



UNIVERSITÀ DEGLI STUDI DI PADOVA

Dipartimento di Territorio e Sistemi Agro-Forestali

Corso di laurea magistrale in
Scienze forestali e ambientali

“La progettazione partecipata nella gestione del territorio: il caso della pista ciclabile Treviso-Ostiglia”

Relatore :

Prof.ssa **Paola Gatto**

Laureando :

Andrea La Rosa

Matricola n. **1106011**

ANNO ACCADEMICO 2015 - 2016

Sommario

Questa tesi di laurea tratta un tema attuale per quanto riguarda la gestione del territorio ovvero la progettazione partecipata e il coinvolgimento del cittadino, portando come esempio la pista ciclabile Treviso-Ostiglia nella Federazione dei Comuni del Camposampierese. Per comprendere le potenzialità che un bene ambientale come questa pista ciclabile può esprimere e pianificarne le azioni future in merito alla gestione, è stato intrapreso un percorso partecipativo durato nove mesi. Attraverso assemblee informative, laboratori e un'indagine territoriale per mezzo di questionario, sono stati coinvolti nel processo partecipativo diversi portatori di interesse. Il percorso intrapreso ha portato a dei risultati importanti e si è dimostrato essere un valido strumento per gestire tematiche ambientali di rilevante interesse locale.

Summary

This thesis deals with participatory planning, a topic presently much implemented in land management. It does so that is through the example of the Treviso-ostiglia cycle path in the Federation of Municipalities of Camposampierese. In order to understand the potential that an environmental good as this bike path can express and plan future actions regarding the management, a nine-month participatory process has embarked. Through informative meetings, workshops and territorial survey by questionnaire, various stakeholders were involved in the participatory process. The taken path has led to important results and has proven to be a valuable tool in the perspective of manage environmental issues of significant local interest.

Indice	pag.
1. Introduzione	9
2. Stato dell'arte	11
3. La Federazione dei comuni del Camposampierese	15
3.1. Il fenomeno turistico nel Camposampierese	17
3.2. Pista ciclabile Treviso-Ostiglia	19
4. Materiali e metodi	23
4.1. Partecipazione e coinvolgimento del cittadino	25
4.1.1. Applicazione al caso Treviso-Ostiglia	31
4.2. Definizione dei profili dei frequentatori	39
4.2.1. Stesura del questionario	41
4.2.2. Elaborazione dati	43
5. Risultati	45
6. Conclusioni	85
7. Bibliografia	88
8. Sitografia	90
9. Allegati	91

1. Introduzione

Nella pianificazione e gestione di un territorio il protagonista principale è la pubblica amministrazione. Nell'ultimo ventennio tuttavia, soprattutto in contesti di piccole amministrazioni, il coinvolgimento della cittadinanza ha acquisito importanza fondamentale nelle scelte strategiche per la *governance* di un territorio. Questo non stupisce se si riflette sul fatto che un territorio, inteso non solo dal punto di vista materiale ma anche da quello sociale, economico, turistico etc. è il frutto delle persone che lo vivono e che senza il coinvolgimento del cittadino viene persa buona parte delle particolarità che lo caratterizzano. Alla luce di ciò, se è necessario e insindacabile che le decisioni vengano prese da un gruppo di rappresentanti della volontà popolare, è altrettanto importante che nel prendere queste decisioni venga coinvolto direttamente anche chi il sistema territorio lo vive quotidianamente.

Il coinvolgimento del cittadino attraverso processi partecipativi è un fenomeno che porta ai migliori risultati soprattutto quando vengono trattate tematiche ambientali. Infatti, "più di tre quarti degli europei (77%) e quasi la totalità degli italiani (89%) ritiene che le questioni ambientali abbiano un effetto diretto sulla propria vita quotidiana. L'85% degli europei e l'86% degli italiani ritengono di poter avere, come individui, un ruolo nella protezione dell'ambiente." (Finocchiaro 2015, 4). Quando un bene ambientale ha importanza anche dal punto di vista storico e di identità, allora il coinvolgimento e la partecipazione del cittadino alle decisioni in merito diventa indispensabile. È questo il caso della ciclovia Treviso-Ostiglia nel tratto che attraversa i Comuni del Camposampierese in provincia di Padova. Questa pista ciclabile, infatti, nasce dalle ceneri di una ferrovia nei confronti della quale i residenti dei comuni attraversati hanno sempre dimostrato particolare attaccamento. Questo sentimento si rinnova ai giorni nostri nei confronti di una pista ciclabile che collega più comuni rafforzando l'unione che tra di essi è stata sigillata sotto il nome di Federazione dei comuni del Camposampierese.

Con questa tesi si intende trattare il tema della partecipazione e del coinvolgimento del cittadino portando come esempio il caso studio concreto della ciclovia Treviso-Ostiglia. Rientrando tra le tematiche ambientali e collocandosi in un territorio complesso dal punto di vista strutturale e gestionale come quello della Federazione dei Comuni del Camposampierese il progetto di riqualificazione della pista ciclabile Treviso-Ostiglia rappresenta un'occasione interessante su cui condurre una progettazione partecipata.

Il presente lavoro si sviluppa in due direzioni che, seppur metodologicamente separate, fanno parte di un unico lavoro di analisi. La prima consiste nel presentare il processo partecipativo intrapreso nel contesto della ciclovia Treviso-Ostiglia, la seconda riguarda l'analisi del profilo del fruitore tipico della struttura ciclabile attraverso questionari somministrati ai frequentatori della pista. Verranno accostati i risultati dei processi partecipativi a quelli ottenuti dalla rielaborazione dei questionari in modo che da un loro confronto emergano eventuali discordanze o corrispondenze in particolare per quanto riguarda la visione futura che i vari attori di questo territorio hanno della pista ciclabile.

Lo studio di un caso come questo trova utilità nel momento in cui una pubblica amministrazione abbia la necessità di gestire un bene ambientale in un contesto territoriale come quello che sarà preso in esame nei capitoli successivi.

2. Stato dell'arte

“Il termine coinvolgimento indica un avvolgimento reciproco fra due o più persone [...] che percorrono una medesima strada e che, nel frattempo, scambiano informazioni, pareri e risorse. Questo scambio continuo permette che il loro percorso non sia né parallelo né ortogonale, ma appunto intrecciato.” (Osti 2002, 91).

Ad oggi la gamma di metodologie e strumenti che un'amministrazione pubblica può utilizzare, qual'ora voglia coinvolgere il cittadino nelle scelte politiche inerenti il governo e la gestione di un territorio, è molto vasta. L'emergere di queste nuove linee gestionali nasce dalla profonda crisi che la democrazia rappresentativa sta vivendo e dall'esigenza di affrontare le problematiche di carattere governativo da un punto di vista amministrativo, politico, culturale, scientifico e sociale. Infatti, una gestione partecipata auspica l'equa ripartizione di forza politica che è propria della società civile e che non sempre, e di certo non nella trattazione di tutte le tematiche, può venire garantita dagli odierni modelli di *government* rappresentativi. A questi modelli, in cui potere decisionale è nelle mani di pochi, si contrappongono i più moderni modelli di *governance*.

Come afferma Vinci (2010), la *governance* designa un modello di formulazione e gestione delle politiche pubbliche che si caratterizza per:

- un più ridotto ruolo dello Stato in quanto unico attore competente sulle questioni dello sviluppo
- una riduzione degli atteggiamenti autoritativi a favore di quelli concertativi, negoziali, contrattuali
- la scomposizione dei ruoli propositivi e gestionali nelle politiche pubbliche in un numero alto di attori pubblici e l'ingresso di soggetti privati.

L'efficacia di un processo partecipativo, si esaurisce qual'ora questo sia troppo limitato nel tempo o, al contrario, quando, data la sua durevolezza, circoscrive il capitale umano a quei cittadini che per loro natura sono più attivi

politicamente. Inoltre va ricordato che una partecipazione sentita, come quella che può apportare la cittadinanza su tematiche riguardanti il proprio Comune, aumenta il grado di complessità nella presa di decisioni, anche di quelle più semplici.

Allora perché la partecipazione e il coinvolgimento del cittadino nelle scelte pubbliche sta acquisendo così grande importanza? Innanzitutto possiamo affermare con certezza che vi sia un miglioramento in termini qualitativi del “progetto” qual’ora alla definizione dello stesso partecipino quelle persone che lo vivranno quotidianamente, per una semplice motivazione d’interesse. In secondo luogo viene maggiormente garantita la democraticità delle decisioni consentendo anche alle rappresentanze più deboli di contribuire alla loro formulazione. “La partecipazione degli abitanti migliora il processo di progettazione nella direzione di [...] migliorare le prestazioni delle politiche pubbliche, avvicinando il mondo dove si formano i bisogni all’ambito della produzione di decisioni” (Giusti 2001, 2). In fine un percorso partecipativo promuove la coesione sociale incentivando la collaborazione e il senso di appartenenza.

Affinché il processo partecipativo apporti i benefici sopra citati è necessario che questo venga strutturato in maniera accurata e con il contributo metodologico di professionisti esperti. Non è sufficiente che i partecipanti si siedano attorno a un tavolo ed esprimano i loro bisogni, è necessario che un processo partecipativo sia guidato da attori esterni per ottenere da questo la massima efficacia e garantire maggiormente che l’utilizzo di tecniche di coinvolgimento non si riveli soltanto una maschera dietro cui occultare decisioni già prese. In quest’ottica assume importanza fondamentale il ruolo del facilitatore che, grazie alla sua conoscenza metodologica e alla sua terzietà, favorisce l’elaborazione di idee nuove e agevola la convergenza di opinioni attribuendo peso equivalente ai contributi provenienti dalla sfera laica (i cittadini non politicamente organizzati) e dalla sfera amministrativa.

Il coinvolgimento del cittadino nelle scelte pubbliche è un tema attuale, la bibliografia di cui si dispone, soprattutto quella riguardante casi studio

analoghi al presente, è molto povera. Questo, in fin dei conti, non rappresenta un problema, al contrario, è una ulteriore testimonianza di come non si possa applicare pedissequamente una tecnica partecipativa piuttosto che un'altra in quanto ogni caso specifico richiede una trattazione ad hoc che è frutto dell'applicazione di un mix di strumenti. A sostegno di tale affermazione è opportuno render conto che la partecipazione e il coinvolgimento del cittadino nelle decisioni pubbliche si esplica attraverso una molteplicità di mezzi, applicati caso per caso e di conseguenza, data anche la difficile reperibilità, la presentazione di casi studio simili al presente non trova utilità. Quello che invece è opportuno fare è trattare brevemente i risvolti in campo legislativo che il tema della partecipazione ha assunto in questi ultimi anni.

Il soggetto pianificatore di riferimento in questo ambito è la Regione. Il numero di realtà regionali, tra cui quella Veneta, che stanno legiferando in questo senso, sulla scia della regione Toscana (legge 69 del 2007 poi modificata nella legge 46 del 2013) e della regione Emilia-Romagna (legge 3 del 2010) è in crescita. In particolare nel 2007 la giunta regionale Toscana ha istituito l' "Autorità regionale per la garanzia e la promozione della partecipazione" con il compito di gestire il dibattito pubblico nella pianificazione di grandi opere e selezionare le proposte di partecipazione avanzate dagli enti locali. La Regione Emilia-Romagna, invece, istituisce con la legge 3 del 2010 due figure in grado di operare e mediare in ambito partecipativo: un nucleo tecnico di integrazione con le autonomie locali (art. 7) e il tecnico di garanzia (art. 8), che ha il compito di accompagnare i processi partecipativi e mediare nel caso in cui vi sia richiesta di coinvolgimento attivo da parte della collettività nei confronti dell'ente pubblico.

Per la trattazione delle tecniche di coinvolgimento del cittadino si rimanda al capitolo sui materiali e metodi al quale seguirà la presentazione del caso specifico nonché tema centrale di questa tesi ovvero il coinvolgimento della cittadinanza nelle decisioni riguardanti la pista ciclabile Treviso-Ostiglia.

3. La Federazione dei comuni del Camposampierese

Il contesto in cui si cala il progetto Treviso-Ostiglia non è a scala di singolo comune ma coinvolge un territorio vasto e comprende più amministrazioni locali che, pur godendo di una propria e ben definita identità, sono riunite in una federazione.

La Federazione dei Comuni del Camposampierese nasce a Nord della provincia di Padova il 1° gennaio 2011 dalla fusione dell'Unione dei Comuni del Camposampierese e dell'Unione dell'Alta Padovana per raggruppare i comuni di Camposampiero, Borgoricco, Campodarsego, Santa Giustina in Colle, San Giorgio delle Pertiche, Loreggia, Massanzago, Piombino Dese, Trebaseleghe, Villa del Conte, Villanova di Camposampiero (Figura 3.2).

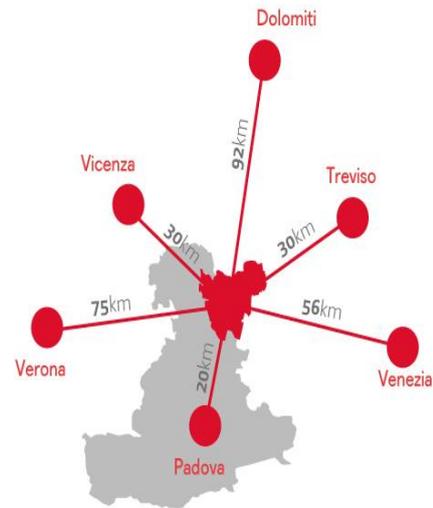


Figura 3.1 Posizione della federazione in veneto



Figura 3.2 Comuni della Federazione

Coinvolgendo circa 100.000 abitanti e 12.000 imprese per un totale di 37.000 addetti la Federazione si configura come un'aggregazione di carattere politico-amministrativo ma “[...] non cancella le identità e le peculiarità dei singoli comuni, piuttosto le esalta dentro una logica di riposizionamento competitivo del locale ed una economia di scala.” (Fattori 2012).

Le Federazione, con l'appoggio di ASI (Agenzia Sviluppo e Innovazione), azienda specializzata nell'erogazione di servizi strumentali alle attività dei soci e dei soggetti pubblici del territorio, svolge funzioni che riguardano l'amministrazione, la gestione e il controllo degli organi di ordine pubblico come Polizia municipale, Polizia amministrativa e Polizia commerciale; funzioni nel campo dello sviluppo economico dunque servizi relativi all'industria, al commercio, all'artigianato, all'agricoltura; funzioni riguardanti la gestione del territorio, dell'ambiente e viabilità come Protezione civile e gestione della segnaletica; funzioni attinenti al turismo, alla cultura e all'istruzione pubblica.

3.1. Il fenomeno turistico nel Camposampierese

Già da qualche anno i Comuni raggruppati nella Federazione si identificano con il nome di “Comuni della Valle Agredo”. Sebbene le origini del nome “Valle Agredo” siano piuttosto antiche (in un atto risalente al 926 il re d’Italia Ugo di Provenza donava “Valle Agredo” al Vescovo di Treviso Adalberto) questa denominazione è tornata in uso soltanto recentemente venendo incontro alla necessità di trovare “[...] un elemento unificante che permettesse agli abitanti di riconoscersi in esso, di far sentire ciascuno parte di una società che si nutre di un’esperienza storica, artistica, produttiva comune e che tende a una crescita sociale, culturale ed economica fruibile per tutti.” (Martellozzo e Toniato 2015, 19)

Il marchio d’area Valle Agredo vuole essere una “bandiera” per i residenti ma anche un richiamo per visitatori esterni ed è innegabile come l’Amministrazione Pubblica locale abbia affiancato alle motivazioni di carattere socio-culturale e amministrative la ricerca di una valenza turistica per questi luoghi. A testimonianza di ciò sono state riscoperte e pubblicizzate le bellezze di questo territorio rurale tra cui due siti UNESCO, oltre venti siti di interesse storico, due oasi protette, 80 chilometri di piste ciclabili e 75 chilometri di vie d’acqua.



Figura 3.3 Marchio d’area Valle Agredo

La Federazione, dunque, sta investendo risorse ed energie notevoli in campo turistico, soprattutto sul binomio turismo-bicicletta che rappresenta una florida opportunità per promuovere la crescita economica e territoriale.

Il cicloturismo, infatti, è un settore del turismo che sta vivendo un grande momento di crescita come testimonia l'aumento del numero di *tour operator* specializzati e la costituzione in molte destinazioni turistiche di club di prodotto legati alla bicicletta.

“Il cicloturismo, se analizzato con attenzione, è una concreta opportunità di conversione qualitativa dell'intero sistema turistico locale e un laboratorio per lo sviluppo sostenibile dei territori. Il turismo in bicicletta instaura un rapporto vitale con il territorio e richiede un'efficiente pianificazione tecnico-turistica. Il coinvolgimento dei tecnici che si occupano di pianificazione territoriale e la ricerca di un'ampia condivisione della strategia turistica da parte degli amministratori locali e dei residenti sono due azioni indispensabili per raggiungere la diffusione del cicloturismo.” (D. Gallo 2015)

In questo senso la pista ciclabile Treviso-Ostiglia rappresenta una buona opportunità per i Comuni della Federazione del Camposampierese che da questa vengono attraversati. In particolare, date le caratteristiche della pista stessa, essa si presta ad un cicloturismo di tipo *leisure bike*, ovvero il cicloturismo praticato da coloro che dal viaggio lento cercano il godimento del circostante nelle sue varie forme come natura, paesaggio, cultura, enogastronomia.

3.2. Pista ciclabile Treviso-Ostiglia

Il tracciato dell'ex ferrovia Treviso-Ostiglia, che ha uno sviluppo complessivo di 117 km, è stata una linea ferroviaria italiana progettata per collegare Ostiglia, paese in Provincia di Mantova sul fiume Po, a Treviso. Fu costruita inizialmente per fini militari e successivamente fu utilizzata con finalità di tipo commerciale. Le stazioni principali furono Treviso, Camposampiero (Pd), Grisignano di Zocco (Vi) e Legnago (Vr). La Prima Guerra Mondiale interruppe i lavori di costruzione che vennero ripresi solo nel 1920.

