, non solo, di fatti una delle iniziative promosse dal Comune è quella di realizzare spogliatoi e docce per chi arriva in bici a lavoro.²⁵ Questo incentiverebbe moltissimo le persone a scegliere la bicicletta per i propri spostamenti Casa-Lavoro.

È però necessario migliorare i collegamenti centro-periferia per far sì che anche chi abita un po' fuori città abbia la possibilità di scegliere la bicicletta. In quanto alle radiali che collegano centro-periferia la strada da percorrere è ancora lunga. Il Comune di Ferrara ha commissionato un progetto nel 2018 che prevede otto radiali, di cui soltanto una è stata realizzata, quella di Pontelagoscuro (via Padova in collegamento con Destra Po), le prossime a essere realizzate saranno la Ciclovía di via Bologna, la Ciclovía di via Modena e la Ciclovía Bondeno (via Darsena, via Arginone, ciclovía del Burana).

²⁵ Fiammetta Cupellaro, *Il comune paga chi va a lavoro in bici: il buon esempio di Trento per la mobilità sostenibile*, 2024,

https://www.repubblica.it/green-and-blue/2024/01/12/news/trento_il_comune_paga_chi_va_al_lavoro_in_bici-421855600/

È poi necessario agevolare chi viaggia in treno con la bicicletta, incentivando la costruzione di vani appositi, poiché senza una bicicletta pieghevole, diventa molto scomodo trasportare velocipedi in questo modo. Inoltre, trasportare le biciclette pieghevoli e non superiori ai cm 80x120x45 è gratuito, altrimenti viene richiesto un supplemento²⁶. Questo cambia a seconda della regione, alcune non applicano tariffe, altre applicano la tariffa intera di 3,5 euro, altre una tariffa di 2 euro.

3.3 Allerta furti!

È fondamentale investire in velopark e stazioni per biciclette [Paragrafo 5.2.5.2 del PUMS di Ferrara], invece che in parcheggi per auto. Il problema della mancanza di stalli per biciclette è significativo nel centro città, ove spesso le rastrelliere sono disfunzionali e non permettono una chiusura efficiente del mezzo. Inoltre, non essendoci uno spazio apposito, spesso si ricorre ad appoggiare il velocipede al muro, sul marciapiede, togliendo così spazio ai pedoni, ai passeggiatori e a chi, per problemi motori, deambula in sedia a rotelle.

Dal 4 settembre 2023 è stata aperta una nuova velostazione a Ferrara in via Renzo Felisatti 31, gestita da Ferrara Tua, facente parte del progetto Polis, del programma nazionale di mobilità sostenibile del Ministero dell'Ambiente. È gratuito e aperto dalle 5 alle 21 tutti i giorni e presenta 116 posti disponibili. Nell'area sono stati completati i percorsi ciclopedonali, è presente una stazione di ricarica per biciclette elettriche e un'area di noleggio biciclette e monopattini self-service. Il parcheggio non è però custodito e questo non garantisce la sicurezza necessaria per evitare i furti. Il problema dei parcheggi biciclette è significativo nel centro città, spesso le rastrelliere sono disfunzionali e non permettono una chiusura del mezzo efficiente. Il secondo lotto previsto dal progetto, che dovrebbe partire entro l'estate 2024, prevede uno spazio bici custodito e una ciclofficina; oltre a un impianto di telecamere nello spazio non custodito.

I furti di biciclette sono sempre di più ed è anche per questo che si sceglie spesso una bicicletta vecchia e poco sicura per girare in città. Questo problema disincentiva l'utilizzo della bicicletta elettrica o comunque di quella di valore. Avere stalli sicuri è

²⁶ Dal sito ufficiale di Trenitalia.com

fondamentale, perché garantisce la sicurezza del mezzo. Angel Debianchi, di “La Ricicletta” di via Poledrelli (officina che recupera biciclette usate e abbandonate e le rivende), ha dichiarato che ogni giorno un cliente si lamenta di essere stato derubato, e se non della bicicletta, di qualche sua parte.²⁷ Come è risultato dalla nostra ricerca, la paura dei furti di biciclette è uno dei principali motivi che portano la limitazione del suo utilizzo, soprattutto per quanto riguarda mezzi costosi, come biciclette elettriche.

Non riesco quasi a capacitarmene perché l'avevo chiusa con una serratura anche secondo me valida ma erano passati con un furgone e l'avevano caricata, perché non l'avevo legata a niente. Adesso sono terrorizzata, non vorrei neanche uscire per la paura che me la rubino ancora perché il giorno dopo sono subito andata a prenderne un'altra sempre per il motivo che senza bicicletta non vado da nessuna parte.

- Nonna ferrarese

A proposito di furti agli anziani, l'Assessorato alle politiche sociali ha rivolto ai cittadini over 65 residenti sul territorio comunale ferrarese, un contributo a coloro che hanno subito furti o truffe

3.4 Democrazia dello spazio pubblico

Che cosa significa raggiungere una democrazia dello spazio pubblico? Giuliano Giubelli di FIAB, vicepresidente nazionale della federazione, che ha ruolo di consigliere a livello ferrarese, sostiene che la democrazia dello spazio pubblico equivale a dare più spazio alle persone, a partire dai più deboli, bambini e anziani. È necessario occuparsi della persona per pensare alla realtà urbana.

La continua tendenza a costruire parcheggi auto in centro e così a favorire l'auto privata, ad esempio, toglie il posto agli spazi destinati alle persone: molti sagrati delle chiese sono diventati parcheggi che coprono l'architettura. Ma allo stesso tempo il fatto di costruire parcheggi fuori dal centro prevede la necessità di un buon funzionamento del trasporto pubblico. La disorganizzazione e la scarsità di

²⁷ Matteo Rodagna, *Corso al furto a Ferrara: “Ogni anno 900 bici rubate, la stazione è la zona più colpita”*, Il Resto del Carlino, 2023, <https://www.ilrestodelcarlino.it/ferrara/cronaca/furto-bici-rubate-258fb3ac?live>

quest'ultimo porta chi vive in periferia a preferire l'automobile come principale mezzo di trasporto quotidiano.

La democrazia della strada c'è nel momento in cui io utente posso scegliere il mezzo di trasporto che decido: mezzo pubblico, mezzo privato, bicicletta, monopattino, ecc.

- Monica Bolognesi, FIAB

Rispetto a questo discorso, c'è da prendere in considerazione la percezione di chi va in bicicletta. *Il ciclista è percepito come disturbo* (Michele Massellani, Lost Road) e spesso come spericolato, insomma, non è una figura che piace a tutti.

Non c'è ancora la cultura del rispetto della bicicletta, ci vorrebbero più piste ciclabili, ma non è facile perché le strade del centro sono strette; rispetto invece alla periferia si potrebbe migliorare.

- commerciante agricola lavanda, mercato coperto di via Montebello

Ci sono più macchine, quindi è meno sicuro. Ma soprattutto direi che è più complicato per le macchine che devono stare attente alle biciclette, a non accoppiare qualcuno.

- cliente anziana, mercato San Giovanni

Perché odio i ciclisti

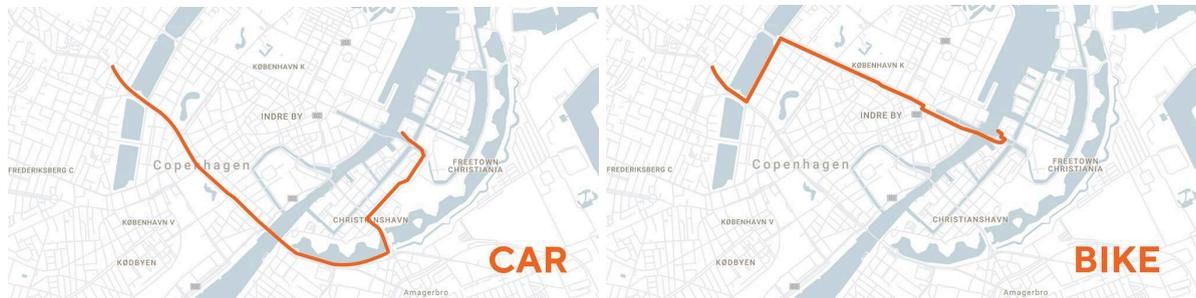
- commerciante agricolo, mercato dell'Acquedotto

Ci sono poche ciclabili e la gente è sempre più insofferente ai ciclisti e ci sono moltissimi incidenti.