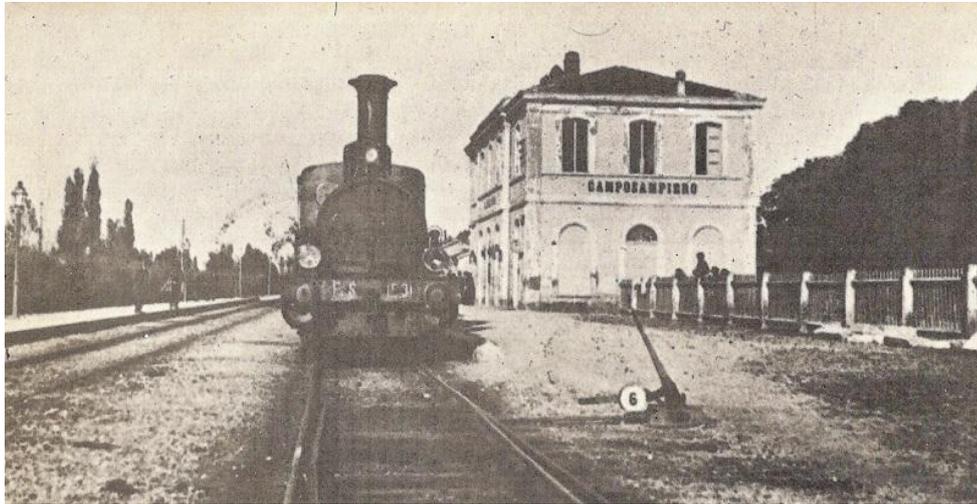


Figura 3.4 Stazione di Camposampiero

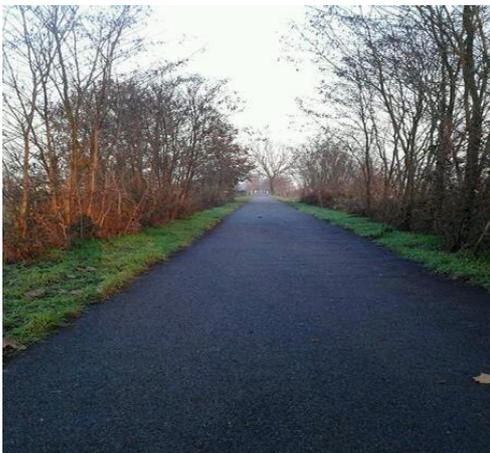


Figura 3.5 Tratto di ciclabile

Questa via ferrata fu inaugurata a pochi mesi dall'inizio della Seconda Guerra Mondiale, ma pochi convogli la frequentarono dal momento che fu più volte bombardata dall'aviazione Alleata a partire dal 1943. Il tratto Grisignano di Zocco – Treviso non fu più ripristinato, mentre la parte meridionale rimase in funzione fino alla fine del Novecento.

Oggi l'ex linea ferroviaria, grazie ad un progetto della Provincia di Padova e della Provincia di Treviso, è stata trasformata in una pista ciclo-pedonale che si estende da Quinto di Treviso (Tv) a Grisignano di Zocco (Vi).

Lungo i circa 54 km di pista ciclabile rimangono ancora visibili le vecchie stazioni ferroviarie, i ponti sui fiumi e i caselli ferroviari. La pista attraversa i comuni della Federazione a Piombino Dese, Trebaseleghe, Loreggia, Camposampiero e San Giorgio Delle Pertiche.

La Provincia di Padova dopo l'inaugurazione dell'opera ha affidato alla Federazione del Camposampierese il compito di garantire la manutenzione e il corretto funzionamento della pista.

Per raggiungere questi obiettivi la Federazione ha fatto leva sull'elevata frequentazione della pista da parte di residenti ed escursionisti proponendo, attraverso un progetto di collaborazione con la cittadinanza, lo sviluppo di un nuovo piano di gestione che, coinvolgendo maggiormente i cittadini, miri ad aumentare il valore della pista stessa anche dal punto di vista turistico.

Un progetto di gestione di un bene come una pista ciclabile deve garantire gli standard normativi e di qualità con interventi di manutenzione ordinaria e straordinaria e con una corretta gestione amministrativa. Un percorso privo di manutenzione dopo pochi anni diventa inutilizzabile, vanificando gli effetti degli investimenti.

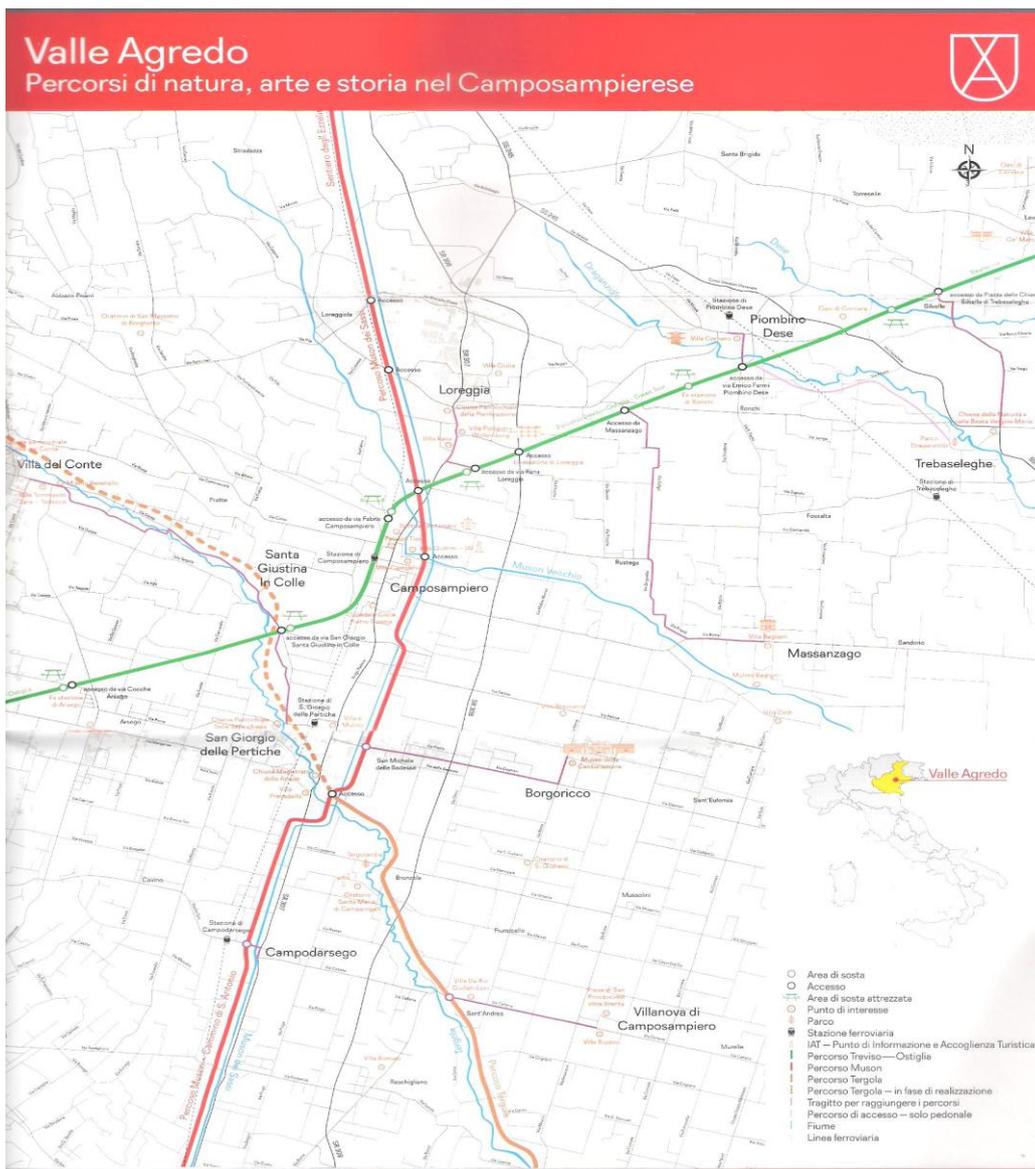


Figura 3.6 Carta cicloturistica di Valle Agredo

Per questo percorso è necessario che siano definite le principali azioni di gestione riguardanti:

- la manutenzione ordinaria (ispezione del tracciato, taglio erba, pulizia, riparazione di elementi danneggiati);
- la manutenzione straordinaria (rifacimento del piano stradale, rifacimento di opere strutturali quali ponti, sottopassi, opere di

sostegno, parapetti per lunghi tratti, ripristino di cedimenti o frane, interventi di eliminazione di punti pericolosi, ecc.);

- la gestione amministrativa, informativa, ecc.

La Federazione in collaborazione con ASI, Agenzia sviluppo e innovazione, e con Etifor, spin-off dell'Università degli Studi di Padova, ha intavolato un percorso di progettazione partecipata con l'intento di mettere a fuoco il piano di gestione della pista ciclabile. Il progetto prevede che siano definite le linee strategiche per garantire gli interventi di manutenzione ordinaria e straordinaria e per far emergere le molteplici valenze che una pista ciclabile come la Treviso–Ostiglia può esprimere.

4. Materiali e metodi

Il processo partecipativo messo in pratica si articola in tre fasi. Nella prima fase i portatori di interesse e la cittadinanza sono stati coinvolti in alcuni incontri informativi trattanti il tema della ciclabilità e del turismo. In un secondo momento si è dato il via al processo partecipativo vero e proprio attraverso laboratori focalizzati sulla ciclabile Treviso-Ostiglia. Nella terza fase, attraverso una serie di giornate di rilievi con somministrazione di questionari ai frequentatori della pista, è stata condotta un'indagine per comprendere quale fosse l'utilizzo principale della pista per giungere ad un'analisi dei fruitori, delle capacità di spesa e delle criticità riguardanti la gestione e la manutenzione.

4.1. Partecipazione e coinvolgimento del cittadino

L'obiettivo di gestire un'infrastruttura ciclabile al fine di valorizzarne la funzione ricreativa per i residenti e turistica per gli ospiti richiede un complesso processo di coinvolgimento di portatori di interesse. Il primo passo da compiere nel momento in cui ci si approccia ad una progettazione partecipata è decidere chi coinvolgere, ovvero identificare gli *stakeholder*. Gli *stakeholder* sono quelle persone od organizzazioni interessate agli sviluppi della politica, del progetto o più in generale dell'argomento di cui si tratta. Le motivazioni che spingono gli attori alla partecipazione possono essere molteplici e questo consente di categorizzare i portatori di interesse e conseguentemente regolare l'approccio (più o meno tecnico) nei loro confronti a seconda che essi siano esperti, professionisti o cittadini. Una *stakeholder analysis* consente alla figura del facilitatore di gestire al meglio il contenuto, le dinamiche del gruppo di portatori di interesse e lo stesso evolversi della tecnica che sta usando.

La varietà di strumenti, tecniche e metodi per mettere in atto una progettazione partecipata è piuttosto ampia. Come già anticipato nei capitoli precedenti questi strumenti non vanno utilizzati in maniera rigida ma devono essere mixati e calibrati in base alla situazione che di volta in volta si presenta. Ciò presuppone una certa flessibilità sia degli strumenti, sia di chi li usa.

Ciò premesso, vengono passati in rassegna in maniera succinta le principali tecniche di coinvolgimento che vengono ad oggi comunemente utilizzate.

Focus Group

La tecnica del focus group consiste nel raggruppare un gruppo di persone interessate ad un argomento preciso in modo che queste, accompagnate dal facilitatore, interagiscano tra di loro e discutano in merito ad un problema o un progetto specifico. In genere l'utilizzo di questa tecnica prevede un pubblico selezionato di *stakeholder* non troppo vasto (dalle 6 alle 12

persone) e l'intervento del facilitatore che guidi la discussione cercando di mettere a fuoco pochi obiettivi aiutandosi anche con strumenti come post-it, poster, treppiedi e lavagne. Il ridotto numero di partecipanti consente di mediare alla scarsa propensione al parlare in pubblico e all'influenza altrui sulle proprie idee. Se messo in pratica in luoghi e contesti neutrali la tecnica del focus group fa emergere sia le opinioni di gruppo che quelle singole se opportunamente sollecitate (utilizzo dei post-it per esprimere le proprie idee a prescindere da quelle di altri).

Tecnica DELPHI

Questa tecnica mira ad ottenere la convergenza di opinioni su un determinato tema o problema da parte degli *stakeholder* senza che questi si confrontino direttamente. Ciò avviene attraverso un procedimento iterativo diviso in più round attraverso i quali a ciascun soggetto viene chiesto di esprimersi in forma anonima sul tema trattato dopo aver preso conoscenza, nel round precedente, dell'opinione degli altri in maniera anonima. Con più round si arriva alla convergenza delle opinioni senza particolari sforzi “[...] [evitando] contrasti, influenze da parte di attori “dominanti”” (Da Re 2016). Questa tecnica porta a galla le opinioni individuali, necessita di tempistiche lunghe e di personale specializzato nella elaborazione del materiale raccolto tra un round e l'altro.

Brainstorming

Simile alla tecnica del *focus group* come modalità di svolgimento, la tecnica del *brainstorming* basa le sue fondamenta sull'analisi delle idee dei membri di un gruppo raccolte durante la discussione (questa tecnica contempla l'uso di materiale di cancelleria quale post-it, poster, treppiedi e lavagne). Il numero dei partecipanti non è ristretto come quello del *focus group* ma soprattutto l'accesso non è riservato agli attori invitati ma è libero a chiunque sia interessato. In questo contesto il ruolo del facilitatore è più marginale; esso infatti si limita a stimolare la creatività più che a guidare la discussione.

In un processo partecipativo in cui viene spesso utilizzata questa tecnica si punta più alla quantità che alla qualità delle informazioni in quanto spesso volte è difficile scindere le opinioni individuali da quelle condivise dal gruppo.

Nominal Group Technique

Questa tecnica consente di raggiungere velocemente l'obiettivo preposto considerando le opinioni di tutti i partecipanti. Operativamente le idee di ciascuno vengono scritte in maniera anonima e vengono successivamente discusse e votate. Così facendo si evita che gli attori vengano influenzati l'uno dall'altro tuttavia non si riesce ad avere una visione di insieme del problema o progetto a causa della scarsa flessibilità che questo strumento offre.

Analisi Swot

L'acronimo SWOT (*Strengths, Weaknesses, Opportunities, Threats*) identifica uno strumento di pianificazione atto a definire le caratteristiche di un progetto in termini di punti di forza, punti di debolezza, opportunità, rischi.

Operativamente viene elaborata una matrice come quella riportata in Figura 4.1 che aiuta a definire le azioni da intraprendere per raggiungere l'obiettivo.

SWOT ANALYSIS		ANALISI INTERNA	
		FORZE	DEBOLEZZE
ANALISI ESTERNA	OPPORTUNITÀ	Sviluppare strategie in grado di sfruttare i punti di forza della struttura ricettiva STRATEGIE S - O (Strengths - Opportunities) - Formare il personale ad aumentare le vendite - Aumentare la pubblicità - Sviluppare nuovi prodotti - Diversificare il prodotto	Diminuire i punti di debolezza cercando di eliminarli del tutto attivando nuove opportunità STRATEGIE W - O (Weaknesses - Opportunities) - Rendendo la struttura più competitiva - Migliorando alcune competenze interne
	MINACCE	Sfruttare i punti di forza per difendersi dalle minacce STRATEGIE S - T (Strengths - Threats) - Collaborare con un competitor (almeno conoscersi di persona) - Differenziarsi dai competitors	Stabilire un piano di difesa in modo che le debolezze della struttura ricettiva non subiscano le minacce esterne STRATEGIE W - T (Weaknesses + Threats) - aumentare la promozione - ristrutturare - ridimensionarsi (nella peggiore delle ipotesi)

Figura 4.1 Matrice di analisi SWOT

Questa tecnica prevede che i partecipanti siano già coinvolti nel progetto e quindi è riservata a un gruppo ristretto di attori con conoscenze professionali del tema trattato.

Albero dei Problemi

Consiste nell'identificare gli aspetti negativi di una situazione attraverso una rappresentazione ad albero che ne esalti i rapporti causa-effetto. In questo modo i problemi che emergono vengono schematizzati e gerarchizzati, e successivamente trasformati in obiettivi attraverso il passaggio da rapporti di causa-effetto a quelli di mezzo-fine. Questa tecnica si presta al coinvolgimento di portatori di interessi eterogenei in quanto più i problemi sono visti da prospettive diverse più sarà facile trovarne la soluzione. Al tempo stesso questo implica un impegno maggiore da parte del facilitatore che ha il compito di scongiurare l'emergere di discussioni e rendere il processo fluido evitando perdite di tempo.

Open Space Technology (OST)

È la forma più libera di partecipazione in quanto coinvolge apertamente tutti i portatori di interesse. Il ruolo del facilitatore è piuttosto marginale considerando anche il numero "illimitato" di partecipanti. Le redini della discussione sono affidate al gruppo stesso mentre gli organizzatori possono agire sullo spazio e sulla divisione dei contenuti relativi agli spunti che possono fornire. Torna utile l'utilizzo di strumenti come lavagne e cartelloni posizionati in maniera strategica e logica che consenta di partizionare il tema in più sottotemi evitando di ottenere risultati in forma poco organizzata, rischio che un approccio così libero può comportare.

EASW

L' "*European Awareness Scenario Workshop*" garantisce la formulazione di scenari futuri possibili e un ampio dibattito tra i partecipanti, appartenenti

generalmente a quattro categorie sociali differenti ovvero cittadini residenti, amministratori pubblici, esperti di tecnologia, rappresentanti del mondo produttivo. Questo strumento ha l'obbiettivo di favorire un modello di sviluppo *bottom up* che garantisca una democraticità nella presa delle decisioni coinvolgendo come attori protagonisti i cittadini, profondi conoscitori del proprio territorio. La tecnica EASW si articola in due fasi, la prima consiste nella determinazione degli scenari futuri, la seconda nella proposta di idee. Le quattro categorie di partecipanti vengono divise e invitate a immaginare lo scenario futuro in relazione al problema trattato. Successivamente, in sessione plenaria, ciascuno scenario viene esposto e attraverso un dibattito si sceglie quello che più è comune a tutte le categorie. Nella seconda fase la divisione dei gruppi avviene in maniera mista garantendo ad ogni gruppo la partecipazione di rappresentanti di tutte le categorie coinvolte. Si procede ad elaborare delle idee per raggiungere gli obbiettivi prefissati nella fase precedente. In una seconda sessione plenaria vengono votate le proposte più valide che costituiranno la base per determinare gli interventi futuri. In tutto questo complesso sistema il ruolo del facilitatore è di fondamentale importanza, soprattutto nella seconda fase in cui è più difficile ottenere una convergenza di opinioni in un gruppo composto da rappresentati di categorie differenti.