- cliente giovane, mercato coperto di via Montebello

Certo il fatto che chi si muove in bicicletta spesso non osservi le regole è vero, e se vogliamo ottenere una democrazia dello spazio urbano è necessario che ognuno rispetti il codice stradale. Ma è anche vero che forse è necessario un cambio di percezione di chi sceglie la bicicletta, poiché oggettivamente è l'automobile il mezzo più potente e pericoloso in strada, dal punto di vista della grandezza e potenza del mezzo, e per il fatto che chi la guida è quasi sempre convinto di avere una maggiore importanza rispetto agli altri utenti nello spazio urbano. Inoltre il velocipede è visto come un mezzo "da poveri", perché ancora l'automobile è percepita come uno status symbol.

E pensare che a Copenaghen chi guida l'automobile è penalizzato (perché colui che inquina) con percorsi molto più lunghi e tortuosi di quelli che percorrerebbe se scegliesse il velocipede.²⁸ Poiché nei Paesi Bassi si lavora continuamente su politiche che favoriscono la mobilità attiva e che non favoriscono il mezzo a motore.



Copenhagenize Design Company/ Mikael Colville-Andersen tramite theguardian.com

Se si sensibilizzasse di più sul tema sicuramente le persone avrebbero un'altra percezione del ciclista. Questo concetto è ben visibile da quando è stata realizzata la corsia ciclabile in Corso Giovecca, che è sicuramente un passo avanti, poiché pur non essendo una ciclabile separata dalla strada, evidenzia la potenziale presenza di persone in bicicletta. Ma chi guida l'automobile spesso non rispetta chi si muove in bicicletta e genera comunque situazioni pericolose, stando sulle corsie con le quattro frecce.

In Corso Giovecca hanno fatto quelle corsie ciclabili, che sono sicuramente meglio di prima, però non è ancora stata recepita la cosa, la gente ci parcheggia, quattro frecce, il camion che scarica si mette lì... ti devi armare di pazienza... Però prima la coda di macchine stava completamente a ridosso del lato della strada; quindi, tu in bici o andavi sul marciapiede o in bici facevi la coda come se fossi in auto.

- Michele Massellani, proprietario di Lost Road

Inoltre, se chi è in bicicletta avesse la possibilità di muoversi liberamente in modo sicuro, sarebbe visto dagli altri componenti della strada come meno spericolato; dato che spesso è costretto a percorrere la strada a pochi cm dalle automobili o ciclabili che presentano percorsi ostili e che si interrompono da un momento all'altro (come, per esempio, in Via Ravenna, strada pericolosa da percorrere in bicicletta).

²⁸ Paolo Volpato, *Il successo di Copenaghen in 12 grafici*, 2018,

<https://www.bikeitalia.it/2018/06/12/il-successo-di-copenaghen-in-12-grafici/>

È chiaro che se uno si sente in pericolo per la strada, non ha una ciclabile che funzioni, dove le ciclabili sono in comune con i pedoni, cosa che esiste solo in Italia. Spesso ti trovi in bici su un percorso che è considerato ciclabile, però è promiscua, ci sono anche i pedoni, diventa pericoloso per tutti. Oppure ciclabili piene di paletti, piene di ingressi per le proprietà, di percorsi complicati, dove non capisci dove finiscono e dove iniziano.

- Michele Massellani, proprietario di Lost Road

Le reti ciclabili sono trattate nel paragrafo 5.5.1 del PUMS di Ferrara. In tutto Ferrara conta circa 210 chilometri di ciclabili nel 2019, a cui si aggiungono quelle di Darsena e del quadrante nord-ovest. A fine 2023 si contano 213 km di ciclabili.²⁹

4. LA CICLABILITÀ SPAGNOLA

4.1 Risposta e progressi dell'analisi antropologica della ciclabilità in Spagna

Scritto da: Almudena Ponce Hernandez

L'evoluzione dell'uso della bicicletta in Spagna è stata favorevole, sia il numero di biciclette che il loro utilizzo sono aumentati nel tempo da quando Mariano Catalán, un fabbro di Aragona, fabbricò il primo modello di bicicletta negli anni '60 (García, 2020). Non solo la realizzò, ma volle anche testarla con l'azienda di Gregorio Barrios ed effettuare il viaggio di andata e ritorno tra Huesca e Saragozza su questo veicolo. Questa pietra miliare segnò un prima e un dopo nella storia della bicicletta e del suo utilizzo nel Paese, con Huesca che si aggiudicò il titolo di culla della bicicletta spagnola (García, 2020).

Successivamente, secondo García, l'azienda Beistegui Hermanos iniziò a produrre tutti i tipi di parti di biciclette, avviando l'industrializzazione della sua fabbrica. L'azienda crebbe notevolmente durante la guerra civile spagnola negli anni '80 ampliò ulteriormente il suo raggio d'azione, essendo considerata la prima azienda in Europa a produrre industrialmente il tipo di mountain bike.

Ma questa non è l'unica azienda spagnola che ha svolto un ruolo importante nell'evoluzione del ciclismo in Spagna. L'autore sottolinea aziende come Orbea, che ha contribuito alla crescita del mercato fin dagli anni '80, essendo oggi

²⁹ Da Ufficio Mobilità, Comune di Ferrara

presente nella sponsorizzazione di atleti di ciclismo d'élite a livello nazionale. È importante citare il lavoro dell'azienda Zeus, con sede nella città di Matiena, nei Paesi Baschi. Era nota per la produzione di biciclette di alta gamma, diventando un concorrente di altre grandi aziende come l'italiana Campagnolo.

Dal punto di vista sportivo, è importante ricordare la presenza della bicicletta nella storia del ciclismo in Spagna. Nel 1896 fu creata l'Unión Velocipédique Española (U.V.E.), predecessore dell'attuale Real Federación Española, la più antica federazione sportiva del Paese. L'associazione nacque nel contesto della crescente popolarità dell'invenzione dell'epoca, che portò alla nascita di piccoli club e società ciclistiche, sulla base di quelle fondate in Italia e in Olanda all'inizio degli anni Settanta del XIX secolo (Pérez, 2020).

Riuscì a riunire i club sparsi in tutto il Paese, dando vita a una rete di comitati e consoli il cui ruolo era quello di rappresentare l'organizzazione in tutto il Paese, consolidando il suo ruolo a livello nazionale.

Le azioni di questo tipo di attività aprirono la strada al mondo del ciclismo e fu nel 1935 che si svolse la prima edizione della Vuelta Ciclista a España, organizzata grazie all'iniziativa del giornale dell'epoca: *Informaciones*. Vi parteciparono 50 ciclisti che percorsero una distanza di 3.425 km, suddivisi in 14 tappe. All'epoca si trattava della terza corsa ciclistica ad attraversare un paese del continente europeo, dopo il *Giro* d'Italia del 1909 e il *Tour* de France del 1903 (Hotels & Resorts, 2022).

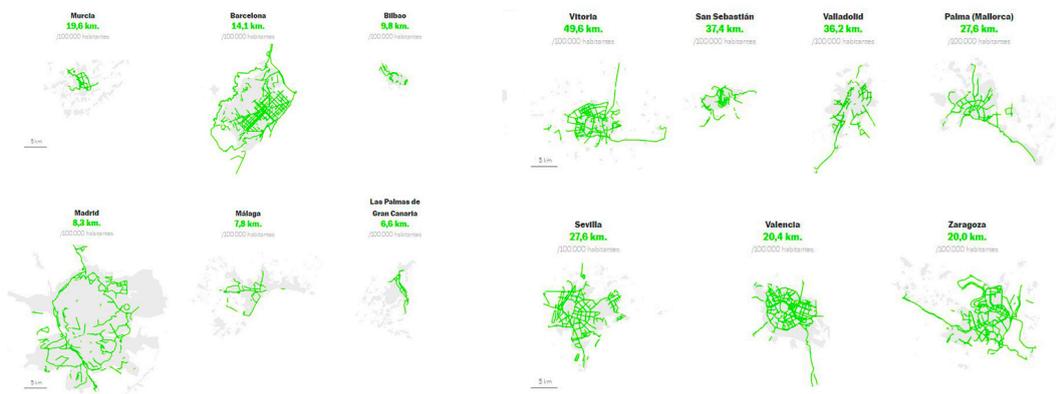
Tuttavia, lo sviluppo della Vuelta Ciclista a España fu paralizzato durante la guerra civile spagnola. Fu nel 1941 che questa attività fu ripresa e ha continuato a riscuotere un grande successo fino ad oggi (Hostels & Resorts, 2022).



*Il traguardo del primo Giro di Spagna*³⁰

³⁰ <https://joanseguidor.com/wp-content/uploads/2015/08/24.jpg>

Si può notare l'evoluzione positiva della bicicletta a partire dal XIX secolo, sia dal punto di vista della produzione di questo veicolo che da quello delle auto sportive. La cultura della bicicletta nel Paese è aumentata negli ultimi anni, grazie a una combinazione di fattori quali la consapevolezza ambientale, la promozione di stili di vita sani e lo sviluppo di infrastrutture adeguate. Ciò ha portato a un aumento del numero di ciclisti e a una maggiore accettazione della bicicletta come mezzo di trasporto valido nelle città spagnole.



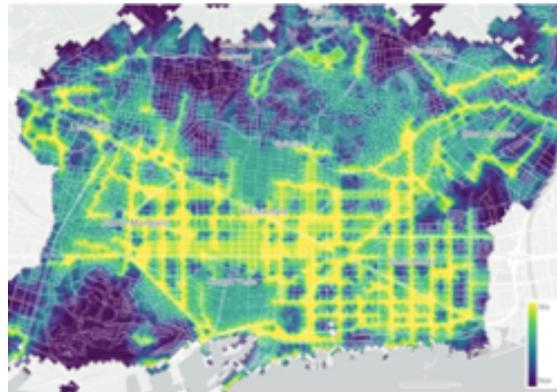
Evoluzione del ciclismo in Spagna³¹

La ciclabilità, intesa come la capacità di una città di facilitare e promuovere la bicicletta come mezzo di trasporto, è emersa come un aspetto cruciale dello sviluppo urbano sostenibile in Spagna. In città come Barcellona, Granada e Valencia, questa tendenza ha acquisito uno slancio significativo negli ultimi anni, spinta da una combinazione di fattori che vanno dalle preoccupazioni ambientali alla ricerca di soluzioni alla congestione del traffico e al miglioramento della qualità della vita dei cittadini.

Il grado di ciclabilità è il risultato di diversi fattori: capacità ciclistica, distanza dalla pista ciclabile più vicina, intersezioni ciclabili, stazioni ciclabili e pendenza

³¹ [https://eltincycling.com/es/blog/tendencias-y-actualidad/ciclismo-urbano-ventajas-evolucion-y- estado-attuale](https://eltincycling.com/es/blog/tendencias-y-actualidad/ciclismo-urbano-ventajas-evolucion-y-estado-attuale)

BARCELONA

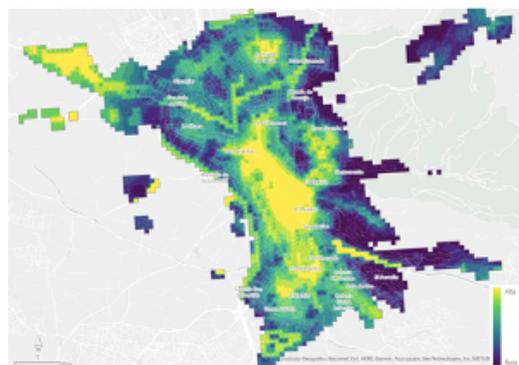


Capacità ciclistica di Barcellona³²

Le infrastrutture ciclabili di Barcellona sono concentrate nel centro della città, che ha più di mille chilometri di piste ciclabili concentrate nella rete cittadina. La capacità ciclistica è elevata nel 23% del centro ed è massima nel quartiere dell'Eixample (il quartiere più alla moda di Barcellona e che comprende alcune delle attrazioni turistiche più famose come la Sagrada Família, la Casa Milà, la Casa Batlló, la plaza de toros La Monumental).

Barcellona ha una media di 16 stazioni per biciclette per ettaro. La città è caratterizzata da un'alta densità di parcheggi per biciclette (pubblici e privati) nei quartieri centrali.

GRANADA



Ciclabilità di Granada³³

³² [//www.movactiva.es/determinantes-de-la-movilidad-activa/ciclabilidad/](http://www.movactiva.es/determinantes-de-la-movilidad-activa/ciclabilidad/)

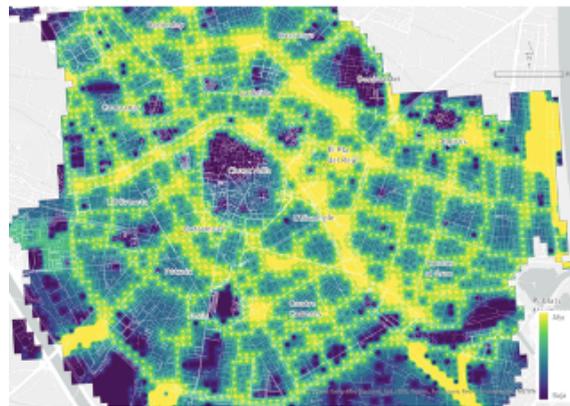
³³ [//www.movactiva.es/determinantes-de-la-movilidad-activa/ciclabilidad/](http://www.movactiva.es/determinantes-de-la-movilidad-activa/ciclabilidad/)

La capacità ciclistica di Granada è spiegata dalla presenza di piste ciclabili, infatti la città dispone di oltre 40 km di piste ciclabili distribuite su sette assi che attraversano la città. I valori della ciclabilità sono concentrati nel centro cittadino e raggiungono una percentuale del 10%.

La topografia di Granada è adatta alla bicicletta. Il 55% della città ha una pendenza inferiore al 5%.

Un altro fattore che favorisce un maggiore utilizzo della bicicletta è la grande distribuzione di stalli e di rastrelliere, oltre a ciclostazioni, concentrate principalmente nel quadrante sud-ovest.

VALENCIA



*Ciclabilità di Valencia*³⁴

Valencia dispone di un'ampia infrastruttura ciclabile, infatti la città dispone di oltre 175 km di piste ciclabili, rete densa, ben collegata e basata sulla prossimità. La capacità ciclistica è elevata nel 35% del nucleo urbano, mentre i valori sono molto bassi nel centro storico, con strade prevalentemente pedonali.

Il terreno di Valencia è ideale per andare in bicicletta, poiché non ci sono pendenze significative. L'81% della città ha una pendenza inferiore al 5%.

³⁴ [//www.movactiva.es/determinantes-de-la-movilidad-activa/ciclabilidad/](http://www.movactiva.es/determinantes-de-la-movilidad-activa/ciclabilidad/)

4.2. Contesto e situazione attuale in Spagna, percezioni sociali e culturali del ciclismo in Spagna

Per quanto riguarda la Spagna in generale, il rapporto del Barometro della Bicicletta, che fornisce informazioni rilevanti sulla frequenza e sulla disponibilità dell'uso della bicicletta tra la popolazione spagnola, sulle abitudini ciclistiche e sulle politiche e infrastrutture in atto nel settore, ha rilevato che nel 2022, il 57,1% delle persone che vivono in Spagna (di età compresa tra i 14 e i 70 anni), ovvero quasi 20 milioni di persone, utilizzano la bicicletta con una certa frequenza. Pertanto, dal 2008 al 2022, i ciclisti abituali sono quasi triplicati, passando da poco più del 10% al 32,5%.