World Cafè

La tecnica del *world cafè* permette di coinvolgere un grande numero di partecipanti dando loro la possibilità di dialogare divisi in piccoli gruppi. Operativamente, infatti, vengono disposti una serie di tavoli in numero tale che a ciascuno di essi si sieda un numero ristretto di persone (dalle quattro alle cinque persone). I partecipanti seduti in ciascun tavolo discutono delle tematiche lanciate dalla cabina di regia dell'incontro e possono scrivere e disegnare. Dopo massimo trenta minuti al tavolo resta seduto soltanto un referente, preventivamente nominato, mentre gli altri cambiano tavolo portando con sé idee e dubbi dal tavolo precedente. Dopo ciascun turno ad

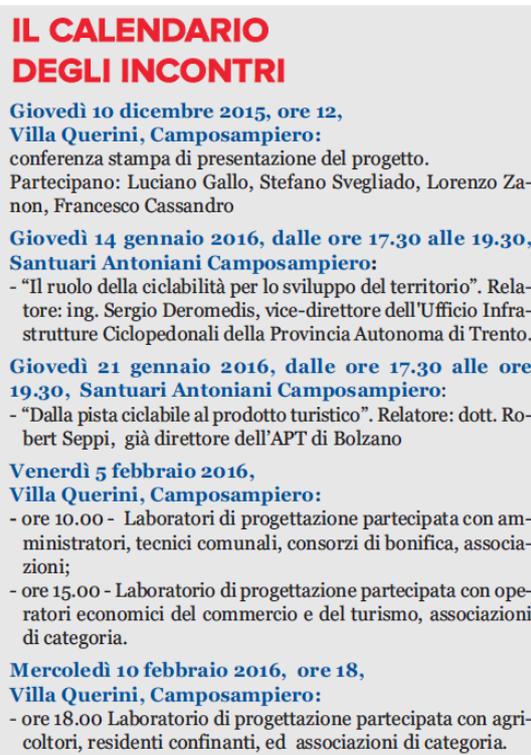
ogni tavolo la tematica centrale della discussione non cambierà ma ci sarà un costante apporto di nuove idee e argomentazioni. A questa prima fase, stabilito il numero dei turni, seguirà una seconda, in plenaria, che potrà coinvolgere il gruppo nel suo insieme per condividere ciò che è emerso nei vari tavoli durante ciascun turno. Il facilitatore ha il ruolo di introdurre l'argomento e, avviata la prima fase, girare per i tavoli incoraggiando tutti a partecipare gestendo le tempistiche dei cambi tavolo.

Le tecniche appena descritte rappresentano un punto di riferimento nel momento in cui la pubblica amministrazione o professionisti da essa commissionati intendano intraprendere un percorso partecipativo.

Come già anticipato, è inopportuno applicare questi strumenti senza che di essi vi sia una rielaborazione, un processo di *setting* e taratura, per adattarli al contesto in cui si opera. I temi trattati, gli attori coinvolti, l'investimento in termini di denaro e tempo nel processo di coinvolgimento sono le variabili che più influenzano la scelta del metodo e la sua applicazione.

4.1.1. Applicazione al caso Treviso-Ostiglia

Per comprendere meglio le dinamiche che interessano la pista, esternare le possibilità che questa offre e valutare quali sono le migliori prospettive future, la Federazione dei Comuni del Camposampierese ha deciso di servirsi dell'aiuto di esterni competenti per pianificare il processo partecipativo (Figura 4.2). Attraverso i giornali locali e i siti internet istituzionali sono stati coinvolti gli *stakeholder* appartenenti alle seguenti categorie: albergatori, proprietari di agriturismi, operatori della ricettività diffusa, guide turistiche, guide naturalistiche, dipendenti di enti gestori di strade e piste ciclabili, tecnici delle DMO (*Destination Management Organization*) locali, Consorzi turistici, delle Intese Programmatiche d'Area del territorio del Veneto centrale, dirigenti e funzionari degli enti gestori dei corsi d'acqua, imprese di servizi turistici (agenzie viaggio, noleggio e *transfert*), dipendenti di uffici IAT (Informazioni e Accoglienza Turistica), tecnici comunali, amministratori, consiglieri comunali, rappresentanti delle principali associazioni che promuovono la ciclabilità e il territorio e cittadini.



IL CALENDARIO DEGLI INCONTRI

Giovedì 10 dicembre 2015, ore 12, Villa Querini, Camposampiero:
conferenza stampa di presentazione del progetto.
Partecipano: Luciano Gallo, Stefano Svegliado, Lorenzo Zanon, Francesco Cassandro

Giovedì 14 gennaio 2016, dalle ore 17.30 alle 19.30, Santuari Antoniani Camposampiero:
- "Il ruolo della ciclabilità per lo sviluppo del territorio". Relatore: ing. Sergio Deromedis, vice-direttore dell'Ufficio Infrastrutture Ciclopedonali della Provincia Autonoma di Trento.

Giovedì 21 gennaio 2016, dalle ore 17.30 alle ore 19.30, Santuari Antoniani Camposampiero:
- "Dalla pista ciclabile al prodotto turistico". Relatore: dott. Robert Seppi, già direttore dell'APT di Bolzano

Venerdì 5 febbraio 2016, Villa Querini, Camposampiero:
- ore 10.00 - Laboratori di progettazione partecipata con amministratori, tecnici comunali, consorzi di bonifica, associazioni;
- ore 15.00 - Laboratorio di progettazione partecipata con operatori economici del commercio e del turismo, associazioni di categoria.

Mercoledì 10 febbraio 2016, ore 18, Villa Querini, Camposampiero:
- ore 18.00 Laboratorio di progettazione partecipata con agricoltori, residenti confinanti, ed associazioni di categoria.

Figura 4.2 Calendario degli incontri partecipativi

Durante il primo incontro avvenuto il 10/12/2015 i vertici della Federazione hanno esposto le intenzioni riguardo al progetto di riqualificazione della pista ciclabile. Nei due incontri successivi, avvenuti il 14/01/2016 e il 21/01/2016, sono stati delineati i concetti chiave riguardo il progetto di riqualificazione della Treviso-Ostiglia attraverso il contributo di esperti del settore viabilità

(ing. Sergio Deromedis) e turismo (dott. Robert Seppi). Lo scopo di queste serate è stato quello di informare, introdurre l'argomento, predisporre i partecipanti ad una collaborazione e ad uno scambio di opinioni. Questo costituisce un momento fondamentale in una progettazione partecipata. Gli attori che nelle fasi successive si siederanno attorno allo stesso tavolo devono avere lo stesso *background* di informazioni e devono "parlare la stessa lingua" per potersi innanzitutto capire e perché da un confronto di opinioni possa nascere qualcosa di costruttivo ed efficace.



Figura 4.3 Incontro informativo con il dott. Robert Seppi

Il coinvolgimento vero e proprio si è concretizzato nel secondo ciclo di incontri. In questa fase della progettazione partecipata le categorie di *stakeholder* sono state raggruppate in tre macro-categorie ovvero:

- Amministratori e tecnici della pubblica amministrazione

- Operatori del turismo e del commercio
- Associazioni, confinanti e residenti nei comuni attraversati dalla pista ciclabile

Ciascuna macro-categoria, in divisione dalle altre, è stata coinvolta in un incontro partecipativo costituito da più laboratori la cui struttura organizzativa viene riportata in Tabella 4.1.

Tabella 4.1 Format delle sedute di laboratorio

Tempo	Attività	
30 minuti	Federazione dei Comuni: saluti Riassunto dei contenuti degli incontri tecnici con Sergio Deromendis e Robert Seppi.	
5 minuti	Divisione in due sottogruppi (massimo 15 persone con criterio casuale)	
40 minuti	Gruppo 1 Attività A: valenze della pista ciclabile Attività B: aspettative sulla gestione della pista ciclabile	Gruppo 2 Attività C: discussione su possibili modalità di gestione
40 minuti	Gruppo 2 Attività A: valenze della pista ciclabile Attività B: aspettative sulla gestione della pista ciclabile	Gruppo 1 Attività C: discussione su possibili modalità di gestione
20 minuti	Presentazione in plenaria dei risultati della discussione e delle azioni future	



Figura 4.4 Introduzione ai laboratori

Essendo trascorso del tempo dall'ultimo incontro informativo avvenuto il 21/01/2016 è stato necessario fare un breve riepilogo degli incontri precedenti, con lo scopo di calare nuovamente i partecipanti nel contesto e nel tema da affrontare (Figura 4.4).

Dopo essere stati divisi in due sottogruppi di circa quindici persone l'uno, i partecipanti del primo sottogruppo sono stati invitati a riflettere e discutere sulle valenze della pista ciclabile Treviso–Ostiglia (attività A) e su quali sono le aspettative rispetto alle diverse categorie di valenze (attività B). La metodologia applicata durante l'attività A è stata quella del *brainstorming*, opportunamente modificato rispetto al numero di partecipanti e alle dinamiche dei diversi gruppi mentre durante l'attività B è stata utilizzata la tecnica del *focus group*. Per facilitare la discussione durante il *brainstorming* i partecipanti sono stati invitati ad utilizzare i post-it. L'utilizzo di questo strumento consente a coloro che non sono a loro agio nel parlare in pubblico di esporre le proprie opinioni e a coloro che hanno difficoltà di sintesi di riflettere su quale sia il concetto fondamentale che vogliono esprimere in relazione al quesito posto. Nel caso specifico ai partecipanti è stato chiesto di sintetizzare in uno o più post-it cosa rappresentasse per loro la pista ciclabile

Treviso-Ostiglia. Dopo qualche minuto i post-it compilati sono stati ritirati e posizionati sul cartellone nell'area indicante la valenza (Turismo, Mobilità, Salute, Socializzazione ricreativa, Natura, Governance - Network, Identità, Sviluppo economico, Altro) che meglio rappresentava l'ambito in cui si inseriva ciascun concetto espresso (Figura 4.5).

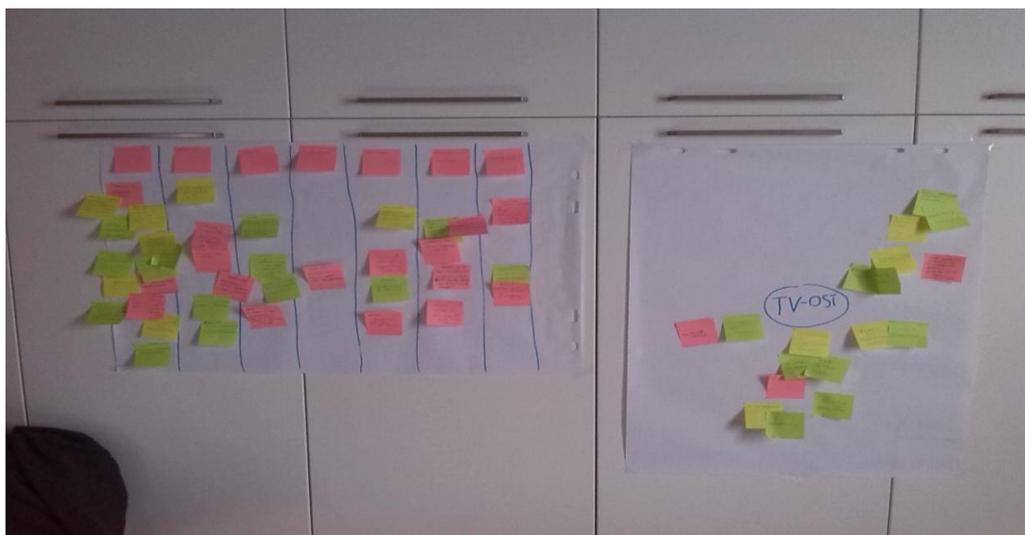


Figura 4.5 Utilizzo dei post-it durante il brainstorming

L'elevato numero dei partecipanti rientranti nella categoria dei confinanti e residenti nei comuni attraversati dalla pista e dei cittadini riuniti in associazioni ha imposto di modificare momentaneamente la tecnica di gestione dell'attività. Infatti, non si è fatto uso di post-it ma la discussione con questa categoria è stata condotta servendosi di un lavagna a fogli mobili.

Durante l'attività B, invece, i partecipanti hanno discusso apertamente sulle aspettative future in relazione a ciascuna valenza. Il facilitatore ha diretto la discussione come in un *focus group* scandendo con brevi interventi le categorie di valenze individuate durante l'attività precedente. I concetti chiave emersi dal dibattito sono stati annotati su dei nuovi post-it che sono stati collocati in un secondo cartellone alla colonna adeguata rappresentante ciascuna valenza presa in considerazione.

Parallelamente, in una sede separata, il secondo gruppo ha partecipato all'attività C ovvero un *focus group* incentrato sulle diverse modalità di gestione dell'infrastruttura: gestione ordinaria esclusivamente pubblica, gestione con l'intervento di aziende private o cooperative sociali oppure gestione mista pubblico e privata.

Per gestione ordinaria della pista ciclabile si intende un intervento esclusivo della pubblica amministrazione che, servendosi di un'impresa specializzata nella manutenzione del verde selezionata attraverso un bando pubblico, garantisce la manutenzione ordinaria della vegetazione con il minor costo possibile.

La gestione con valenza sociale prevede il coinvolgimento di persone svantaggiate come ad esempio disoccupati, portatori di handicap, persone con varie tipologie di disagio sociale o con necessità di un reinserimento nella società. Questa seconda tipologia di gestione richiede attenzione a livello di comunicazione per spiegare il valore del lavoro, avere garanzia di continuità e rispetto di un disciplinare di qualità. Questo modello può essere sostenuto da specifici progetti e contributi pubblici. Un esempio di questo modello gestionale è quello descritto nel primo incontro informativo da Sergio Deromedis durante la presentazione del caso studio "Sistema delle piste ciclabili della Provincia autonoma di Trento".

Il terzo modello gestionale differisce dai precedenti per il coinvolgimento degli attori privati (singoli residenti o imprese). Questa collaborazione può avvenire con varie modalità che devono essere regolamentate da specifici accordi o contratti. Il privato può intervenire con la presa in cura diretta del verde. Un esempio è costituito dall'accordo che esisteva fra Ferrovie dello Stato e confinanti prima della costruzione della pista ciclabile e può evolvere fino all'organizzazione di un sistema di *governance* che riconosca un valore alla funzione turistico ricreativa dell'ecosistema attraversato dalla pista ciclabile. In questo modo è possibile realizzare interventi di miglioramento degli ambienti naturali e della dotazione turistica dell'infrastruttura attraverso

progetti di mitigazione e compensazione sostenuti volontariamente da imprese del territorio.

Durante la seduta di laboratorio ciascun modello di gestione è stato brevemente introdotto dal facilitatore che dopo aver dato il via alla discussione ha annotato su una lavagna a fogli mobili gli spunti emersi dal dibattito instaurato (Figura 4.6).

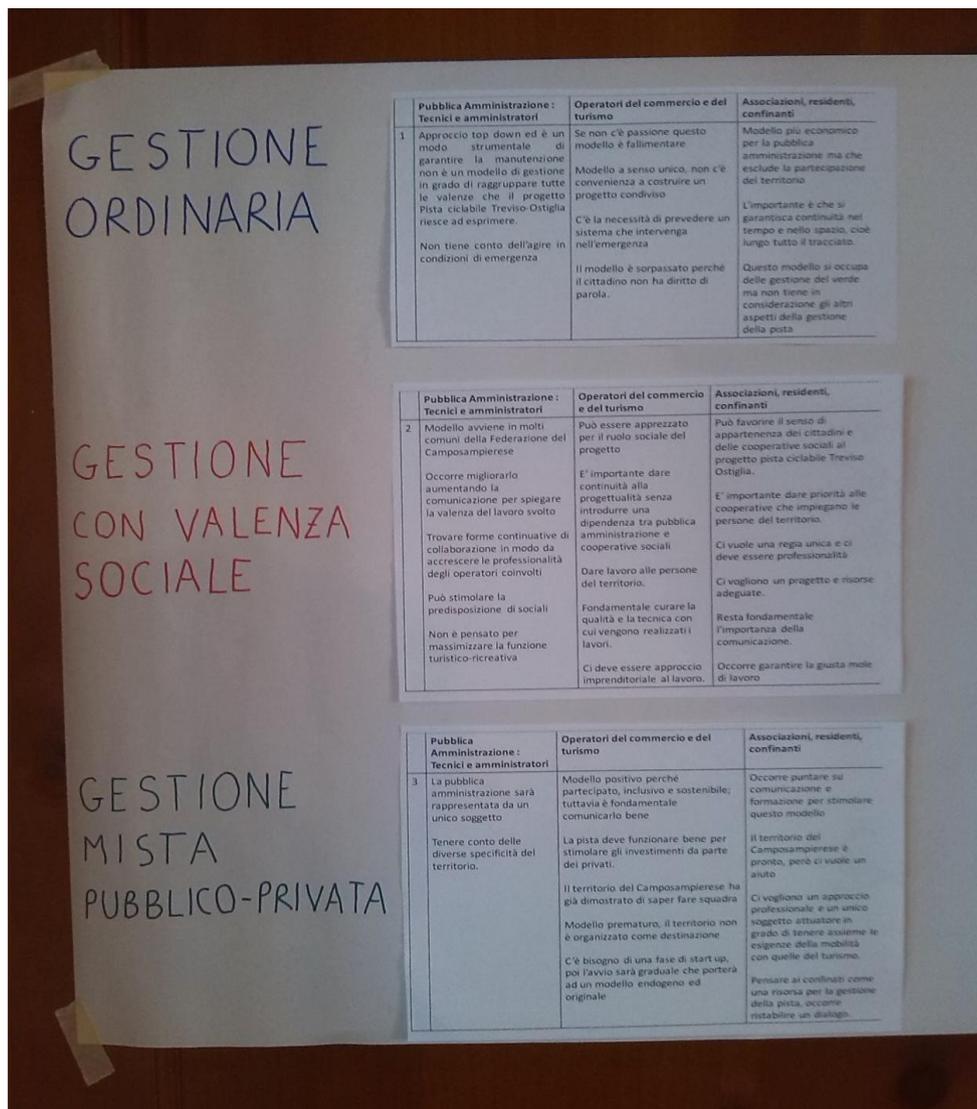


Figura 4.6 Rielaborazione dei fogli utilizzati durante il focus group

Al termine della prima fase c'è stato uno scambio dei sottogruppi in modo che entrambi partecipassero a tutti i laboratori. Successivamente i sottogruppi si sono riuniti in un momento di plenaria durante il quale attraverso l'utilizzo della tecnica OST sono stati riportati in forma discorsiva i risultati della discussione ed è stata prospettata la terza parte del processo di coinvolgimento ovvero quella inerente la somministrazione di questionari ai fruitori della pista.

In occasione degli incontri informativi e dei laboratori, il ruolo del facilitatore è stato affidato ad un professionista, mentre le attività di osservazione del linguaggio formale ed informale e delle reazioni dei partecipanti durante gli stessi, di trascrizione degli interventi e loro rielaborazione ed interpretazione, sono state svolte nell'ambito della presente tesi.

4.2. Definizione dei profili dei frequentatori

La terza fase della progettazione partecipata è finalizzata a comprendere alcuni aspetti inerenti l'utilizzo della pista ciclabile Treviso-Ostiglia e consiste in un'analisi dei suoi fruitori. Tale analisi è stata condotta attraverso la somministrazione di un questionario ai frequentatori della pista che ha avuto luogo nel periodo tra Maggio 2016 ed Agosto 2016 in sette giornate, di cui tre festive e quattro feriali, per la durata media di dieci ore ciascuna. I primi cinque rilievi sono stati effettuati nei pressi del "Bike Park km 99" (Comune di Trebaseleghe) e gli ultimi due all'incrocio tra la ciclabile Treviso-Ostiglia e la ciclabile del Muson (Comune di Camposampiero).



Figura 4.7 Postazione per la compilazione dei questionari

I frequentatori della ciclabile venivano invitati ad accomodarsi in delle apposite postazioni a bordo pista e a compilare il questionario in maniera autonoma. La compilazione del questionario richiedeva in media dai quattro ai sei minuti durante i quali ci si limitava a fornire delucidazioni su alcune domande qual'ora venisse espressamente richiesto dall'intervistato.



Figura 4.8 Compilazione dei questionari

Oltre a seguire la compilazione dei questionari, sono stati conteggiati per ciascuna ora il numero dei pedoni e dei ciclisti che transitavano suddividendo quest'ultimi in base alla bicicletta utilizzata ovvero mountain bike, bici da città, bici da corsa, bici da viaggio, bici elettrica.

Per dare la possibilità di esprimere il proprio parere e contributo anche a chi non ha avuto occasione di frequentare la pista nelle giornate in cui venivano effettuati i rilievi, sono stati lasciati in delle apposite postazioni alcuni questionari a disposizione dei frequentatori.

4.2.1. Stesura del questionario

La stesura del questionario per la raccolta di dati è un momento di fondamentale importanza durante la conduzione di un'indagine territoriale. La struttura del questionario, la sua lunghezza, le modalità di risposta alle domande e le parole con cui le stesse vengono formulate influenzano notevolmente il modo di rispondere degli intervistati producendo cambiamenti anche superiori al 25%.

Una volta identificati l'obiettivo dell'indagine e le modalità di somministrazione del questionario si procede alla sua stesura tenendo in considerazione alcuni accorgimenti. Innanzitutto le domande devono essere formulate nella maniera più semplice possibile per ovviare a possibili interpretazioni errate e al tempo stesso devono essere esaustive ovvero contenere tutte le informazioni utili per dare la risposta. Nella formulazione della domanda deve essere garantita l'oggettività evitando di fare uso di parole o frasi che possano intimidire o compiacere il rispondente. I quesiti devono essere organizzati in modo tale da seguire l'ordine cronologico dei fatti per aiutare la memoria storica del rispondente. Altrettanta attenzione va riposta nella stesura delle risposte qualora si tratti di risposte a scelta multipla. Esse devono mutualmente escludersi ed essere formulate e impostate in maniera tale da agevolare l'intervistato a dare una risposta, pertanto è di fondamentale importanza che vi sia omogeneità per quanto riguarda la loro lunghezza, precisione, chiarezza e che venga utilizzata con attenzione la modalità "non so", "indifferente", "altro". In sede di stesura del questionario è fondamentale avere già le idee chiare sul tipo di dati che si vogliono ricavare sia per quanto riguarda la scelta delle domande e delle risposte sia per l'impostazione di un layout tale da semplificare la fase di imputazione e rielaborazione dei dati.

Nella fattispecie il questionario utilizzato durante l'indagine relativa alla pista ciclabile Treviso-Ostiglia, allegato al presente lavoro, è stato sviluppato in quattro pagine nelle quali sono presenti sia domande dicotomiche e a risposta multipla che domande aperte.

Il questionario è diviso in sei sezioni :

- Percorrenza della pista ciclabile
- Spese sostenute durante la frequentazione della pista
- Valutazione della pista ciclabile
- Profilo generale dell'intervistato
- Profilo tecnico dell'intervistato
- Domande inerenti il soggiorno turistico (solo per i cicloturisti)

Da questa suddivisione si evince che l'obbiettivo del questionario è ottenere informazioni su tematiche differenti. Innanzitutto tracciare il profilo del fruitore tipico attraverso l'analisi della percorrenza della pista e delle informazioni personali nonché della sua dotazione tecnica. In seconda battuta stimare l'indotto economico e turistico generato dalla pista analizzando la spesa media effettuata dai frequentatori. In ultima, ma di grande importanza, cogliere le criticità che la pista presenta in modo da indirizzare la Pubblica Amministrazione ad una gestione mirata della stessa che faccia fronte alle richieste e alle necessità della popolazione.

4.2.2. Elaborazione dati

Dopo aver raccolto un numero sufficiente di questionari è stata impostato un foglio di lavoro Microsoft Excel per l'imputazione dei dati in modo che questi potessero essere rielaborati statisticamente utilizzando le funzioni del programma. In Figura 4.9 viene riportata una porzione di tale foglio di lavoro.

1	range	[1-31]	[6-10]	[text]	[text]	[1,2]		[1,0]	[1,0]	[1,0]	[1,0]	[1,0]	[text]	1,2,3,4,5,6	[text]		[1,0]	[1,0]	[1,0]	[1,0]	[1,0]	[1,0]	[1,0]	[1,0]	[1,0]	[1,0]
2	n°	data- giorno	data- mese	località	condizioni meteo	sommministrazione	PERCURRENZA PISTA CICLABILE TREVISO-	per quali attività è qui oggi principalmente	spostamento quotidiano	allenamento sportivo	escursione giornaliera	turismo con soggiorno di almeno 1 notte	altro	1.5.1 (specificare)	Con chi sta percorrendo la ciclabile oggi? (specificare)	3	internet, social network	amici, parenti, conoscenti	tour operator o agenzia viaggi	materiale informativo (brochure, newsletter, ...)	servizi per il turismo, uffici turistici	conoscenza personale	segnalica stradale, cartellonistica	struttura ricettiva dove risiede	riviste specializzate o associazioni sportive	
3	n	gg	mm	loc	meteo	comp	1	1.1	1.2	1.3	1.4	1.5	1.5.1 (specificare)	2	2.1 (specificare)	3	3.1	3.2	3.3	3.4	3.5	3.6	3.7	3.8	3.9	
4	1	22	5	km 99	sole	2		0	0	1	0	0		3			1	1	0	0	0	0	0	0	0	
5	2	22	5	km 99	sole	2		0	0	1	0	0		3			0	1	0	0	0	0	0	0	0	0
6	3	22	5	km 99	sole	2		0	0	1	0	0		3			0	0	0	0	0	0	0	1	0	0
7	4	22	5	km 99	sole	2		0	0	1	0	0		2			0	1	0	1	0	0	0	1	0	0
8	5	22	5	km 99	sole	2		0	0	1	0	0		2			1	1	0	0	0	0	0	0	0	0
9	6	22	5	km 99	sole	2		0	0	1	0	0		2			0	1	0	0	0	0	0	0	0	0
10	7	22	5	km 99	sole	2		0	0	1	0	0		2			0	1	0	0	0	0	0	0	0	0
11	8	22	5	km 99	sole	2		0	1	0	0	0		1			0	0	0	0	0	0	1	0	0	0
12	9	22	5	km 99	sole	2		0	0	1	0	0		1			0	0	0	0	0	0	1	0	0	0
13	10	22	5	km 99	sole	2		0	0	1	0	0		2			1	0	0	0	0	0	0	0	0	0
14	11	22	5	km 99	sole	2		0	0	1	0	0		3			0	0	0	0	0	0	0	1	0	0
15	12	22	5	km 99	sole	2		0	1	0	0	0		1			0	0	0	0	0	0	1	1	0	0
16	13	22	5	km 99	sole	2		0	0	1	0	0		2			0	0	0	0	0	0	1	0	0	0
17	14	22	5	km 99	sole	2		0	0	1	0	0		2			0	0	0	0	0	0	1	0	0	0
18	15	22	5	km 99	sole	2		0	1	0	0	0		1			0	1	0	0	0	0	0	0	0	0
19	16	22	5	km 99	sole	2		0	0	1	0	0		3			0	0	0	0	0	0	1	0	0	0
20	17	22	5	km 99	sole	2		0	0	1	0	0		1			1	1	0	0	0	0	0	0	0	0
21	18	22	5	km 99	sole	2		0	0	1	0	0		3			1	1	0	0	0	0	0	0	0	0
22	19	22	5	km 99	sole	2		0	0	1	0	0		2			0	0	0	0	0	0	1	0	0	0
23	20	22	5	km 99	sole	2		0	0	0	0	1	giuro pia				0	0	0	0	0	0	1	0	0	0
24	21	22	5	km 99	sole	2		0	0	1	0	0		3			0	0	0	0	0	0	1	0	0	0
25	22	22	5	km 99	sole	2		0	0	1	0	0		1			0	0	0	0	0	0	1	0	0	0
26	23	22	5	km 99	sole	2		0	0	1	0	0		2			0	0	0	0	0	0	1	0	0	0
27	24	22	5	km 99	sole	2		0	0	1	0	0		1			0	0	0	0	0	0	0	0	0	0

Figura 4.9 Imputazione dati questionari

Dopo aver inserito i dati dei 267 questionari raccolti, quest'ultimi sono stati suddivisi in tre gruppi ovvero in questionari compilati rispettivamente da residenti, escursionisti e cicloturisti. Per informazioni relative al criterio di suddivisione dei questionari in queste tre categorie si rimanda al successivo capitolo relativo ai risultati.

Come si può vedere in Figura 4.10, è stato utilizzato un foglio di lavoro Microsoft Excel anche per quanto riguarda la rielaborazione dei dati relativi ai passaggi conteggiati.

		8.00 - 9.00	9.00 - 10.00	10.00 - 11.00	11.00 - 12.00	12.00 - 13.00	13.00 - 14.00	14.00 - 15.00	15.00 - 16.00	16.00 - 17.00	17.00 - 18.00	TOT	
Dom 22/05/2016													
	MOUNTAIN BIKE		47	60	53	33	11	23	72	74		373	34,3%
	BICI DA CITTA'		23	44	45	28	10	21	102	137		410	37,7%
	BICI DA CORSA		10	7	3	2	0	0	2	8		32	2,9%
	BICI DA VIAGGIO		7	16	11	10	2	25	21	8		100	9,2%
	BICI ELETTRICA		0	0	0	0	0	0	2	4		6	0,6%
	PIEDI		25	16	37	18	0	4	10	56		166	15,3%
	TOT		112	143	149	91	23	73	209	287		1087	
			10,3%	13,2%	13,7%	8,4%	2,1%	6,7%	19,2%	26,4%			
Gio 26/05/2016													
	MOUNTAIN BIKE	5	8	14	6	7	2	9	17	13	12	93	29,5%
	BICI DA CITTA'	6	8	5	5	7	6	16	15	14	13	95	30,2%
	BICI DA CORSA	2	3	2	4	0	1	4	1	5	1	23	7,3%
	BICI DA VIAGGIO	0	4	0	0	0	0	0	0	0	3	7	2,2%
	BICI ELETTRICA	1	0	0	0	0	0	1	0	0	0	2	0,6%
	PIEDI	17	6	9	4	4	1	10	9	9	26	95	30,2%
	TOT	31	29	30	19	18	10	40	42	41	55	315	
			9,8%	9,2%	9,5%	6,0%	5,7%	3,2%	12,7%	13,3%	13,0%	17,5%	
Dom 05/06/2016													
	MOUNTAIN BIKE		7	16	21	17	9	16	37	34		157	42,7%
	BICI DA CITTA'		0	1	13	8	1	11	20	25		79	21,5%
	BICI DA CORSA		0	0	0	0	0	0	3	0		3	0,8%
	BICI DA VIAGGIO		0	0	0	0	0	0	5	1		6	1,6%
	BICI ELETTRICA		0	0	1	0	0	0	0	0		1	0,3%
	PIEDI		9	25	26	5	4	9	23	21		122	33,2%
	TOT		16	47	61	30	14	36	88	81		368	

Figura 4.10 Imputazione dati passaggi

5. Risultati

In Tabella 5.1 sono riportate le quote di affluenza alle varie fasi della progettazione partecipata per ogni macro-categoria di *stakeholder*. In Tabella 5.2 viene proposta una rielaborazione statistica degli stessi dati che si riassume nel grafico di Figura 5.1 dove viene messo in evidenza l'andamento del tasso di partecipazione di ogni categoria durante l'intero processo partecipativo.

Tabella 5.1 Quote di partecipazione alle varie fasi del progetto

Data	Attività	Relatori e partecipanti	Pubblica Amministrazione	Operatori economici	Residenti e associazioni	Tot.
14/01/2016	Incontro informativo	Ing. Sergio Deromedis	18	5	40	63
21/01/2016	Incontro informativo	Dott. Robert Seppi	26	11	48	85
05/02/2016	Laboratorio	Pubblica amministrazione	26	1	1	28
05/02/2016	Laboratorio	Operatori economici	1	12	3	16
10/02/2016	Laboratorio	Residenti ed associazioni	3	2	17	22

Tabella 5.2 Elaborazione statistica della partecipazione degli stakeholder

Categorie stakeholder	Pubblica amministrazione	Operatori economici	Residenti e associazioni	Tot.
Inviti	95 (35%)	85 (31%)	91 (34%)	271
Quota di invitati presenti il 14/01/2016	19%	6%	44%	
Affluenza media				23%
Quota di invitati presenti il 21/01/2016	27%	13%	53%	
Affluenza media				31%
Quota di partecipanti a entrambi gli incontri	13%	1%	15%	
Affluenza media				10%
Quota di partecipanti ad almeno un laboratorio	27%	16%	22%	
Affluenza media				22%
Partecipanti ad almeno un incontro e un laboratorio	14%	11%	15%	
Affluenza media				13%

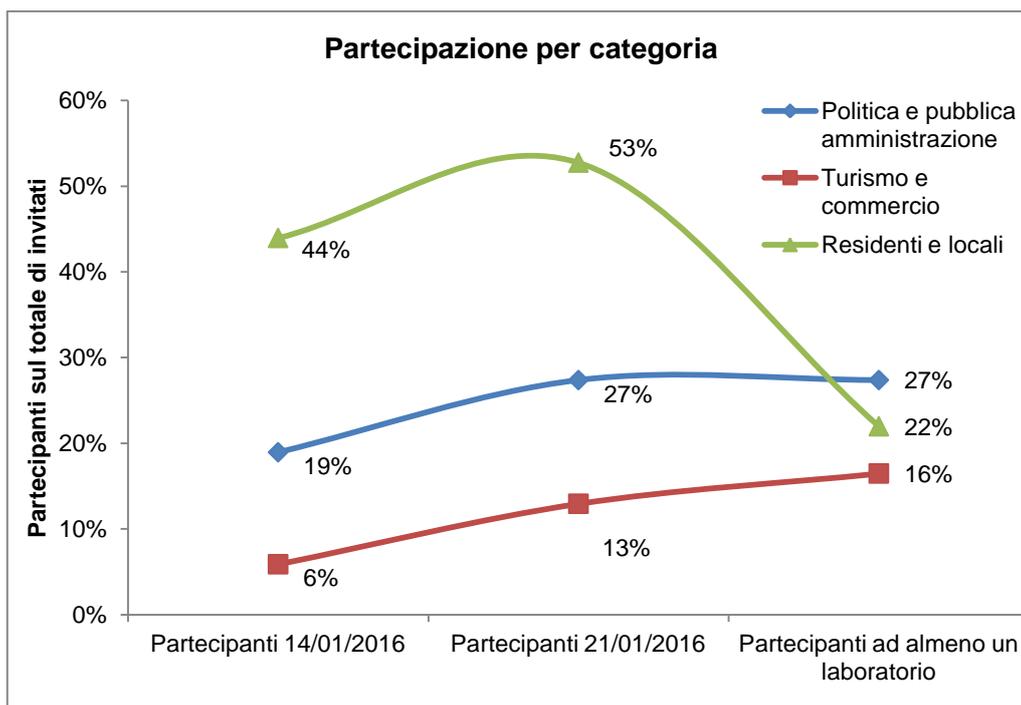


Figura 5.1 Partecipazione alle varie fasi della progettazione

Dal grafico di Figura 5.1 si nota come nella prima fase della progettazione partecipata, ovvero quella di carattere informativo consistente negli incontri del 14 e 21 Gennaio, la categoria dei residenti e locali abbia risposto in maniera più forte delle altre categorie con un 44% e un 53% di partecipanti rispetto al numero di invitati. Nella seconda fase, invece, si è assistito ad un calo della medesima categoria che scende ad un 22% risultando addirittura inferiore a quella della politica e pubblica amministrazione. Quest'ultima categoria, così come quella dei rappresentanti del turismo e del commercio che mediamente ha apportato un'affluenza minore, ha partecipato in maniera crescente e costante alle varie fasi del progetto. Mentre la prima fase del coinvolgimento era di tipo informativo in cui le interazioni tra relatore e platea erano minime, durante i laboratori era necessario esporsi e partecipare più attivamente. Questo probabilmente ha costituito un ostacolo per i cittadini e residenti più riservati e con minori capacità di comunicazione. Possiamo affermare anche che è possibile che questa categoria di portatori di interesse si ritenesse soddisfatta delle informazioni già acquisite durante i due incontri

informativi e che non intendesse proseguire oltre nella progettazione partecipata. Questo non è avvenuto per le altre due categorie in quanto gli operatori del turismo e del commercio erano maggiormente motivati a seguire il progetto vedendo in questo un'opportunità di business mentre i rappresentanti della pubblica amministrazione si sentivano maggiormente chiamati in causa essendo trattati i temi di gestione e di manutenzione della pista.