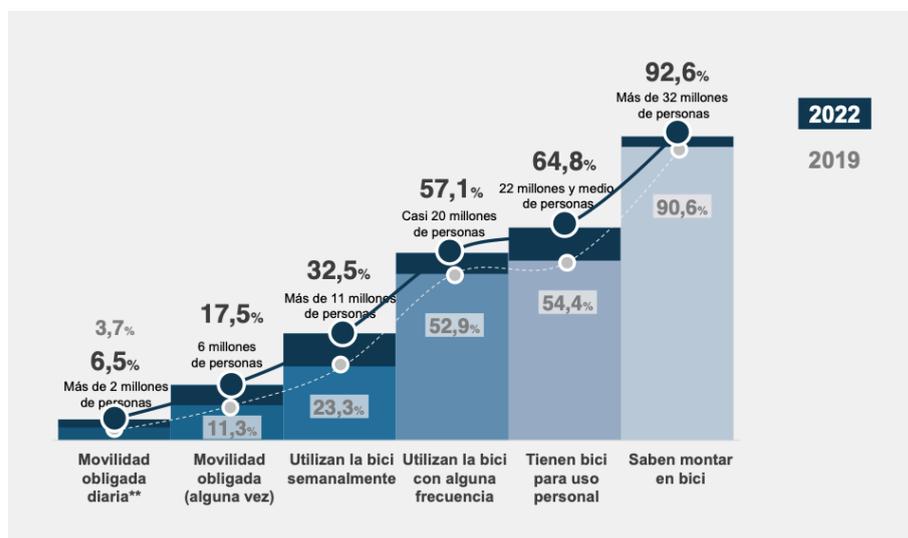


Grafico della sintesi totale sul campione³⁵

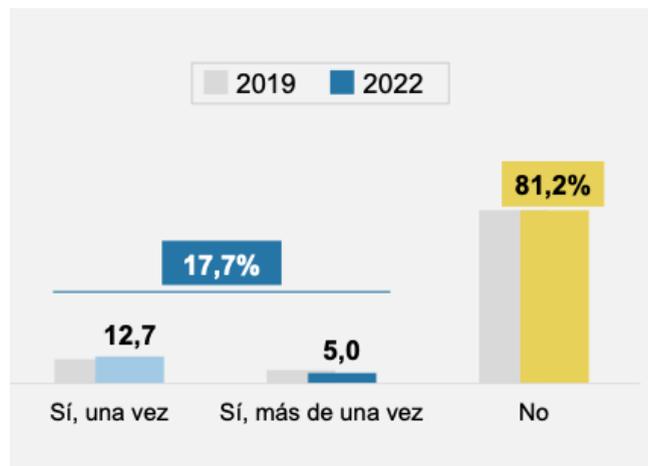
Sebbene l'uso della bicicletta sia cresciuto in modo significativo, il tasso di incidenti è rimasto praticamente invariato negli ultimi tre anni: il 16,7% delle persone che usano la bicicletta ha avuto un incidente con la bicicletta negli ultimi cinque anni.

35

Nel 2019, la percentuale era del 16,2%.



Anche il tasso di furti è stabile: lo studio mostra anche che al 17,7% degli utenti di biciclette è stata rubata almeno una volta.



Barcellona, Malaga, Siviglia e Saragozza sono le città in cui la maggior parte delle persone utilizza questo mezzo di trasporto per recarsi al lavoro. Si tratta di persone di età compresa tra i 25 e i 39 anni, con una percentuale maggiore di uomini rispetto alle donne.

Dopo aver analizzato il ciclismo in Spagna dalle sue origini a oggi, passiamo ad analizzare le infrastrutture, un aspetto di grande importanza perché è un facilitatore della mobilità ciclistica.

In termini di infrastrutture, la Spagna è un Paese in cui la significativa evoluzione del ciclismo ha incoraggiato la costruzione e lo sviluppo di infrastrutture ciclabili sia nelle aree urbane che in quelle rurali.

Le infrastrutture ciclabili progettate per la mobilità ciclistica nel Paese possono essere classificate, secondo il Ministero dei Trasporti, della Mobilità e dell'Agenda Urbana (2023), in corsie ciclabili o esclusive, corsie preferenziali e corsie riqualificate.



Pista ciclabile a Valencia

Tuttavia, nonostante questa suddivisione delle infrastrutture, il rapporto pubblicato dal Bicycle Barometer (2022) mostra che la mancanza di strade o strade mal progettate e l'eccessiva presenza di traffico motorizzato portano a un'immagine meno attraente e meno amichevole della città oltre ad un minore senso di sicurezza per gli spostamenti in bicicletta nell'ambiente urbano.

I dati raccolti in questo rapporto mostrano che, per incoraggiare un maggiore uso della bicicletta, è necessario ridurre il traffico nelle grandi città e inserire un maggior numero di corsie nei comuni più piccoli, facilitando la circolazione sostenibile, dato che tre ciclisti su dieci non vanno mai in bicicletta sulla strada a causa del pericolo che ciò comporta per loro.

D'altra parte, oltre alle infrastrutture progettate per la circolazione di questo veicolo, esistono altri tipi di infrastrutture che incoraggiano l'uso della bicicletta, come le biciclette pubbliche, servizio presente in molte città spagnole.

La percezione sociale e culturale della bicicletta in Spagna ha subito una notevole evoluzione negli ultimi decenni, passando dall'essere vista principalmente come uno sport d'élite o un passatempo ricreativo, all'essere riconosciuta come una

forma efficace e sostenibile di mobilità urbana. Questa trasformazione è stata determinata da diversi fattori: la maggiore consapevolezza ambientale e le preoccupazioni per il cambiamento climatico, la possibilità che la bicicletta offre di ridurre i livelli di inquinamento a favore di uno stile di vita più sano e attivo.

Inoltre, vorremmo sottolineare che il 10 novembre il Governo ha approvato in una riunione del Consiglio dei Ministri, il Regio Decreto che riduce il limite di velocità generico a 30 km/h sulle strade a corsia unica o a senso unico.

Sebbene non sia ancora stato attuato su tutto il territorio, alcune città come Madrid, Murcia e Barcellona hanno già implementato questa misura nei loro regolamenti del traffico, cercando un equilibrio tra sicurezza e mobilità sulle strade urbane. L'obiettivo di questa misura è pacificare il traffico stradale e aumentare la sicurezza per i pedoni e i conducenti di tutti i tipi di veicoli. La riduzione contribuisce anche a facilitare l'uso della bicicletta.

Secondo l'Organizzazione Mondiale della Sanità (OMS), il rischio di morte in caso di collisione è otto volte superiore a 50 km/h rispetto a quello che si avrebbe a 30 km/h. Al di sopra di questa velocità, il rischio di morte o di lesioni gravi aumenta notevolmente e la probabilità di essere coinvolti in un incidente aumenta.

La riduzione della velocità a 30 km/h è già in vigore su alcune strade della capitale, come Calle Alcalá nel tratto che va dalla M-30 alla Ciudad Lineal. Inoltre, nelle aree a piattaforma unica, cioè quelle in cui i marciapiedi sono allo stesso livello della strada (come in quartieri come Lavapiés o Chueca), la velocità dei veicoli sarà ridotta a 20 chilometri orari.

Un'iniziativa simile è in vigore a Barcellona dal 2007, anche se in quel caso, dopo successive estensioni, copre solo 30 dei 73 quartieri della città, mentre a Madrid sarà estesa a tutti i 130 quartieri del territorio comunale. Nella capitale catalana, la

zona 30 vieta di guidare a più di 30 all'ora su 328 chilometri di strade secondarie in questi quartieri



In sintesi, sebbene la percezione dell'uso della bicicletta in Spagna si sia evoluta positivamente negli ultimi decenni, esistono ancora barriere che devono essere

affrontate per promuovere una più ampia cultura della bicicletta e favorirne l'effettiva integrazione nel sistema di trasporto urbano. Ciò richiede un approccio globale che combini miglioramenti nelle infrastrutture ciclistiche, campagne di sensibilizzazione e politiche che promuovano la bicicletta come opzione di mobilità sicura, sostenibile e accessibile a tutti.

4.3 Pratiche e significati del ciclismo urbano, stili di vita e cultura della bicicletta in Spagna

La ciclabilità urbana è in crescita. Molte città stanno attualmente sperimentando cambiamenti verso una forma di mobilità diversa e molto più sostenibile, ritenuta una trasformazione necessaria per migliorare la vita delle persone.

Il ciclismo urbano in Spagna è andato oltre il semplice mezzo di trasporto; è diventato una pratica con profonde implicazioni culturali e sociali, dando origine a diversi stili di vita e sottoculture ciclistiche. Questi gruppi e comunità condividono non solo l'amore per la bicicletta, ma anche un insieme di valori, atteggiamenti e significati che plasmano le loro identità ed esperienze nell'ambiente urbano spagnolo. Una delle pratiche principali del ciclismo urbano è la mobilità attiva e sostenibile. I ciclisti urbani scelgono la bicicletta come mezzo di trasporto principale, per motivi ambientali, economici, di salute o semplicemente per il piacere di pedalare. Questo impegno per la mobilità sostenibile riflette una consapevolezza ambientale e il desiderio di ridurre la dipendenza dall'automobile nelle città spagnole.

Inoltre, il ciclismo urbano in Spagna è anche associato alla ricerca di uno stile di vita più sano e attivo. Molti Ciclisti urbani apprezzano i benefici fisici e mentali della bicicletta, nonché il senso di libertà e autonomia che essa offre. Per loro la bicicletta non è solo un mezzo per andare dal punto A al punto B, ma anche un modo per vivere la città in modo più intimo e personale.

In termini di stili di vita e sottoculture ciclistiche, possiamo identificare diversi gruppi all'interno della scena ciclistica urbana in Spagna.

- 1. Ciclisti urbani pragmatici:** questo gruppo si caratterizza per l'uso della bicicletta come mezzo di trasporto quotidiano pratico ed efficiente. Si

tratta di persone che scelgono di spostarsi in bicicletta in città per la velocità, la facilità di parcheggio e il basso costo. Molti di loro potrebbero essere lavoratori che scelgono di andare al lavoro in bicicletta per evitare il traffico e lo stress di trovare parcheggio. Ad esempio, in città come Barcellona e Madrid, sempre più lavoratori scelgono la bicicletta come mezzo di trasporto principale per raggiungere il posto di lavoro, approfittando della crescente rete di piste ciclabili e di strutture per il ciclismo urbano.

2. Attivisti del ciclismo urbano: questo gruppo è composto da persone impegnate a promuovere il ciclismo urbano e a migliorare le condizioni dei ciclisti nelle città. Organizzano eventi, campagne di sensibilizzazione e fanno pressione sulle autorità locali affinché investono in infrastrutture ciclabili sicure ed efficienti. Ad esempio, l'associazione *Biciclistas Urbanos* promuove da anni la bicicletta come mezzo di trasporto in città come Siviglia, incoraggiando la costruzione di più piste ciclabili e l'implementazione di misure di sicurezza per i ciclisti.

3. Ciclisti urbani alla moda: questo gruppo vede la bicicletta come un elemento dello stile urbano e della moda. Sono persone che scelgono biciclette e accessori che si adattano al loro stile personale e che possono considerare la bicicletta come un'estensione della loro identità. Ad esempio, in Spagna sono nati marchi come *Closca Design* che offrono caschi pieghevoli e altri accessori progettati sia per la sicurezza che per lo stile, attirando i ciclisti urbani che apprezzano l'estetica quanto la funzionalità del loro equipaggiamento.

4. Ciclisti urbani per il tempo libero e la ricreazione: questo gruppo ama la bicicletta come attività per il tempo libero e la ricreazione. Si tratta di persone che partecipano a eventi cicloturistici, escursioni di gruppo o semplicemente passeggiate in città nel tempo libero. Un esempio sono i gruppi di cicloturismo organizzati in città come Valencia, dove i ciclisti si godono i percorsi panoramici attraverso la campagna o lungo la costa, combinando l'esercizio fisico con l'esplorazione dell'ambiente naturale e culturale.

Vorremmo anche sottolineare che esistono mezzi di comunicazione esclusivi per il ciclismo urbano come "*Ciclosfera*", una rivista spagnola di ciclismo urbano, che quest'anno ha organizzato la prima fiera del ciclismo urbano in Spagna, chiamata "*Ciclosferia*", a Valencia. La fiera è dedicata al ciclismo urbano e al cicloturismo e il suo obiettivo principale è promuovere l'uso della bicicletta come mezzo di trasporto sostenibile e incoraggiare il cicloturismo. È un'occasione unica per celebrare la cultura del ciclismo urbano e del cicloturismo, nonché per promuovere la bicicletta come mezzo di trasporto sostenibile e salutare. Questo evento non solo fornisce informazioni e risorse pratiche agli appassionati di ciclismo, ma contribuisce anche a sensibilizzare la comunità sui benefici della bicicletta e a incoraggiare uno stile di vita attivo e rispettoso dell'ambiente.

Di solito offre un'ampia gamma di attività ed eventi pensati per tutti i livelli di interesse ciclistico. Le attività più comuni includono:

1. Esposizione di prodotti e servizi
2. Colloqui e conferenze
3. Workshop e dimostrazioni
4. Percorsi cicloturistici
5. Attività ricreative: giochi, gare, esibizioni di acrobazie in bicicletta, musica dal vivo e gastronomia locale.

4.4 Rapporto tra la bicicletta e il mercato in Spagna

Dopo diverse ricerche, non sono stati trovati risultati in Spagna sull'impatto tra la mobilità ciclabile e il piccolo mercato. Tuttavia, ci sono molti studi che stanno indagando in che misura la costruzione di piste ciclabili sulle strade cittadine influisce sulle imprese e sui negozi situati su di esse. L'ipotesi principale è che l'impatto dell'implementazione delle piste ciclabili sia positivo per i negozi e le attività commerciali adiacenti alle piste e al Creen, che risultano avere effetti eterogenei a seconda di:

(a) Se l'implementazione della pista ciclabile implica o meno una diminuzione dei parcheggi per i veicoli motorizzati.

b) In base al tipo o alla categoria dell'azienda o del commercio.