Nei seguenti paragrafi vengono riassunti in modo schematico i principali concetti emersi durante gli incontri tecnici e i laboratori partecipativi. Per ogni laboratorio viene riportata l'analisi dei risultati ottenuti e i concetti emersi con maggiore frequenza.

PRIMO INCONTRO INFORMATIVO

Data: Giovedì 14 gennaio 2016

Partecipanti: 65 persone

Titolo: Un nuovo modello di sviluppo per il territorio. Il ruolo della ciclabilità.

Relatore: Ing. Sergio Deromedis, ufficio piste ciclabili Provincia Autonoma di Trento

Obiettivi: Motivare i partecipanti, condividere gli obiettivi, approfondire i concetti tecnici legati alla ciclabilità.

Contenuti:

L'importanza della ciclabilità

I punti di forza della ciclabilità riguardano :

- la sostenibilità : la bicicletta permette di muoversi senza inquinare
- sicurezza : migliorare le infrastrutture riduce il coinvolgimento di utenti deboli in incedenti stradali
- salute : un ampio utilizzo della bicicletta diminuisce il numero di automobili in circolazione e di conseguenza le emissioni di polveri sottili

- economia : la ciclabilità attiva un risparmio per le spesa pubblica e al tempo stesso fa risparmiare al privato i costi legati all'acquisto di carburante e alla manutenzione dell'automobile; grazie al turismo la ciclabilità attiva significative economie per i territori coinvolti nel prodotto turistico.

Presentazione di un caso studio: le piste ciclabili del Trentino

La definizione del Piano delle Piste ciclabili della Provincia autonoma di Trento è una buona pratica i cui punti di forza si devono ricercare nella perfetta sinergia fra politiche di integrazione sociale (la manutenzione della rete è affidata a persone svantaggiate), politiche di recupero del patrimonio ambientale e sviluppo di politiche turistiche. Queste decisioni hanno dato il via ad un processo di pianificazione della rete di infrastrutture e dei prodotti turistici coordinato da tecnici competenti interni alla Provincia autonoma di Trento.

Presentazione dei criteri di qualità di una pista ciclabile

I requisiti di base per realizzare e gestire correttamente una pista ciclabile riguardano:

- la sicurezza (livello di traffico, omogeneità del tracciato, punti pericolosi)
- la continuità (deviazioni e dislivelli, capillarità)
- l'attrattività (grado di scorrimento, pavimentazione, qualità ambientale)

Questo significa che occorre avere un approccio oggettivo e professionale alla pianificazione, gestione e manutenzione delle infrastrutture ciclabili.

SECONDO INCONTRO INFORMATIVO

Data: Giovedì 21 gennaio 2016

Partecipanti: 85 persone

Titolo: Dalla pista ciclabile al prodotto turistico.

Relatore: dott. Robert Seppi, ex-direttore dell'APT di Bolzano

Obiettivi: motivare i partecipanti, condividere gli obiettivi, approfondire i concetti tecnici legati al turismo di qualità, al prodotto turistico e al cicloturismo.

Contenuti:

Turismo di qualità

Fare turismo territoriale significa creare un sistema turistico e non un turismo di settore. Il turismo deve essere interpretato come un bene comune per le popolazioni che abitano un territorio. È essenziale che le risorse e le peculiarità turistiche siano riconosciute con convinzione e con orgoglio dagli operatori turistici e dai residenti. Il turismo territoriale è una nuova filosofia di fare vacanza e di viaggiare in cui si predilige la selezione qualitativa alla quantità e al qualunquismo dell'offerta; la cura e la cultura dell'accoglienza personalizzata dell'ospite rispetto alla standardizzazione dell'accoglienza di massa; la ricerca delle autenticità, delle originalità e delle unicità di interesse turistico di un territorio rispetto all'imitazione e l'importazione di mode, di servizi e di eventi non attinenti alla propria tradizione.

Operatori del turismo territoriale

La ricerca di un turismo di qualità richiede un approccio professionale al turismo. Il cicloturismo nelle sue varie forme è un esempio di turismo territoriale di qualità. Per dare concretezza ad un progetto di sviluppo cicloturistico occorre coinvolgere operatori che conoscono, approfondiscono e valorizzano i temi della tradizione locale della storia e della cultura legata alla propria terra. Gli operatori sono entusiasti sostenitori e ricercatori dell'autentico evitando banalizzazioni e standardizzazioni. Nella strutturazione dei servizi turistici gli operatori utilizzano preferibilmente personale qualificato, si prendono cura degli ospiti stabilendo con loro relazioni non superficiali con intento educativo e didattico, operano per un

basso impatto ambientale della loro attività e per la salvaguardia dell'ambiente locale.

Il successo del prodotto turistico territoriale

Per riuscire a progettare un prodotto turistico di successo , nel caso specifico la ciclovia Treviso-Ostiglia, si deve produrre qualcosa di cui il pubblico abbia veramente bisogno. Un prodotto turistico è l'espressione e non la sommatoria di una serie di servizi e di beni che lo rendono fruibile e garantito nel tempo. La monocultura turistica è superata da tempo. E' la domanda che determina l'offerta e quindi il prodotto turistico va continuamente monitorato in base all'evoluzione del mercato e allo stile di vita della popolazione. Una destinazione può avere anche più prodotti turistici. Ma non è il tanto che conquista il mercato, ma è la qualità. L'operatore turistico deve fare un duplice sforzo di fantasia: creare il prodotto ma avendo in mente coloro a cui può servire e piacere quindi mettersi nei loro panni, sforzarsi di pensare come loro, di vivere come loro. Una volta creato il prodotto, prima di promuoverlo, va testato più volte.

LABORATORI PARTECIPATIVI

Attività A

Data: Venerdì 5 febbraio e Mercoledì 10 febbraio

Partecipanti : 63

Titolo: Le valenze della pista ciclabile Treviso-Ostiglia

Obiettivi: creare un clima di creatività dove far emergere, da parte dei portatori di interesse, le molteplici valenze della pista ciclabile Treviso-Ostiglia.

Formazione del team: un facilitatore, un trascrittore degli interventi/osservatore delle dinamiche tra i partecipanti

Tecnica: *Brainstorming*

In Tabella 5.3, 5.4, 5.5, uno per ogni categoria di operatori, vengono presentati i *report* sui concetti che ciascun partecipante ha espresso nei post-it che aveva a disposizione suddivisi per tipologia di valenza. Nei grafici di Figura 5.2, 5.3, 5.4 vengono riportate le suddivisioni in percentuale delle valenze più trattate durante il brainstorming. Le macro aree sono state pre-determinate dal facilitatore in base al tipo di informazioni che voleva trarre dalla seduta.

Tabella 5.3 Report brainstorming con amministratori e tecnici della Pubblica Amministrazione

Macro aree	Amministratori e tecnici della pubblica amministrazione	
	Sottogruppo 1	Sottogruppo 2
Turismo	<ul style="list-style-type: none"> - Attrattività turistica - Nuova opportunità turistica 	
Mobilità	<ul style="list-style-type: none"> - Una tangenziale per una “mobilità sostenibile” - Un collegamento fra paesi che dà la possibilità ai cittadini di tutte le età di fare attività sportive preservandoli dai pericoli e fruttando l’ambiente naturale - Opportunità per le persone di un collegamento pedonale immerso nella natura e in sicurezza - È una buona idea che serve solo come “autostrada” ma non dà visibilità turistica ai centri urbani 	
Salute	<ul style="list-style-type: none"> - Un ambiente “sano” in cui fare attività fisica e ritemperare la mente 	<ul style="list-style-type: none"> - Percorso di benessere - Una grande opportunità di cambiare abitudini e la qualità di vita dei cittadini - Luogo per esercitare il movimento
Socializzazione ricreativa		<ul style="list-style-type: none"> - Luogo di socializzazione - Punto di aggregazione e svago

Natura	<ul style="list-style-type: none"> - Cerniera tra Est e Ovest: su questo concetto si sono sviluppati interessanti iniziative di valorizzazione turistica ambientale del nostro territorio - Rispetto per ambiente 	<ul style="list-style-type: none"> - Polmone verde
Governance - Network	<ul style="list-style-type: none"> - Trasversalità con altri territori - Il collegamento di tutte le ciclabili venete 	<ul style="list-style-type: none"> - Superamento dei confini comunali
Identità	<ul style="list-style-type: none"> - Promozione di un territorio non eclatante ma vero e tipico - Un modo di osservare il territorio da una posizione non comune 	<ul style="list-style-type: none"> - Bellezza del territorio - Opportunità di pubblicizzazione dei beni culturali - Orgoglio per i cittadini - Un simbolo, un'opportunità per manifestare la propria identità
Sviluppo economico	<ul style="list-style-type: none"> - Occasione di sviluppo economico 	<ul style="list-style-type: none"> - Opportunità di creare economia - Una risorsa che genera valore
Altro	<ul style="list-style-type: none"> - Opportunità per il territorio - Opportunità di recuperare il demanio ferroviario dismesso 	<ul style="list-style-type: none"> - Un progetto di riqualificazione rappresenta un'opportunità

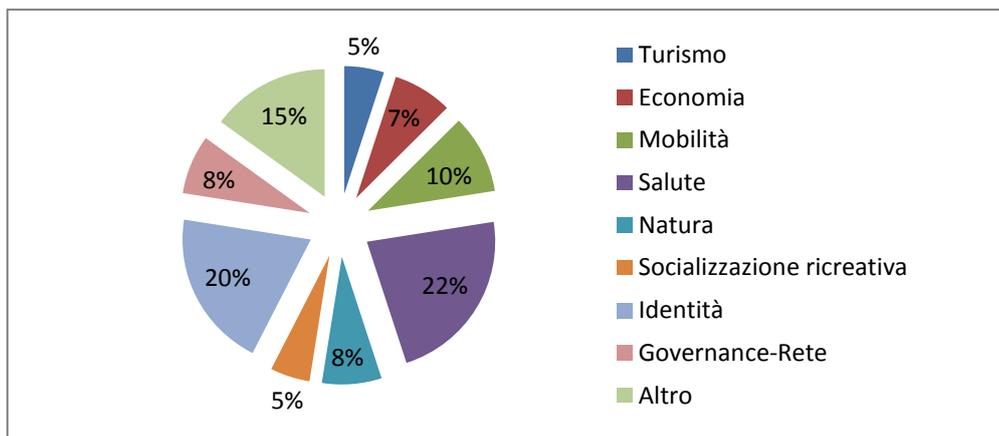


Figura 5.2 Suddivisione in percentuale dei post-it con amministratori e tecnici della Pubblica Amministrazione

Tabella 5.4 Report brainstorming con operatori del turismo e del commercio

Macro aree	Operatori del turismo e del commercio	
	Gruppo 1	Gruppo 2
Turismo	<ul style="list-style-type: none"> - Occasione di rilancio turistico - Un'asse che interseca le più importanti "vie" turistiche su gomma e per acqua in modo alternato - Dal punto di vista turistico ha un potenziale enorme ancora inespresso: potrebbe essere utilizzato in maniera "slow" - Visita del territorio - Richiamo per turisti 	<ul style="list-style-type: none"> - Attrazione per visitatori - Risorsa turistica
Mobilità	<ul style="list-style-type: none"> - Autostrada a cielo aperto ad uso domenicale - La Treviso-Ostiglia è un insieme di persone che la percorrono quotidianamente a piedi e in bici - Utile per spostarsi da un paese a un altro 	<ul style="list-style-type: none"> - Mobilità per raggiungere scuola - Spostarsi senza auto
Salute	<ul style="list-style-type: none"> - Benessere e sport - Opportunità di salvaguardare la salute - Benessere 	<ul style="list-style-type: none"> - Salute - Svago - Benessere
Socializzazione ricreativa	<ul style="list-style-type: none"> - Incontrare persone - È un contenitore di eventi verdi che si possono organizzare con la popolazione locale per attirare turisti stranieri 	<ul style="list-style-type: none"> - Momento di svago e passatempo - Infrastruttura per il tempo libero - Luogo di incontro
Natura		
Governance - Network		
Identità	<ul style="list-style-type: none"> - Valorizzazione territorio e opportunità di unicità - Opportunità di conoscere un territorio "tipicamente di Pianura Padana" - Grande occasione di presa di 	<ul style="list-style-type: none"> - Orgoglio

	coscienza e divulgazione - Occasione per conoscere il territorio	
Sviluppo economico	- Opportunità di lavoro sul settore cicloturistico per nuove o esistenti aziende - Valore aggiunto - Opportunità economica a 360°	- Strumento per sviluppo in chiave nuova
Altro	- Risorsa a 360° - Una vera ciclabile è una risorsa, una finta ciclabile è un pericolo - È un'opportunità per il territorio solo se integrata con altre realtà	- Strumento per sviluppo in chiave nuova

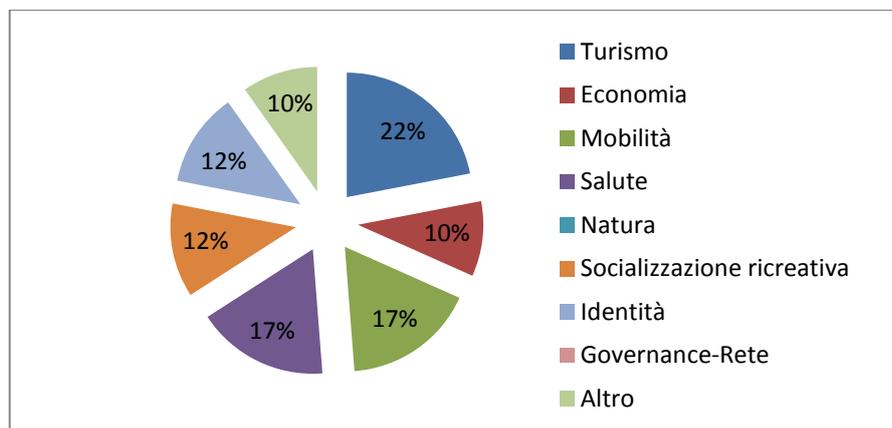


Figura 5.3 Suddivisione in percentuale dei post-it con operatori del turismo e del commercio

L'elevato numero di partecipanti ha imposto di modificare la tecnica di gestione dell'attività ovvero la discussione è stata condotta attraverso l'utilizzo di una lavagna a fogli mobili. Non avendo fatto uso di post-it la seguente tabella riporta la frequenza degli interventi per ciascuna macro area.

Tabella 5.5 Report brainstorming con associazioni, confinanti e residenti

Macro aree	Associazioni, confinanti e residenti nei comuni attraversati dalla pista ciclabile	
	Gruppo 1	Gruppo 2
Turismo	0	4
Mobilità	1	1
Salute	3	1
Socializzazione ricreativa	6	5
Natura	3	1
Governance - Network	2	1
Identità	0	1
Sviluppo economico	2	1
Altro	1	3

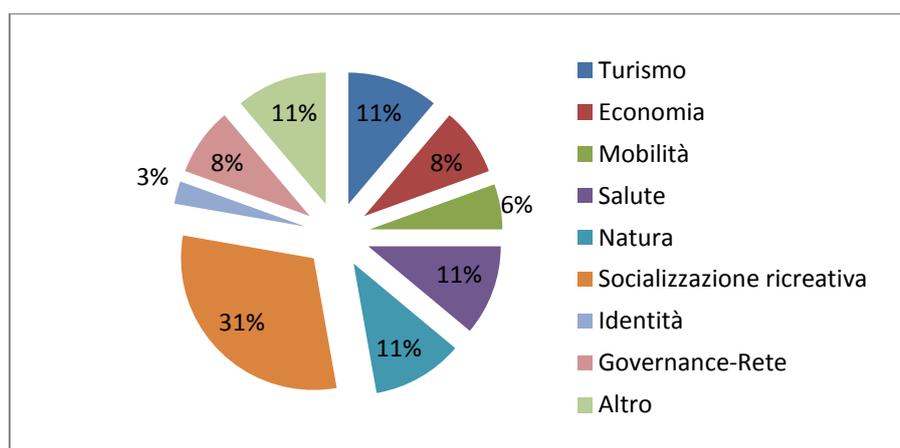


Figura 5.4 Suddivisione in percentuale degli interventi di Associazioni, confinanti e residenti

Il grafico di Figura 5.5 permette di riepilogare i risultati emersi dal confronto tra le diverse categorie di portatori di interesse.

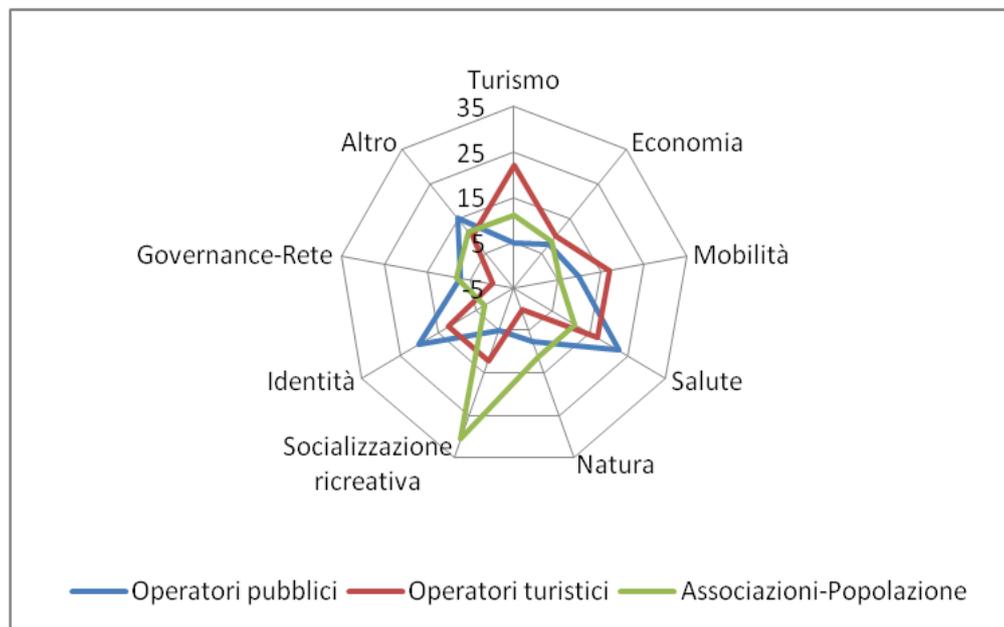


Figura 5.5 Grafico riepilogativo delle attività di brainstorming sulle valenze della pista ciclabile Treviso-Ostiglia

Dall'analisi dei dati emerge come ci sia una certa diversità di vedute sulle valenze della pista ciclabile Treviso-Ostiglia. Gli amministratori e i tecnici delle diverse istituzioni pubbliche massimizzano la valenza identitaria e salutistica dell'infrastruttura, gli operatori del commercio e del turismo sono maggiormente sensibili alle opportunità legate all'impresa e alla mobilità mentre le diverse componenti della comunità locali tendono a valorizzare le potenzialità turistiche e ricreative.

Nel complesso non c'è la percezione del volano economico per il territorio che questa iniziativa può attivare e non viene data importanza alla funzione di miglioramento della *governance* che la manutenzione dell'infrastruttura porta con sé.

In particolare appare significativo sottolineare che la valenza "mobilità", intrinsecamente legata ad un'infrastruttura di questo tipo, non è sentita come

prioritaria dai portatori di interesse e il valore turistico dell'opera non è collegato alla valenza economica per il territorio. Quest'ultimo aspetto potrebbe far pensare che il turismo sia un'attività economica di un determinato settore e non un fenomeno complesso che coinvolge tutta la società.

Attività B

Data: Venerdì 5 febbraio e Mercoledì 10 febbraio

Partecipanti : 63

Titolo: Aspettative e priorità di intervento per la pista ciclabile Treviso-Ostiglia

Obiettivi: Indagare, con l'aiuto dei portatori di interesse, quali sono le aspettative future e le priorità di intervento che si potrebbero prendere in considerazione per migliorare la qualità complessiva della pista ciclabile Treviso–Ostiglia.

Formazione del team: un facilitatore, un trascrittore degli interventi/osservatore delle dinamiche tra i partecipanti

Tecnica: *Focus group*

I nove report seguenti, uno per ogni macro-area, riportano i contenuti emersi dalla discussione divisi per categorie di portatore di interesse.

Turismo

I punti principali emersi dagli amministratori e tecnici della pubblica amministrazione sono:

- Per i cicloturisti prevalentemente stranieri, il percorso sarà una tappa all'interno di itinerari più lunghi (in quanto asse di un sistema turistico regionale più ampio) venduti attraverso pacchetti turistici con percorsi bici, enogastronomici e culturali

- Per i cicloturisti locali, invece, si tratterà di un turismo di giornata, integrando bici e cammino
- È necessario portare il turista a conoscere le eccellenze del territorio, guidandolo anche fuori dal percorso con visite a ville, musei e chiese
- Attualmente il percorso è interrotto troppo spesso da attraversamenti
- Per avere un'attrattiva turistica, la pista deve prima diventare un grande luogo di attrattiva e aggregazione per i locali

I principali punti di vista degli operatori del turismo e del commercio sono:

- Raggruppare tutto quello che offre il territorio e che viene organizzato e pubblicizzato con la Treviso-Ostiglia
- Creare mappe delle ciclabili per i turisti
- Intercettare turisti di Abano, Venezia, Padova e Vicenza
- Sfruttare il turismo religioso, che però necessita di una maggiore comunicazione
- Puntare sul turismo *slow*, creando itinerari turistici ben collegati e fornire guide che accompagnino i cicloturisti
- Promuovere l'itinerario in Nord e centro Europa
- Trasformare questa pista in una meta "fissa" di cicloamatori del Nord-Est
- Programmare eventi culturali e musicali
- Offrire esperienze di viaggio in bicicletta, a piedi, canoa
- Segnalare le strutture ricettive e di ristorazione

Le principali opinioni di associazioni, confinanti e residenti nei comuni attraversati dalla pista ciclabile sono:

- Riqualficare edifici esistenti nelle vicinanze della pista ciclabile, convertendoli in funzioni ricettive tipo *bed and breakfast*, o per servizi connessi al cicloturismo
- Migliorare l'informazione cartellonistica lungo il percorso

- Sviluppare i collegamenti fra le piste ciclabili lungo le vie periferiche
- Creare una saldatura fra ciclabilità e trasporto su vie d'acqua
- Attrarre verso i siti storici e di svago del territorio
- Incentivare manifestazioni eno-gastronomiche con ricorrenze annuali

Economia

I punti principali emersi dagli amministratori e tecnici della pubblica amministrazione sono:

- Creare un' infrastruttura con aree di sosta e opportunità di business sia per i residenti che per gli operatori economici già attivi sul territorio
- Organizzare concerti itineranti, festival, eventi capaci di attirare locali e turisti

I principali punti di vista degli operatori del turismo e del commercio sono:

- Creare nuovi posti di lavoro grazie a nuove imprese legate al territorio e ai prodotti locali

Le principali opinioni di associazioni, confinanti e residenti nei comuni attraversati dalla pista ciclabile sono:

- Dar vita a nuove attività economiche riguardanti l'assistenza ai ciclisti, i punti di ristoro e le attività agricole che verranno incentivate lungo il percorso
- Il marchio d'area "Valle Agredo" da alcuni è visto come un'imposizione

Mobilità

I punti principali emersi dagli amministratori e tecnici della pubblica amministrazione sono:

- La Treviso-Ostiglia dovrà diventare una metropolitana del benessere, della lentezza e della salute
- È necessario regolamentare la promiscuità tra pedoni e ciclisti
- Attualmente la pista si interrompe troppo spesso
- Nei limiti dei 10km, diventerà il collegamento casa-lavoro e casa-scuola privilegiato dai locali
- Diventerà un'asse che attraversa il territorio da Est a Ovest e dal quale si diramano una serie di altre connessioni ciclo-pedonali per arrivare alle varie frazioni e ai beni storici

I principali punti di vista degli operatori del turismo e del commercio sono:

- Per uno sviluppo della mobilità sostenibile serve aumentare i punti di noleggio biciclette e dare la possibilità di caricare le bici sui mezzi pubblici
- Implementare la rete ciclabile collegando la Treviso-Ostiglia con altre ciclabili e con l'aeroporto di Treviso

Le principali opinioni di associazioni, confinanti e residenti nei comuni attraversati dalla pista ciclabile sono:

- La Treviso-Ostiglia deve diventare una delle principali arterie della viabilità all'interno della Federazione dei Comuni del Camposampierese

Salute

I punti principali emersi dagli amministratori e tecnici della pubblica amministrazione sono:

- Deve essere considerata una palestra a cielo aperto in seguito a interventi adeguati

- I medici “prescriveranno” delle attività “risananti” che saranno predisposte lungo la ciclabile
- Il generale aumento di salute dei residenti permetterà un risparmio dei costi sanitari

I principali punti di vista degli operatori del turismo e del commercio sono:

- Bisogna promuovere il benessere del corpo attraverso il movimento e i cibi sani e biologici prodotti localmente dalle eccellenze del territorio
- Creare punti dove poter far ginnastica e esercizio, e luoghi di riposo

Le principali opinioni di associazioni, confinanti e residenti nei comuni attraversati dalla pista ciclabile sono:

- È il polmone verde depuratore del territorio, e deve rimanere un'oasi di natura, salute e *relax* per tutti

Natura

I punti principali emersi dagli amministratori e tecnici della pubblica amministrazione sono:

- Verranno aumentati gli investimenti per recuperare aree naturali (caselli, etc.) lungo la ciclabile
- Ci sarà un recupero delle piante e coltivazioni autoctone e tipiche
- Proporre un'educazione ambientale agli alunni in loco
- Creare connessione con altri percorsi specialmente lungo gli argini di canali in zone ricche di acqua

I principali punti di vista degli operatori del turismo e del commercio sono:

- Creazione iniziative quali: giornate a tema lungo l'Ostiglia, birdwatching, passeggiate notturne, eventi verdi, etc.

Le principali opinioni di associazioni, confinanti e residenti nei comuni attraversati dalla pista ciclabile sono:

- Piantare alberi con funzione di abbellimento ulteriore del paesaggio
- Valorizzazione dei biotipi limitrofi
- Sarà un volano per la creazione ulteriori zone naturalistiche accessorie all'offerta turistica
- Riqualificazione del territorio agrario adiacente, sfruttando le testimonianze del passato agricolo e creando nuove aree verdi
- Serve una gestione seria per pulizia e controllo, in quanto percorsa anche da anziani e bambini

Socializzazione ricreativa

I punti principali emersi dagli amministratori e tecnici della pubblica amministrazione sono:

- Possibilità di sostare grazie alla realizzazione di luoghi d'incontro in aree attrezzate
- Promuovere una serie di attività da incentivare lungo il percorso per consentire la socializzazione

I principali punti di vista degli operatori del turismo e del commercio sono:

- Creare aree attrezzate per grigliate domenicali
- Dar spazio anche a sport quali gran fondo o sfide artistiche

Le principali opinioni di associazioni, confinanti e residenti nei comuni attraversati dalla pista ciclabile sono:

- Deve diventare una piazza intercomunale
- Deve diventare un luogo dove sperimentare
- Servono azioni di animazione di vicinato, quali filò, orti, giardini, etc.
- Sarà un luogo abitato e attivo

Governance e reti

I punti principali emersi dagli amministratori e tecnici della pubblica amministrazione sono:

- Individuazione di una cabina di regia per la pista per coordinare i vari aspetti dell'Ostiglia, possibilmente un unico soggetto sovracomunale
- Ai cittadini serve un solo interlocutore come pubblica amministrazione
- Bisogna aprire i confini di ogni comune con una visione di territorio, creando un sistema integrato fra le cittadine attraversate

I principali punti di vista degli operatori del turismo e del commercio sono:

- Bisogna capire chi gestisce cosa
- Il modello di gestione deve coinvolgere anche gli operatori
- La Federazione ha le giuste dimensioni per gestire la pista

Le principali opinioni di associazioni, confinanti e residenti nei comuni attraversati dalla pista ciclabile sono:

- Per gestirla serve un'unica regia
- La struttura gestionale deve essere partecipata, coinvolgendo anche i confinanti nelle decisioni
- La gestione non va affidata a volontari

Identità

I punti principali emersi dagli amministratori e tecnici della pubblica amministrazione sono:

- È un simbolo, le cui colonne identitarie sono: paesaggio, fabbriche, città di comuni
- La storicità del luogo è un collante per il territorio
- Luogo che si identifica per la sperimentazione continua

I principali punti di vista degli operatori del turismo e del commercio sono:

- Serve promozione nelle scuole
- È un territorio che si contraddistingue per le sinergie tra pubblico e privato

Le principali opinioni di associazioni, confinanti e residenti nei comuni attraversati dalla pista ciclabile sono:

- Una chiara identità con obiettivi di eco sostenibilità, salute, benessere e relazioni, capace di dare mobilità nel rispetto della natura e se i cittadini sono coinvolti sarà partecipazione, rete e turismo
- Creazione di un'identità territoriale urbana.

Analizzando quanto emerso dal dibattito si evince che, per quanto riguarda le aspettative e le priorità di intervento, le tre categorie di portatori di interesse hanno visioni concordanti dalle quali traspare la consapevolezza della scarsa maturità turistica della pista. Non per questo non sono state avanzate proposte di miglioramento; al contrario, esse sono numerose e passando dall'amministrazione locale agli operatori del turismo e successivamente ai residenti, in ambito turistico, la visione d'insieme dell'opera lascia spazio ad una concretezza delle azioni. Anche in campo economico vi è una convergenza di opinioni, in particolare si vuole incentivare l'impresa promuovendo i prodotti del territorio e puntando sull'assistenza e l'accoglienza per i cicloturisti. In merito alla mobilità, invece, la pubblica amministrazione ritiene che l'utilizzo della Treviso-Ostiglia possa costituire una alternativa sostenibile all'auto per quanto riguarda gli spostamenti quotidiani. La categoria degli operatori del turismo e del commercio ha una visione della mobilità più imprenditoriale considerando la mobilità sostenibile una possibilità di sviluppo e di impresa. Per quanto riguarda salute e natura le tre categorie concordano sul fatto che la pista sia un luogo dove svolgere attività sportive e rilassanti, a maggior ragione a seguito di qualche intervento

strutturale (creazione di aree attrezzate per l'esercizio fisico) e di promozione. Questi ultimi vanno incentivati anche in ambito naturalistico cercando di valorizzare il paesaggio tipico locale e la riqualificazione del territorio agrario. Le tre categorie concordano sul fatto che la pista sia luogo idoneo alla socializzazione e ritengono che la Federazione dei comuni del Camposampierese abbia le capacità amministrative per gestire questa struttura e per promuovere la pista dal punto di vista identitario. È opinione comune che questa infrastruttura ciclabile abbia delle potenzialità, e che queste meritino di essere sviluppate attraverso una serie di interventi mirati a migliorarne la qualità sotto più aspetti.

Attività C

Data: Venerdì 5 Febbraio e Mercoledì 10 Febbraio

Partecipanti : 63

Titolo: Il piano di gestione della pista ciclabile Treviso-Ostiglia

Obiettivi: Trattare il tema della manutenzione ordinaria della pista ciclabile proponendo tre modelli ipotetici di gestione

Formazione del team: un facilitatore, un trascrittore degli interventi/osservatore delle dinamiche tra i partecipanti

Tecnica : *Focus group*

Con i report seguenti (Tabelle 5.6, 5.7, 5.8), uno per ciascuna delle tre categorie di portatori di interesse, vengono presentati i contenuti dei cartelloni che il facilitatore utilizzava per sintetizzare gli spunti e le idee emerse durante le diverse sessioni di discussione.

Tabella 5.6 Report focus group con amministratori e tecnici della Pubblica Amministrazione

	Amministratori e tecnici della pubblica amministrazione
Gestione Ordinaria	<p>Questo modello usa un approccio top down ed è un modo strumentale di garantire la manutenzione non è un modello di gestione in grado di raggruppare tutte le valenze che il progetto “Pista ciclabile Treviso-Ostiglia” riesce ad esprimere.</p> <p>Questo modello non tiene conto dell’agire in condizioni di emergenza e non prevede una corresponsabilità di altri soggetti al di fuori della pubblica amministrazione. Gli operai non ci mettono passione non condividono un progetto che vada oltre gli accordi stabiliti dal contratto d’opera.</p>
Gestione con valenza sociale	<p>Il modello di gestione del verde pubblico attraverso il coinvolgimento di cooperative sociali avviene in molti comuni della Federazione del Camposampierese e nel 2015 è stato adottato da ASI per la gestione della pista ciclabile Treviso – Ostiglia. L’accordo tra le parti prevedeva lo sfalcio dell’erba, la raccolta dei rifiuti, la pulizia del sedime dalle foglie, il presidio del territorio e il controllo e contrasto del bruco americano. Il modello è già stato sperimentato, tuttavia occorre migliorarlo aumentando la comunicazione per spiegare la valenza del lavoro svolto e cercando di trovare forme continuative di collaborazione in modo da accrescere le professionalità degli operatori coinvolti, evitando il rischio della frammentarietà dei lavori. Sul territorio del Camposampierese sono presenti numerose cooperative sociali che impiegano persone svantaggiate residenti locali; sarebbe auspicabile un loro coinvolgimento. Occorre precisare che l’utilizzo di cooperative sociali non equivale al raggiungimento del successo sperato, ci sono esempi di lavori mal eseguiti anche nel nostro territorio.</p> <p>Questo modello non risolve il problema della scarsità di risorse delle pubbliche amministrazioni locali, tuttavia può stimolare la predisposizione di progetti per ricevere contributi messi a disposizione dai diversi strumenti di sostegno alle azioni sociali. Oltre al limite economico c’è la burocrazia a rallentare l’operatività di questo tipo di modello, si pensi agli adempimenti connessi all’autorità anticorruzione.</p> <p>Il modello può funzionare anche nel nostro territorio e l’ASL locale può collaborare nelle diverse fasi di sviluppo del progetto.</p> <p>Questo modello non è pensato per massimizzare la funzione turistico-ricreativa della pista ciclabile, bisogna coinvolgere attivamente altri soggetti privati.</p>
Gestione mista pubblico – privata	<p>Il terzo modello avrà successo se la pubblica amministrazione sarà rappresentata da un unico soggetto in grado di garantire un modello flessibile, moderno, snello e se terrà assieme le diverse specificità del territorio.</p>

	Nel Camposampierese ci sono sia soggetti privati che associazioni disposte a collaborare attivamente alla gestione della pista ciclabile. Lungo la pista ciclabile ci sono numerosi ambulanti che offrono servizi ma non condividono il prodotto turistico "Treviso-Ostiglia". L'importante è regolamentare nel migliore dei modi il modello. Ci vuole un progetto chiaro e condiviso.
--	--

Tabella 5.7 Report focus group con operatori turistici e del commercio

	Operatori turistici e del commercio
Gestione Ordinaria	Se non c'è passione questo modello è fallimentare, non aiuta il raggiungimento degli obiettivi. È un modello a senso unico, non c'è convenienza a costruire un progetto condiviso. C'è la necessità di prevedere un sistema che intervenga nell'emergenza. Il modello è sorpassato perché il cittadino non ha diritto di parola.
Gestione con valenza sociale	Questo è un modello che tiene i rapporti con una molteplicità di soggetti e che può essere apprezzato per il ruolo sociale del progetto. È importante dare continuità alla progettualità senza introdurre una dipendenza tra pubblica amministrazione e cooperative sociali. Queste ultime dovrebbero dare lavoro ai cittadini di questo territorio. È fondamentale curare la qualità e la tecnica con cui vengono realizzati i lavori. Ci deve essere approccio imprenditoriale al lavoro.
Gestione mista pubblico – privata	<p>Modello positivo perché partecipato, inclusivo e sostenibile; tuttavia è fondamentale comunicarlo bene. Occorre far conoscere bene il nome del privato che sostiene il progetto.</p> <p>La pista ciclabile deve funzionare nel migliore dei modi per stimolare gli investimenti da parte dei privati.</p> <p>Non c'è sufficiente fiducia sul potenziale endogeno del territorio. Dalla partecipazione agli incontri non si sono avvertiti segnali chiari in questo senso.</p> <p>Il Camposampierese ha già dimostrato di saper fare squadra, ci sono legami che costruiscono questo territorio. Il progetto della pista ciclabile Treviso-Ostiglia deve essere visto come un bene comune.</p> <p>Questo territorio è prematuro per un modello di gestione come questo in quanto non è organizzato come destinazione turistica. Questo modello può funzionare solo se riusciamo ad attivare il turismo nel territorio.</p> <p>C'è bisogno di una fase di start up, poi l'avvio sarà graduale e porterà ad un modello endogeno ed originale. Bisogna procedere per piccoli passi. Per favorire il successo di questo modello occorre promuovere una maturazione</p>

	culturale del territorio verso la gestione dei beni pubblici, verso la ciclabilità e verso il turismo.
--	--