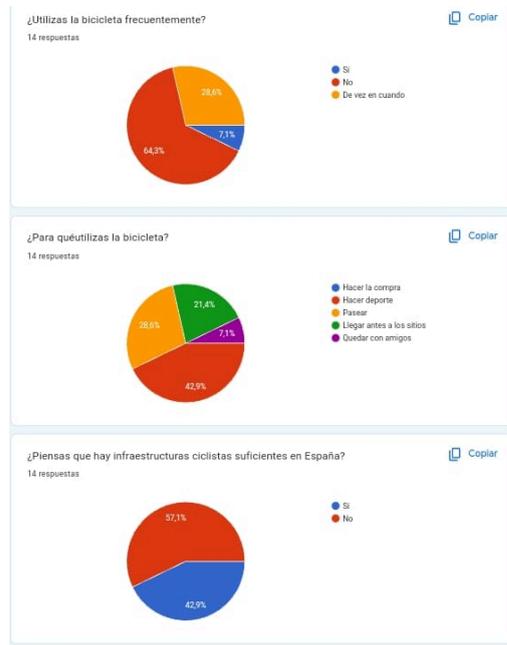
In questo senso, ci aspettiamo di trovare casi in cui l'impatto sul commercio non sia significativo, o addirittura negativo. I ricercatori privilegiano la sotto-ipotesi A perché sembra ragionevole pensare che, nei casi in cui si aggiungono alternative di trasporto a una strada, senza intaccare le forme di trasporto esistenti - cioè senza intaccare i posti auto - non si verifichi in alcun modo una riduzione del numero o del tipo di clienti che transitano per la strada. Al contrario, ritengono che ciò non farebbe altro che accrescere i fattori positivi menzionati nella sezione precedente, ossia aumentare la liquidità dei vicini degli esercizi commerciali, aumentare la visibilità di questi ultimi e attirare altri tipi di clienti nella zona. In questo senso, riteniamo che l'impatto sarà positivo sulle strade che non interessano i parcheggi esistenti, e meno positivo - o addirittura leggermente negativo - sulle strade che invece li interessano. A loro volta, ritengono che l'impatto sarà diverso a seconda del tipo di attività, essendo positivo per i negozi e le imprese i cui prodotti e servizi possono essere considerati "quotidiani" o di prossimità (alimentari, tabaccherie, palestre, parrucchieri, ecc.), e avrà un impatto diverso su altri tipi di negozi e imprese con beni e servizi "non quotidiani" (negozi di mobili, elettrodomestici e macchinari, società di consulenza aziendale o commerciale e di revisione contabile, immobiliari, ecc.) Questa sotto-ipotesi è coerente con le argomentazioni citate nella sezione precedente, ma tiene conto dell'ipotesi che le attività commerciali di prossimità e di beni e servizi "quotidiani" realizzino la maggior parte delle loro vendite a persone che le raggiungono a piedi o in bicicletta (perché vivono o lavorano nello stesso quartiere), mentre le attività commerciali legate a beni e servizi non quotidiani potrebbero avere un maggiore afflusso di persone che non vivono o lavorano nelle vicinanze. Inoltre, si ritiene che alcuni degli articoli individuati (mobili, elettrodomestici, ecc.), che non sarebbero considerati articoli di uso quotidiano, non siano facilmente trasportabili in bicicletta, e quindi l'impatto sui parcheggi potrebbe anche diminuire gli acquisti dei loro clienti.

4.5 Sintesi dei principali risultati e riflessioni

Scritto da: Ariana Vaquero Lourenço

Grazie alla nostra ricerca sull'uso della bicicletta in Spagna e al nostro sondaggio sottoposto ai colleghi spagnoli, abbiamo potuto osservare quanto segue:

Le informazioni ottenute dai sondaggi hanno mostrato che la maggior parte dei partecipanti sono donne, il 64% delle quali non usa frequentemente la bicicletta. La maggior parte di loro usa la bicicletta semplicemente per fare una passeggiata o per fare sport, mentre l'altra piccola percentuale la usa per raggiungere più velocemente i luoghi o per incontrare gli amici. Tuttavia, notiamo che nessuno dei partecipanti la usa per fare acquisti.



Per quanto riguarda le infrastrutture ciclabili in Spagna, si tratta di una questione piuttosto controversa: poco più della metà dei partecipanti afferma che non sono sufficienti, e ritiene inoltre che i cittadini spagnoli non utilizzino molto spesso la bicicletta come mezzo di trasporto in città.

Per quanto riguarda la domanda se si stia o meno cercando di incoraggiare l'uso della bicicletta attraverso l'implementazione di nuove misure, i partecipanti sono fortemente in disaccordo: diversi dicono che ci stanno provando, un'altra percentuale che non lo fa di certo e altri ancora che la situazione varia a seconda delle aree, se si tratta di grandi città e di quali città. Per esempio, ci dicono che i luoghi in cui non vengono attuate molte misure per promuovere l'uso della bicicletta sono le aree rurali, le zone interne della Spagna, che non sono così turistiche e che sono città più piccole, quindi il motivo per cui non si attuano più misure per la mobilità ciclistica è la mancanza di capitali per poterle realizzare. Nelle città più grandi e anche in quelle costiere si osserva un maggior numero di persone che utilizzano la bicicletta per spostarsi in città.

La maggior parte delle persone concorda sul fatto che potrebbe essere difficile promuovere il ciclismo in Spagna, anche se il Paese è stato pioniere di questo sport molti anni fa. Inoltre, più della metà ritiene che la Spagna non investa abbastanza nelle infrastrutture ciclistiche rispetto ad altri Paesi europei. Una buona parte degli intervistati ritiene che nessuna città sia un modello per la promozione del ciclismo urbano.



Molti pensano che l'uso della bicicletta in Spagna sia aumentato negli ultimi anni, cosa che confermiamo grazie ai dati della nostra ricerca, che mostrano che l'uso della bicicletta in Spagna è quasi triplicato dal 2008 al 2022.

Molte persone affermano che non ci sono abbastanza parcheggi per biciclette nelle città spagnole, altre che non ne sono sicure perché potrebbero non guardare, mentre un'altra percentuale afferma che ci sono abbastanza parcheggi per la popolazione che usa frequentemente la

bicicletta.

Tuttavia, a differenza di altre città e/o Paesi, la maggior parte delle persone non si sente sicura ad andare in bicicletta in Spagna, poiché, sebbene l'uso della bicicletta sia aumentato in modo significativo, la percentuale di incidenti è leggermente aumentata, per cui le persone non si sentono sicure ad andare in bicicletta, sia a causa della debolezza delle infrastrutture che delle poche piste ciclabili. Quindi, ciò che possiamo dedurre da tutti questi dati e dalle ricerche effettuate è che la Spagna sta gradualmente cercando di aumentare l'uso della bicicletta nelle città come altro mezzo di trasporto, ma che se non migliora le infrastrutture e i mezzi di trasporto, le persone non si sentiranno abbastanza sicure da usare la bicicletta come mezzo di trasporto urbano per svolgere le loro attività quotidiane, come andare a fare la spesa, fare una passeggiata o andare al lavoro.

4.6 Confronto con Ferrara

Come abbiamo visto, in Spagna quasi nessuno, usa la bicicletta come mezzo di trasporto principale per fare la spesa o per andare al mercato, soprattutto nelle città in cui l'utilizzo della bicicletta è maggiore, quindi Barcellona, Valencia o Granada.

A Ferrara molte persone si recano al mercato in bicicletta, per una passeggiata o per fare la spesa giornaliera o settimanale, poiché ci sono sedici mercati in tutta Ferrara, uno dei quali sarà sempre abbastanza vicino da permettere di pedalare per acquistare tutto ciò di cui si ha bisogno.

In Spagna non ci sono tanti piccoli negozi o mercati alimentari dove le persone possono andare quando ne hanno bisogno, che permetterebbe un consumo più sostenibile. Spesso ci sono venditori ambulanti che si recano nei villaggi più piccoli della zona con i furgoni, per poter portare il necessario alle persone che vivono lontane e che fanno fatica a muoversi. A Ferrara non è così, perché i mercati presenti sono collocati in punti accessibili a molti.

Anche se le persone che frequentano questi luoghi per fare la spesa sono poche, è vero che i prodotti dei supermercati sono di solito più economici e danno la possibilità di portare la spesa a casa, il che è molto più comodo e facile che andare a fare la spesa in bicicletta o in macchina.

Sia in Spagna che qui, abbiamo osservato che i più giovani, tra i 18 e i 40 anni, sono più consapevoli e più preoccupati per la situazione ambientale, quindi più favorevoli al sostegno delle piccole imprese e ad un maggiore uso della bicicletta. A Ferrara è molto comune vedere persone che si muovono in bicicletta, infatti è conosciuta come “la città delle biciclette”. A Granada, ad esempio, nel centro non sono ammesse biciclette, ciclomotori e automobili, quindi è più complicato vedere persone spostarsi in bicicletta. Però allo stesso tempo questo comporta un centro città libero dai motori.

Per confrontare meglio le città spagnole con Ferrara, abbiamo svolto un sondaggio con alcuni studenti Erasmus per comprendere la loro percezione sull'uso della bicicletta a Ferrara.

La metà degli studenti che hanno risposto al sondaggio dichiarando di usare spesso la bicicletta a Ferrara, alcuni dicono che è un mezzo di trasporto molto

più efficiente di altri, perché arrivano a destinazione più velocemente, perché trovano divertente pedalare e perché è un modo molto comodo di muoversi in città.