Tabella 5.8 Report focus group con associazioni, residenti e confinanti

	Associazioni, confinanti e residenti nei comuni attraversati dalla pista ciclabile
Gestione Ordinaria	Questo è il modello più economico per la pubblica amministrazione ma esclude la partecipazione del territorio. Finora ha funzionato male: nell'insieme la pista è trascurata, non c'è una programmazione adeguata degli interventi. Questo modello si occupa della gestione del verde ma non tiene in considerazione gli altri aspetti della gestione della pista (valorizzazione, promozione turistica, coinvolgimento delle associazioni locali). Inoltre non garantisce la sicurezza ai turisti e la fruibilità di importanti servizi quali servizi igienici. Ci vuole un legame con le strutture private che vogliono operare per valorizzare la pista ciclabile.
Gestione con valenza sociale	<p>La valenza sociale di questo modello può favorire il senso di appartenenza dei cittadini e delle cooperative sociali al progetto pista ciclabile Treviso Ostiglia. È importante dare priorità alle cooperative che impiegano i cittadini locali.</p> <p>Per attuare una manutenzione di buon livello occorre che ci sia la cura del dettaglio: finora questo è stato fatto in maniera grossolana. Ci vuole una regia unica e ci deve essere professionalità. Non è sempre possibile fare turismo lungo la pista ciclabile Treviso-Ostiglia; ad esempio nei fine settimana c'è un'invasione di persone e ci sono troppe interruzioni dovute agli attraversamenti che ostacolano la fruizione turistica della pista.</p> <p>Dal punto di vista della cooperativa sociale occorre garantire la giusta mole di lavoro se si vuole dare continuità al progetto.</p> <p>Si solleva qualche perplessità sulle tipologie forestali che costituiscono il bosco lineare. E' possibile gestire il bosco di robinia in modo da garantire la funzione turistico ricreativa? Si rende necessario l'apporto di tecnici forestali preparati e di un piano di assestamento del bosco lineare.</p>
Gestione mista pubblico – privata	<p>Per attuare questo modello occorre puntare su comunicazione e formazione per stimolare una maturazione dell'opinione pubblica riguardo le tematiche della mobilità e del turismo sostenibile. Il territorio del Camposampierese è pronto, però ci vuole un aiuto.</p> <p>Nel primo modello la pubblica amministrazione è corruttibile, nel secondo modello c'è una strumentalizzazione del mondo del sociale a fini politici e nel</p>

	<p>terzo la Pubblica Amministrazione solitamente non è disposta a cedere potere ai privati nella gestione pubblica. Nel caso del Camposampierese, la Pubblica Amministrazione crede nel progetto e questi incontri sono un segno tangibile dell'impegno profuso.</p> <p>Il modello sta in piedi se si trova un manager di progetto, (approccio professionale) e se c'è un unico soggetto attuatore in grado di tenere assieme le esigenze della mobilità con quelle del turismo.</p> <p>Nel Camposampierese si può attuare questo modello nonostante i vincoli burocratici che rallentano il processo.</p> <p>Occorre ristabilire un dialogo con i confinanti che costituiscono una risorsa per la gestione della pista. Prima dell'acquisizione del sedime da parte della Provincia, le Ferrovie dello Stato avevano un dialogo proficuo con i proprietari confinanti, questi infatti sono una risorsa da coinvolgere nella gestione della pista ciclabile. I confinanti però hanno tra loro idee diverse; per conciliarle si propone di tenere in considerazione il ruolo degli assessori all'ambiente dei diversi comuni. Secondo altri è un bene se i confinanti hanno molte idee diverse perché questo costituisce ricchezza che può essere gestita e sfruttata.</p>
--	---

Dalle opinioni in merito al piano di gestione della pista è emerso, in maniera concorde tra le tre categorie di *stakeholder*, che il modello di gestione ordinario sia fallimentare in quanto esclude la partecipazione della comunità e non tiene in considerazione l'aspetto di valorizzazione e promozione turistica dell'infrastruttura. È opinione condivisa delle tre categorie che una gestione con valenza sociale, includendo le cooperative locali, sia una possibilità da rivalutare purché sia garantito uno standard qualitativo delle operazioni. In fine, la gestione mista pubblico-privata ha suscitato reazioni differenti sia tra le diverse categorie di portatori di interesse che tra gli appartenenti ad una stessa categoria. Durante questa attività è emersa con maggior forza la discordanza di vedute. I partecipanti più fiduciosi nel progetto di miglioramento della pista si sono dimostrati aperti alla possibilità di una gestione che coinvolga i residenti e specialmente i confinanti mentre alcuni ritengono che allo stato attuale non sia possibile azzardare con una

gestione così frammentaria a meno che non siano tracciate delle direttive ben precise dall'alto.

Durante lo svolgimento delle attività di laboratorio partecipativo l'atmosfera che si respirava era di entusiasmo e propensione alla collaborazione fatto salvo per una minoranza di partecipanti che in più di qualche occasione invitavano il gruppo a riflettere sullo stato attuale della pista ciclabile e a fare i conti con la realtà dimostrandosi scettici a prescindere. Nel complesso i laboratori partecipativi hanno fatto emergere considerazioni importanti sia attraverso il dibattito tra partecipanti appartenenti alla stesso gruppo sia attraverso il confronto delle visioni delle varie categorie.

ANALISI DEI PASSAGGI

Al fine di comprendere quanto la pista sia frequentata e quali siano le abitudini dei fruitori, sono stati conteggiati i passaggi per ogni giornata in cui venivano somministrati i questionari. Suddividendo la giornata in scaglioni di un'ora e differenziando i passaggi in base alla tipologia di bicicletta è stato possibile ottenere importanti informazioni.

Dal grafico presentato in Figura 5.6 si può notare come, mediamente, durante i giorni festivi, la pista sia maggiormente frequentata rispetto ai giorni feriali. L'affluenza sembra essere fortemente condizionata dalle temperature e dal passaggio da alta a bassa stagione. In effetti nel periodo di alta stagione, che per l'anno 2016 è stato caratterizzato da un elevato aumento delle temperature soprattutto nel mese di Giugno, la pista ciclabile risulta meno frequentata. Una spiegazione di ciò potrebbe essere lo spostamento della popolazione locale verso altre mete turistiche.

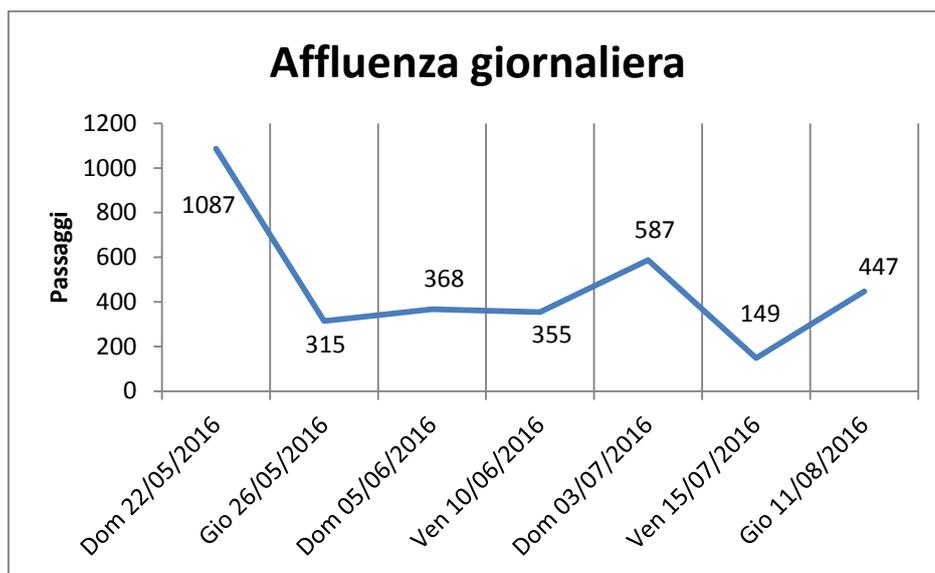


Figura 5.6 Affluenza giornaliera nella pista ciclabile

Nel grafico di Figura 5.7, invece, viene mostrato l'andamento relativo all'affluenza nelle varie ore del giorno. In ogni giorno è stata calcolata la percentuale per ciascuna fascia oraria sul totale dei passaggi, il dato rappresentato in grafico è la media delle percentuali di ogni giorno per ciascuna fascia oraria. Rispetto all'affluenza giornaliera questa linea di tendenza risulta molto più facilmente interpretabile. La maggiore affluenza si ha nelle ore centrali della mattina e del pomeriggio mentre durante la pausa pranzo la pista risulta scarsamente frequentata. Da questa informazione si evince che i frequentatori di cui sono stati rilevati i passaggi sono locali e non turisti. Il turista, infatti, non sosta necessariamente in coincidenza con l'orario del pranzo, il dato che risulterebbe se i frequentatori di cui sono stati contati i passaggi fossero turisti, infatti, sarebbe più regolare nell'arco della giornata.

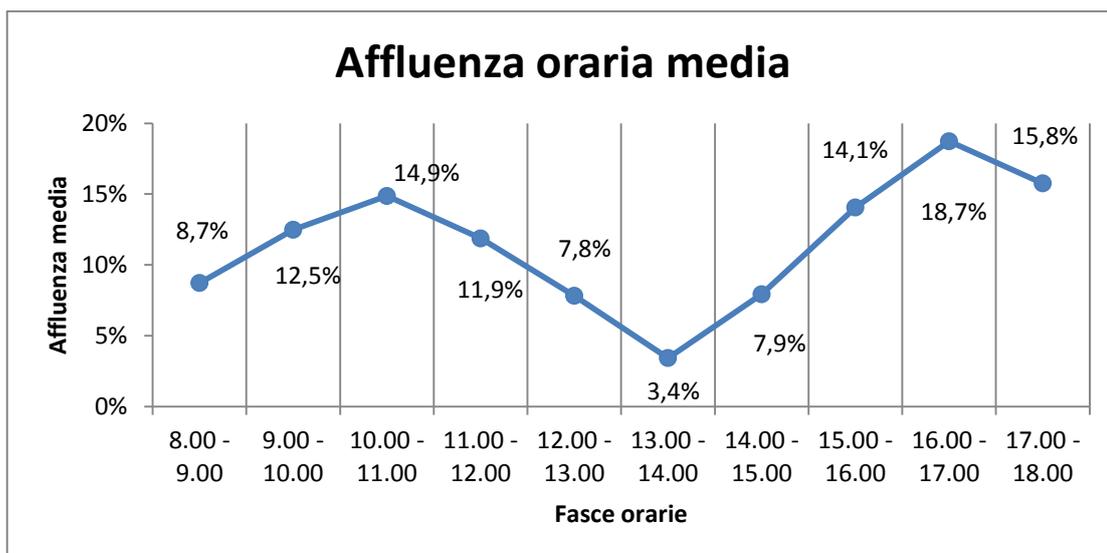


Figura 5.7 Affluenza oraria media nella pista ciclabile

Per quanto riguarda le tipologie di bicicletta utilizzate, il grafico di Figura 5.8 mostra come vi sia una netta preferenza per le mountain bike e le bici da città a discapito delle bici da corsa, da viaggio e delle ancora poco diffuse biciclette elettriche. Questo testimonia come la pista sia frequentata prevalentemente dalla popolazione locale (bici da città utilizzata per piccoli spostamenti) e da sportivi (mountain bike per allenamenti sportivi) mentre lo scarso utilizzo di biciclette da viaggio conferma quanto detto riguardo ai turisti. Inoltre la pavimentazione della ciclabile Treviso-Ostiglia sembra scoraggiare gli amanti della bici da corsa, probabilmente per irregolarità del fondo e dissesti all'asfalto. Un altro dato molto interessante è quello relativo alla presenza di pedoni. Questi costituiscono circa un quarto dei frequentatori della Treviso-Ostiglia a testimoniare come la pista costituisca un luogo di ritrovo e socializzazione.

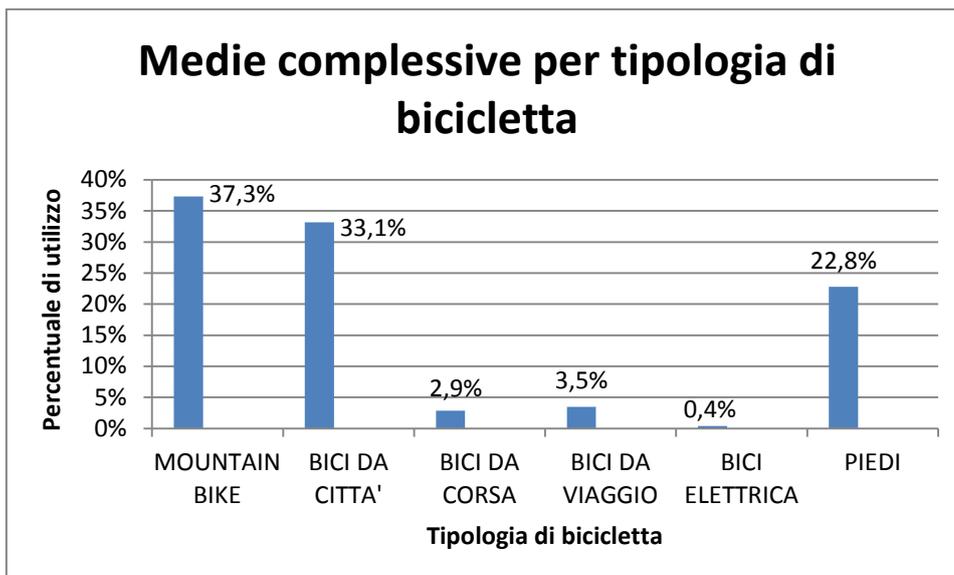


Figura 5.8 Utilizzo delle varie tipologie di bicicletta

ANALISI DELLE RISPOSTE AI QUESTIONARI

Durante l'analisi dei questionari è emerso che nella maggior parte dei casi la compilazione è avvenuta in maniera corretta e coerente. È possibile, dunque, affermare che il questionario è stato ben progettato.

Di seguito vengono sintetizzati i risultati dei questionari compilati dagli intervistati afferenti alle tre categorie di frequentatori ovvero residenti, escursionisti e turisti.

Per un livello di dettaglio maggiore si rimanda alla Tabella 5.9.

Residenti

Sono stati considerati residenti i rispondenti che alla domanda "Comune di residenza?" del questionario hanno risposto con "Comune attraversato dalla ciclabile", essi costituiscono il 63% degli intervistati.

Dalla rielaborazione dei loro questionari è emerso che le motivazioni principali che spingono i residenti a frequentare la pista sono l'allenamento

sportivo e l'escursione giornaliera con lo scopo di rilassarsi e scoprire il territorio attraverso una passeggiata o giro con bici di proprietà utilizzato come unico mezzo. La durata di tali escursioni è inferiore alle due ore per il 60% mentre il restante 30% raramente si spinge oltre le quattro ore. I residenti frequentano la pista ciclabile Treviso-Ostiglia prevalentemente da soli, in coppia o in famiglia, raramente (22%) si organizzano in gruppi di più persone. I residenti conoscono la pista da sempre e la frequentano con costanza durante tutto l'arco dell'anno senza differenze significative tra una stagione e l'altra. Solo il 7% dei rispondenti non ha percorso almeno una volta un tratto della pista che si estenda oltre il suo comune di residenza mentre il 26% non ha esplorato le altre ciclovie collegate alla Treviso-Ostiglia. La categoria dei residenti si è rivelata quella che spende meno denaro frequentando la pista per una questione di vicinanza tra pista ciclabile e abitazione. La maggior parte dei residenti concentra le proprie spese in un caffè o in una bibita che viene consumata nei punti di ristoro lungo la pista. Dalle valutazioni espresse nel questionario i residenti sembrano essere abbastanza soddisfatti della pista ciclabile dal punto di vista della sicurezza, accessibilità e segnaletica, considerano la pista un bene ad elevata attrattività nonostante una valutazione sulla manutenzione e sulla qualità della pavimentazione tra le più basse delle tre categorie. Il residente che frequenta la pista è per lo più di sesso maschile, di mezza età e il suo titolo di studio è mediamente inferiore a quello dell'escursionista. I residenti utilizzano la bicicletta maggiormente in maniera sportiva piuttosto che come mezzo di trasporto rispetto alle altre categorie. Rispetto agli escursionisti, le vacanze in bicicletta dei residenti si differenziano unicamente per la durata media del soggiorno che è inferiore di un giorno. Anche la tipologia di bicicletta utilizzata è la stessa degli escursionisti infatti vi è la predilezione per la bicicletta da città e per la mountain bike. Rispetto alle altre categorie la dotazione tecnica (caschetto, borse da viaggio, navigatore e carta cicloturistica) è inferiore seppur omogenea tra i vari strumenti.

Escursionisti

Sono stati considerati escursionisti la porzione (23%) di rispondenti che, oltre ad aver indicato l'escursione giornaliera come motivazione principale della loro uscita, non risiedono in un comune attraversato dalla pista. Questo criterio di catalogazione fonda le sue basi sull'assunto che per arrivare alla pista ciclabile sia necessario percorrere un certo numero di chilometri e che quindi la percorrenza della pista diventi effettivamente il fine dell'uscita e non sia soltanto il mezzo attraverso cui il giro in bici o la passeggiata si concretizza (come può essere per chi abita a poche centinaia di metri dalla pista).

Per molti aspetti gli escursionisti non si distaccano dalle abitudini dei residenti. Le differenze emergono soltanto in alcuni punti. Gli escursionisti sono venuti a conoscenza della pista anche attraverso internet e le attività a cui si dedicano frequentando la pista sono la scoperta del territorio e le visite naturalistiche. Mediamente la loro escursione dura più di quella dei residenti, per la maggior parte dalle due alle sei ore. Data la distanza della propria abitazione dalla pista, gli escursionisti oltre la bicicletta utilizzano altri mezzi di trasporto per raggiungere la pista, tra cui l'auto è il mezzo più utilizzato. Il 21% degli escursionisti, al momento della compilazione del questionario, frequentava la pista ciclabile per la prima volta. Rispetto ai residenti, gli escursionisti nell'arco dell'anno frequentano la pista circa un quarto delle volte, prediligendo i mesi più caldi. Tuttavia conoscono maggiormente le ciclabili collegate alla Treviso-Ostiglia. Percorrendo la pista spendono circa tre volte tanto i residenti sebbene le categorie di beni su cui si concentra la spesa siano le medesime. Gli escursionisti si dimostrano più soddisfatti della manutenzione e della qualità della pavimentazione rispetto ai residenti. Considerando la bici come mezzo di trasporto e allo stesso tempo attività ricreativa in misura maggiore rispetto ai residenti, gli escursionisti fanno uso maggiore di biciclette da viaggio attrezzate di borse porta oggetti.