La maggior parte di loro concorda sul fatto che Ferrara è la città delle biciclette, perché sono ampiamente utilizzate, poiché sono integrate nella vita quotidiana; inoltre ci sono molte piste ciclabili ben segnalate ed è il modo più economico, comodo e veloce per spostarsi in città. Quindi la maggior parte degli studenti Erasmus pensa che sia un mezzo di trasporto necessario per la loro vita quotidiana a Ferrara, per risparmiare tempo. Tutti si sentono molto sicuri ad andare in bicicletta in città e pensano che la bicicletta abbia molti benefici fisici, mentali e ambientali.

Dal sondaggio fatto agli studenti Erasmus spagnoli a Ferrara emerge che in pochi vanno a fare la spesa nei mercati rionali di Ferrara, poiché in Spagna non è un'abitudine frequentare piccoli negozi e mercati contadini.

4.7 Conclusioni rapporto tra città spagnole e Ferrara

Scritto da: Almudena Ponce Hernandez e Ariana Vaquero Lourenço

L'analisi dell'uso della bicicletta in Spagna rispetto a Ferrara consente di trarre alcune importanti conclusioni sulla popolarità della bicicletta nelle città e sulle barriere che la limitano nei diversi contesti. In Spagna, l'uso della bicicletta è a macchia di leopardo e principalmente a scopo ricreativo, soprattutto tra le donne, che la usano per passeggiare o fare sport piuttosto che come mezzo di trasporto quotidiano. Ciò contrasta nettamente con Ferrara, dove la bicicletta è una parte indispensabile della vita quotidiana ed è ampiamente utilizzata per attività come andare al mercato, fare la spesa o semplicemente spostarsi in città.

Uno dei principali ostacoli individuati in Spagna è la mancanza di infrastrutture ciclabili adeguate e sicure. È diffusa la convinzione che le piste ciclabili e i parcheggi per le biciclette siano inadeguati o mal distribuiti, il che aumenta il senso di insicurezza dei ciclisti. Questa incertezza si riflette nella riluttanza della società ad adottare la bicicletta come modalità di trasporto principale, sebbene l'uso della bicicletta sia aumentato in modo significativo negli ultimi anni. La

mancanza di investimenti nelle infrastrutture ciclistiche in Spagna rispetto ad altri Paesi europei è stata una lamentela comune tra gli intervistati, che ha evidenziato l'urgente necessità di migliorare queste condizioni per incoraggiare l'uso della bicicletta nelle aree urbane.

D'altra parte, Ferrara dimostra come un investimento oculato nelle infrastrutture e una forte cultura ciclistica possano trasformare la bicicletta in un mezzo di trasporto sicuro ed efficiente. Anche la presenza di numerosi mercati accessibili alle biciclette incoraggia questa abitudine, assente in molte città spagnole, dove la struttura urbana e la distribuzione dei negozi non favoriscono l'uso paritario della bicicletta. Vale la pena notare che i giovani di entrambe le regioni hanno espresso una maggiore preoccupazione per l'ambiente e si sono dimostrati più favorevoli alle piccole imprese e alla bicicletta. Tuttavia, in Spagna, l'uso di biciclette elettriche a noleggio, sebbene popolare, non ha portato a un aumento significativo dell'uso della bicicletta per le attività quotidiane come lo shopping, a causa di restrizioni, realtà come la necessità di pagare nel tempo e l'incertezza sui tempi. Nel complesso, la Spagna è ben posizionata per raggiungere un livello di accettazione e convenienza delle biciclette simile a quello utilizzato a Ferrara. È importante migliorare le infrastrutture, aumentare la sicurezza dei ciclisti e sviluppare una cultura che renda la bicicletta un'opzione di trasporto urbano valida e attraente. Ferrara è un modello ispiratore che dimostra che, con il giusto supporto e un'attenta pianificazione, la bicicletta può diventare uno strumento vitale per una mobilità urbana sostenibile ed efficiente.

CONCLUSIONI

Scritto da: Anastasia Sceusa e Alice Brunelli

Al termine della nostra ricerca e dell'esposizione dei dati che abbiamo raccolto relativamente al benessere psicofisico, alla diminuzione dell'inquinamento dell'aria e acustico, e all'aumento di sicurezza nelle strade, correlati alla diminuzione del numero di auto circolanti, sosteniamo che sia necessaria una maggiore sensibilizzazione all'utilizzo della bicicletta anche a Ferrara come principale mezzo di spostamento per le proprie attività quotidiane, investendo in politiche che la favoriscano.

Riteniamo inoltre, a seguito delle interviste effettuate, che esista una correlazione tra l'utilizzo della bicicletta e il piccolo commercio, in particolare quello contadino a Ferrara, poiché i relativamente brevi spostamenti che si compiono con la bicicletta, contribuiscono a costruire un legame stretto con le attività commerciali di piccole dimensioni presenti in città.

A nostro modo di vedere, il maggiore utilizzo della bicicletta e la scelta di una mobilità sostenibile può portare anche benefici economici, all'individuo e alla città in generale. La scelta della bicicletta come mezzo per compiere la propria spesa, essendo a impatto zero, contribuisce ad una riduzione delle emissioni dannose provocate dai gas di scarico del mezzo a motore, che in Italia sono altissime.

Focalizzare e limitare gli acquisti è cosa difficile nei supermercati dove tutto è progettato per farti comprare anche il non necessario, dai percorsi alle super offerte, ai buoni; oltre a questo la possibilità di scegliere nei negozi e nei mercati prodotti freschi e di qualità, interagendo con i commercianti e addirittura, come nel caso del mercato contadino, con chi li ha prodotti, può portare l'individuo ad un maggiore legame con il territorio, a un consumo più attento e consapevole e quindi ad un maggiore risparmio di risorse.

Ulteriori benefici per l'individuo legati alla mobilità attiva sono i sopra descritti benefici psicofisici, legati al benessere che porta la bicicletta dal punto di vista dell'attività fisica, alla riduzione delle emissioni dannose e al conseguente miglioramento della qualità dell'aria che si respira (Ferrara è una delle peggiori città in Emilia-Romagna per quanto riguarda la qualità dell'aria).

Il beneficio che porta alla città e alla comunità, è da ritrovarsi prima di tutto negli aspetti di limitazione del traffico, nella vicinanza al territorio e nella costruzione di una rete di relazioni sociali tra cittadini, commercianti e clienti.

E' da considerare anche che il recente aumento dell'affluenza di turisti ha portato ad un impoverimento e spopolamento dei centri città da parte dei residenti, a causa della gentrificazione turistica, cioè il sempre maggior numero di abitazioni dedicate ad affitti brevi o bed and breakfast a servizio del turismo mordi e fuggi. Ne è conseguito un aumento degli esercizi dedicati alla ristorazione a scapito di quelli dedicati al piccolo commercio; anche per questo riteniamo come dicevamo sopra,

che la presenza sul territorio del cittadino che si sposta in bicicletta e che cerca di fare i propri acquisti in città, possa contribuire a controvertere questa tendenza.

Scelte etiche comportano altre scelte etiche, e questo è possibile solo se le azioni partono dalle istituzioni, dal Comune e dalle aziende, che promuovono la mobilità attiva e uno stile di vita più sostenibile.

Prendiamo per esempio il progetto europeo *Air-Break*, che per un miglioramento della qualità dell'aria, prevede l'utilizzo dell'applicazione *Play&Go*, che premia, in relazione ai chilometri percorsi, chi sceglie un mezzo sostenibile per i propri spostamenti giornalieri. Questo avviene attraverso delle sfide, tra le quali il *bike to work* e l'*High School Challenge* (una sfida che spinge i bambini a muoversi in modo green). Secondo l'*Air-Break Index** (che si basa sui dati delle centraline IoT) questo progetto ha migliorato la qualità dell'aria di Ferrara passando, dal 2021 al 2023, da "accettabile" a "buona". Hanno partecipato circa 2.500 persone nelle due edizioni svoltesi tra il 2022 e il 2023, che hanno percorso ben 400.000 chilometri con mezzi sostenibili. Questo ha portato a un risparmio di 90 tonnellate di CO₂.³⁶

Inoltre come a Parma è prevista l'iniziativa del *Bike to shop*, che aiuta sia il commercio che l'ambiente, incentivando lo shopping in centro in bicicletta; allo stesso modo a Ferrara si potrebbe pensare a qualcosa di simile oltre alla spesa in bicicletta al mercato contadino.

Pubblicizzare e continuare a investire in questa iniziativa e in simili, è un passo importante per una nuova visione di città, libera da un'eccessiva quantità di mezzi a motore.

Promuovere, inoltre, da parte delle istituzioni, attività commerciali che si basano sulla mobilità attiva, è una delle chiavi per raggiungere un nuovo stile di vita che rispetta l'ambiente. Questo anche incentivando l'utilizzo della *cargo bike*: (un tipo di bicicletta che permette il trasporto delle merci) e della bicicletta a pedalata elettrica/ a pedalata assistita.

Tutti questi aspetti sono da prendere in considerazione, per lavorare su politiche che mettano al centro la persona e che si pongano come obiettivo principale garantire la salute di quest'ultima. Investendo anche in infrastrutture capaci di garantire uno

³⁶

<https://www.cronacacomune.it/notizie/51084/a-ferrara-si-conclude-il-progetto-europeo-air-break-la-qualita-dellaria-passa-da-accettabile-a-buona-grazie-alle-numerose-iniziative-messe-in-campo.html>

spazio urbano che sia di tutti, per il raggiungimento di una concezione più ampia di città.

BIBLIOGRAFIA

Marc Augé, *Il bello della bicicletta*, Bollati Boringhieri, Torino, 2009

Mariagrazia De Castro, *Mobilità sostenibile. Approcci, metodi e strumenti di governance*, Edizioni Altravista, Pavia, 2009

Raffaele Di Marcello, *Mobility Management e mobilità ciclistica*, Homless Book, 2021

Ilaria Fiorillo, *Di biciclette e altre felicità*, DeAgostini, Milano, 2024

Stefano Pivato, *Storia sociale della bicicletta*, Il Mulino, Bologna, 2019

SITOGRAFIA

www.fiabitalia.it [15 maggio 2024]

www.fiabferrara.it [15 maggio 2024]

<https://www.lostroad.it/> [26 aprile 2024]

<https://mobilita.regione.emilia-romagna.it/bandi/bandobici> [26 aprile 2024]

<https://www.ferraratua.it/da-lunedì-4-settembre-apre-la-nuova-velostazione-di-ferrara/>
[18 aprile 2024]

https://www.repubblica.it/green-and-blue/2024/01/12/news/trento_il_comune_paga_chi_va_al_lavoro_in_bici-421855600/ [15 aprile 2024]

<https://www.cronacacomune.it/notizie/45712/presentazione-dei-risultati-della-campagna-ferrara-playgo.html> [11 aprile 2024]

https://www.repubblica.it/green-and-blue/2024/01/12/news/trento_il_comune_paga_chi_va_al_lavoro_in_bici-421855600/#:~:text=Trento%2C%20capofila%20del%20%22Bike%20to%20Work%22 [12 aprile 2024]

<https://www.comune.fe.it/b/25858/pums-piano-urbano-della-mobilita-sostenibile> [26 aprile 2024]

<https://www.ilrestodelcarlino.it/ferrara/cronaca/furto-bici-rubate-258fb3ac> [29 aprile 2024]

<https://www.bikeitalia.it/2018/06/12/il-successo-di-copenaghen-in-12-grafici/> [15 aprile 2024]

<https://www.ciudadesporlabicicleta.org/barometro-de-la-bicicleta-2022/> [15 aprile 2024]

https://www.ciudadesporlabicicleta.org/wp-content/uploads/2022/11/Barometro-Bicicleta-2022_Resumen.pdf [17 aprile 2024]

situación actual de la bicicleta en españa [17 aprile 2024]

<https://www.movactiva.es/determinantes-de-la-movilidad-activa/ciclabilidad/> [21 aprile 2024]

<https://eltincycling.com/es/blog/tendencias-y-actualidad/ciclismo-urbano-ventajas-evolucion-y-estado-actual> [23 aprile 2024]

<https://ciclosfera.com> [26 aprile 2024]

<https://www.wwf.it/pandanews/ambiente/il-19-maggio-e-lovershoot-day-italiano/> [23 maggio 2024]

<https://www.coldiretti.it/consumi/giornata-sprechi-1-mld-di-tonnellate-di-cibo-nella-pattumiera#:~:text=Nelle%20case%20italiane%20si%20gettano,pro%20capite%20e%20poi%20da> [23 maggio 2024]

<https://www.biketoshop.it/perche-bike-to-shop/> [15 maggio 2024]

<https://mobilita.regione.emilia-romagna.it/bandi/bandobici> [19 aprile 2024]

<https://www.lumi4innovation.it/transizione-ecologica/> [13 04 2024]

https://www.istat.it/it/files//2023/11/Focus_Incidenti-stradali-in-EmiliaRomagna_Anno-2022.pdf 03 05 24

<https://www.ferraratoday.it/cronaca/indagine-sicurezza-stradale-incidenti-bicicletta-fer-rara-morti-vittime-feriti.html> [17 04 2024]

https://www.istat.it/it/files/2023/07/REPORT_INCIDENTI_STRADALI_2022_IT.pdf
[03 05 2024]

<https://heracomm.gruppohera.it/cambiamenti/consigli-per-la-sostenibilita/quanta-co2-emettono-i-diversi-modelli-di-auto#:~:text=Le%20emissioni%20di%20Co2%20di,1.610g%20immessi%20per%20litro>
[19 04 2024]

<https://www.confartigianato-er.it/comparto-auto-mobilita-sostenibile-e-nuove-competenze#:~:text=I%20dati%20Aci%20relativi%20al,%2C3%25%20sono%20auto%20elettriche.>
[04 05 2024]

<https://web.aci.it/comunicazione/aci-il-parco-circolante-continua-a-invecchiare#:~:text=L'analisi%20conferma%2C%20infatti%2C,di%20immatricolazione%20antecedente%20al%201993.> [04 05 2024]

<https://www.legambiente.it/comunicati-stampa/vi-forum-nazionale-la-bioeconomia-delle-foreste-di-legambiente#:~:text=In%20Italia%20il%20patrimonio%20forestale,appena%2024%20alberi%2F100%20abitanti> [04 05 2024]

<https://www.viridea.it/consigli/quanto-ossigeno-regalano-gli-alberi/> [04 05 2024]

<https://www.ferraratua.it/project/verde-pubblico-2/> [04 05 2024]

[file:///C:/Users/sceus/Downloads/Piano%20Urbano%20della%20Mobilit%C3%A0%20Sostenibile%20\(PUMS\)%20del%20Comune%20di%20Ferrara.pdf](file:///C:/Users/sceus/Downloads/Piano%20Urbano%20della%20Mobilit%C3%A0%20Sostenibile%20(PUMS)%20del%20Comune%20di%20Ferrara.pdf) [04 05 2024]

<https://www.sportesalute.eu/studiedatidello sport/blog-studi-e-dati-dello-sport/3877-rapporto-2022-sull-obesita-in-europa.html#:~:text=Il%20rapporto%20rivela%20che%20in,della%20mortalit%C3%A0%20totale%20nella%20Regione> [04 05 2024]

<https://www.consilium.europa.eu/it/policies/mentalhealth/#:~:text=Secondo%20l'OMS%2C%20la%20salute,ansia%2C%20nei%2012%20mesi%20precedenti> [07 05 2024]

<https://www.cronacacomune.it/notizie/51084/a-ferrara-si-conclude-il-progetto-europeo-air-break-la-qualita-dellaria-passa-da-accettabile-a-buona-grazie-alle-numerose-iniziativa-messe-in-campo.html> [24 maggio 2024]