Turisti

Sono stati considerati turisti i rispondenti che hanno compilato il questionario anche nella sezione F ovvero quella dedicata all'acquisizione di informazioni relative al soggiorno.

Questa categoria è rappresentata dall'1% dei rispondenti, per la precisione due persone, pertanto una rielaborazione statistica dei dati risulta di limitata valenza. Tuttavia per incentivare uno sviluppo turistico della destinazione è importante evidenziare che i cicloturisti intervistati hanno reperito informazioni sulla ciclabile Treviso-Ostiglia attraverso internet e i social network e si sono dimostrati interessati maggiormente alla cultura e all'enogastronomia locale rispetto alle visite naturalistiche. Hanno strutturato la loro vacanza in maniera itinerante percorrendo più di 100 chilometri al giorno in bicicletta senza carte cicloturistiche o guide cartacee e alloggiando in alberghi e *bed and breakfast* senza aver prenotato prima di intraprendere il viaggio.

Tabella 5.9 Risultati questionari

categoria	RESIDENTI	ESCURSIONISTI	TURISTI	TOTALE
%	63%	23%	1%	267
PERCORRENZA PISTA CICLABILE TREVISO-OSTIGLIA				
per quali attività è qui oggi principalmente				
spostamento quotidiano	8%	0%	0%	6%
allenamento sportivo	33%	2%	0%	30%
escursione giornaliera	56%	100%	50%	61%
turismo con soggiorno di almeno 1 notte	1%	0%	50%	2%
altro	4%	0%	0%	3%
Con chi sta percorrendo la ciclabile oggi?				
da solo	39%	27%	50%	40%
in coppia	25%	27%	50%	26%
in famiglia	14%	26%	0%	16%
con amici	17%	16%	0%	15%

con un gruppo organizzato	1%	0%	0%	0%
altro	4%	3%	0%	3%
Come ha reperito informazioni sulla ciclabile Treviso - Ostiglia?				
internet, social network	8%	29%	100%	14%
amici, parenti, conoscenti	17%	35%	0%	23%
tour operator o agenzia viaggi	0%	0%	0%	0%
materiale informativo (brochure, newsletter, ...)	4%	2%	0%	3%
aziende per il turismo, uffici turistici	0%	0%	0%	0%
conoscenza personale	81%	50%	0%	71%
segnaletica stradale, cartellonistica	5%	11%	0%	6%
struttura ricettiva dove risiede	4%	0%	0%	3%
riviste specializzate o associazioni sportive	1%	0%	0%	0%
altro	2%	0%	0%	1%
A quali attività intende dedicarsi durante questa escursione/viaggio?				
riposo e relax	55%	44%	0%	49%
scoperta del territorio	27%	47%	100%	33%
visite culturali	8%	5%	50%	7%
attività enogastronomiche	3%	6%	50%	4%
visite naturalistiche	17%	32%	0%	20%
escursioni a piedi	40%	18%	0%	36%
altro	6%	3%	0%	5%
Quanto tempo pedalerà nella giornata di oggi?				
meno di 2 ore	58%	23%	0%	47%
dalle 2 alle 4 ore	31%	42%	0%	35%
dalle 4 alle 6 ore	9%	26%	50%	13%
più di 6 ore	2%	10%	50%	4%
Quali altri mezzi di trasporto ha utilizzato durante questa escursione/viaggio?				
esclusivamente bicicletta	76%	66%	50%	74%
automobile, furgone, moto	6%	29%	50%	12%
camper	0%	0%	0%	0%

mezzo di trasporto pubblico (treno, bus)	0%	0%	0%	0%
mezzo di trasporto collettivo (es.: bus riservato o organizzato da tour operator)	0%	0%	0%	0%
altro	19%	5%	0%	15%
E' la prima volta che percorre la ciclabile Treviso-Ostiglia?				
sì	1%	21%	50%	7%
no	99%	79%	50%	93%
Se non è la prima volta, quante volte ne ha percorso un tratto, facendo riferimento all'anno passato				
primavera	28,2	8,5		22,6
estate	32,2	8,1		25,7
autunno	24,5	7,0		19,5
inverno	20,3	4,1		15,5
media annuale	26,3	6,9		20,8
Quali dei seguenti tratti ha percorso almeno una volta?				
Grisignano di Zocco – Piazzola sul Brenta	29%	30%	0%	29%
Piazzola sul Brenta - Camposampiero	50%	50%	0%	49%
Camposampiero - Quinto di Treviso	86%	82%	0%	84%
nessuno dei precedenti	7%	13%	100%	10%
Ha percorso nell'ultimo anno anche altre ciclabili collegate alla pista ciclabile Treviso- Ostiglia?				
Cammino del Santo (Muson dei Sassi)	60%	54%	0%	57%
Sentiero degli Ezzelini (Muson dei Sassi)	42%	47%	50%	42%
Ciclovia del Brenta	25%	32%	50%	29%
Ciclovia del Tergola	30%	37%	0%	30%
GiraSile	28%	40%	0%	31%
nessuno dei precedenti	26%	22%	0%	25%
SPESE SOSTENUTE IN GIORNATA				
La bici che sta utilizzando è..				

di proprietà	100%	100%	100%	100%
presa a noleggio	0%	0%	0%	0%
Facendo riferimento alla giornata di oggi, qual è stata la spesa media (€) a persona che ha sostenuto per...				
mangiare e bere	2,00	5,80	17,50	3,20
comprare prodotti tipici?	0,20	0,60	5,00	0,30
noleggio bicicletta?	0,00	0,00	0,00	0,00
guida o tour operator	0,00	0,20	0,00	0,00
spese di trasporto (carburante, autostrada, treno, bus, etc.)?	0,10	2,30	10,00	0,70
alloggio	0,00	0,00	17,50	0,20
per altro	0,00	0,70	0,00	0,20
VALUTAZIONE DELLA PISTA CICLABILE TREVISO–OSTIGLIA				
Come valuta i seguenti aspetti relativi a questa ciclabile? punteggio in /100				
Sicurezza	72%	79%	75%	74%
Accessibilità alla ciclabile	79%	79%	25%	79%
Attrattività	82%	86%	88%	83%
Qualità della pavimentazione	63%	81%	63%	68%
Manutenzione	64%	74%	75%	67%
Segnaletica	70%	79%	50%	72%
Servizi a supporto dei ciclisti	56%	59%	63%	56%
Quali sono le priorità d'intervento per migliorare la ciclabile?				
Fontanelle	8%	3%	25%	7%
Punti di ristoro	9%	19%	0%	11%
WC	5%	1%	0%	4%
Sfalcio erba	13%	16%	0%	13%
Pavimentazione	24%	25%	25%	24%
Cestini	7%	1%	0%	6%
Conflittualità ciclisti-pedoni	11%	1%	0%	8%
Segnaletica	10%	7%	25%	10%
Rallentatori agli incroci	5%	12%	25%	7%
Assistenza e riparazione bici	1%	1%	0%	1%
Accessibilità	1%	7%	0%	2%
Illuminazione	1%	0%	0%	1%
Noleggio biciclette	0%	0%	0%	0%

Sicurezza	3%	0%	0%	2%
Iniziative di promozione turistica	1%	4%	0%	2%
Secondo Lei il numero di pedoni e ciclisti in transito lungo questa ciclabile è				
eccessivo	3%	2%	0%	2%
elevato	32%	15%	0%	27%
contenuto	54%	72%	50%	59%
basso/limitato	12%	11%	50%	12%
PROFILO GENERALE				
Età				
da 0 a 17	5%	6%	0%	5%
da 18 a 30	13%	13%	0%	11%
da 31 a 45	23%	15%	0%	20%
da 46 a 60	38%	34%	100%	40%
oltre 60	21%	32%	0%	24%
Sesso				
maschio	61%	69%	50%	66%
femmina	39%	31%	50%	34%
Titolo di studio				
scuola dell'obbligo	25%	18%	0%	22%
qualifica o diploma professionale	19%	16%	50%	20%
diploma di scuola superiore	36%	40%	50%	38%
laurea o titolo superiore	20%	26%	0%	21%
Comune di residenza				
comune attraversato dalla ciclabile	100%	0%	0%	65%
all'interno della regione Veneto	0%	95%	50%	33%
in Italia	0%	5%	50%	2%
estero	0%	0%	0%	0%
Nell'arco dell'ultimo anno, ha utilizzato la bicicletta per				
quotidianamente per spostamenti (lavoro, scuola, spesa)	38%	44%	100%	37%
settimanalmente per attività sportive	62%	54%	100%	62%
mensilmente per attività ricreative	18%	39%	50%	22%

E' iscritto ad associazioni sportive o ambientaliste?				
no	79%	80%	50%	79%
sì	21%	20%	50%	21%
Negli ultimi 5 anni ha mai fatto vacanze in bicicletta?				
no	77%	70%	0%	74%
sì, per percorsi di massimo 3 giorni	9%	2%	0%	8%
sì, per percorsi di più di 3 giorni	13%	28%	100%	18%
Se ha fatto altre vacanze in bicicletta, in quali luoghi?				
in Veneto	8%	3%	10%	7%
in Italia	22%	23%	60%	29%
all'estero	51%	73%	10%	64%
media giorni	7,6	8,5	9	7,8
PROFILO TECNICO				
Tipologia di bicicletta al momento dell'intervista				
bicicletta da città	40%	37%	0%	35%
bicicletta ibrida da viaggio	10%	21%	50%	12%
bicicletta da corsa	2%	4%	0%	4%
mountain bike	44%	39%	50%	47%
bicicletta elettrica	3%	0%	0%	2%
Al momento dell'intervista il rispondente aveva...				
Caschetto	27%	26%	100%	34%
Borse da viaggio	27%	40%	50%	30%
Navigatore GPS o applicazione smartphone	26%	34%	50%	31%
Carta ciclo-turistica o guida cartacea	4%	9%	0%	5%
SOLO PER CICLOTURISTI				
Durata del viaggio (giorni)			6	6
Com'è strutturata la sua vacanza?				
itinerante, cambiando tendenzialmente ogni giorno luogo di soggiorno			100%	100%
con base fissa, pernottando tutti i giorni o quasi nella stessa località			0%	0%

Numero di Km medio percorsi al giorno?			124,5	124,5
In che tipo di struttura alloggia durante il percorso? (possibili più risposte)				
albergo			100%	100%
bed and breakfast			100%	100%
agriturismo			0%	0%
affittacamere			0%	0%
appartamento turistico			0%	0%
campeggio			0%	0%
ospite da amici			0%	0%
Come ha costruito questa vacanza?			100%	100%
non ho prenotato nulla			100%	100%
ho prenotato prima di mettermi in viaggio			0%	0%
ho prenotato attraverso un tour operator			0%	0%

Da Tabella 5.9 è possibile ricavare ulteriori importanti informazioni per intraprendere future azioni di miglioramento della qualità dell'infrastruttura ciclabile. La spesa media a persona che i frequentatori affrontano durante la loro permanenza sulla pista si concentra sul consumo di cibo e bevande. Questo potrebbe essere una buona base di partenza per incentivare l'insorgere di piccole attività di ristorazione lungo la ciclabile. Questi punti di ristoro vengono ritenuti una priorità dall'11% degli intervistati. Per quanto riguarda la manutenzione dell'opera è possibile indirizzare il futuro piano di gestione verso una corretta pianificazione degli interventi. Le priorità su cui l'ente gestore dell'infrastruttura dovrebbe concentrarsi, secondo i frequentatori della pista, riguardano la sistemazione della pavimentazione che frequentemente lungo la pista si presenta dissestata dalle radici della vegetazione limitrofa (24%), sfalcio dell'erba ai lati della pista (13%), segnaletica (10%) e posizionamento di cestini (6%). In fine, mediamente solo il 5% dei frequentatori era munita, al momento dell'intervista, di carta

cicloturistica o guida cartacea. Questo sorprende in quanto il materiale informativo è facilmente reperibile presso l'ufficio turistico della Federazione dei comuni del Camposampierese. In questo senso è auspicabile che tale materiale debba essere posizionato lungo la pista in modo che sia più facilmente accessibile agli interessati.

6. Conclusioni

Lo scopo di questo lavoro è quello di verificare l'utilità di un processo partecipativo nel trattare tematiche ambientali portando come esempio il percorso intrapreso dalla Federazione dei comuni del Camposampierese in merito alla gestione della pista ciclabile Treviso-Ostiglia. In questa sede è possibile affermare che tale obiettivo è stato raggiunto, in quanto, grazie all'applicazione di varie metodologie, è stato possibile ricavare informazioni utili a delineare le azioni future da intraprendere per il miglioramento dell'infrastruttura. Il processo partecipativo messo in atto, infatti, ha avuto il successo sperato dimostrandosi efficace nel fornire risultati soddisfacenti per quanto riguarda la comprensione delle caratteristiche della ciclabile, delle sue potenzialità e criticità e della visione che di essa hanno i vari attori del territorio. Ciò è stato reso possibile grazie al buon livello di partecipazione agli incontri tecnici e ai laboratori organizzati e alla disponibilità dei frequentatori della pista ciclabile Treviso-Ostiglia nel compilare i questionari.

Una risorsa particolarmente importante è costituita dalla partecipazione dei residenti confinanti. Il loro attaccamento nei confronti della pista ciclabile Treviso-Ostiglia costituisce una risorsa e pertanto deve essere sfruttato in modo da trovare le migliori forme di collaborazione per la manutenzione della vegetazione e per la custodia delle opere.

Per quanto riguarda le categorie pubbliche ed economiche, se da un lato sono già emerse realtà imprenditoriali riunite in rete di impresa e amministrazioni pubbliche abituate a lavorare in stretta sinergia, dall'altro occorre agire per rafforzare l'operatività dei soggetti privati. In particolare si sente la necessità di mettere a fuoco la *vision* del progetto "Pista ciclabile Treviso-Ostiglia", il cui piano di gestione deve esserne l'espressione operativa. Dal punto di vista turistico occorre pianificare il prodotto turistico Treviso-Ostiglia. Si tratta di un processo tecnico che a partire dalla domanda di mercato riesca a fare sintesi dei diversi servizi in modo da rendere fruibile e garantito il bene nel tempo e nello spazio. Tale prodotto, per la forte componente territoriale e per il coinvolgimento degli attori e delle imprese

locali, dovrà avere elevati requisiti qualitativi. Allo stesso tempo la strategia di promozione turistica potrà avere successo solo se sarà coerente con l'organizzazione turistica del territorio, trovando le migliori sinergie con le diverse destinazioni turistiche coinvolte.

La pista ciclabile Treviso-Ostiglia, in questo senso, è un laboratorio per la promozione della mobilità sostenibile nel Camposampierese. Quest'opera infatti ha attivato un graduale processo di miglioramento degli standard qualitativi dei percorsi ciclabili polifunzionali. Tale processo non si deve fermare tanto nella diffusione della rete quanto nel miglioramento degli standard e deve trovare nel piano di gestione un nuovo slancio affinché sia diffusa nelle comunità del Camposampierese l'idea di integrare gli spostamenti con mezzi di locomozione complementari all'automobile privata. Allo stato attuale infatti la pista ciclabile non è ancora intesa come strumento di mobilità alternativa. Ciò viene dimostrato dall'analisi dei passaggi rilevati durante i giorni feriali e dal basso numero di fruitori che si servono della pista per compiere spostamenti quotidiani. L'aumento della rete di percorsi ciclabili di qualità e la diffusione di servizi pubblici e privati di intermodalità (bici e taxi, bici e bus, bici e treno) sono obiettivi da perseguire con convinzione. È emerso da più portatori d'interesse che la pista potrà diventare un'attrattiva turistica solamente quando essa sarà vissuta con consapevolezza dalla popolazione locale. Allo stato attuale, infatti, la pista ciclabile non ha una maturità turistica tale da essere considerata un prodotto turistico. A testimonianza di ciò vi è la grande discrepanza esistente tra la visione della pista dei portatori di interesse che hanno partecipato ai laboratori e coloro i quali frequentano la pista. Per i primi le aspettative sono elevate. Dall'elaborazione dei questionari dei secondi, però, emerge come, sia a livello di tipologia di frequentatori (soltanto l'1% degli intervistati era un cicloturista), sia sotto il profilo economico (la spesa media rilevata non fa della Treviso-Ostiglia un volano economico per il territorio), tali aspettative per il momento si discostino di molto dalla realtà.

Da quanto emerso dai contributi dei portatori di interesse si registrano alcune problematiche ma nessuna vera criticità. Nei giorni festivi queste emergono

con più forza a causa del sovraffollamento che porta alla luce una sentita conflittualità tra pedoni e ciclisti. Occorre quindi regolamentare il flusso per garantire la sicurezza dei soggetti più deboli. Le maggiori problematiche riguardano tuttavia la manutenzione. In particolare la pavimentazione presenta frequenti rotture e avvallamenti provocati dalle radici di robinia, specie che ombreggia in maniera costante la pista. Lo sfalcio dell'erba sembra non essere garantito in maniera costante nel tempo e nello spazio. I frequentatori della pista ritengono che sia necessario un maggior numero di punti di ristoro e che sia incrementata la segnaletica per consentire un migliore orientamento a coloro che usufruiscono della pista.

Durante i laboratori ma principalmente in occasione dei rilievi in pista non è stato raro imbattersi in espressioni di malcontento e sfiducia nei confronti dell'amministrazione pubblica. Tuttavia, in linea generale, vi è la percezione che la maggior parte della popolazione che ha partecipato al progetto abbia ben accolto l'intento della stessa amministrazione pubblica di coinvolgere il cittadino e ascoltare la sua voce. Questo aspetto è da valutare in un'ottica di continuità di relazione tra amministrazione locale e cittadinanza nella misura in cui quest'ultima, nell'esprimere i propri bisogni, deve essere considerata una risorsa per la gestione del territorio.

Il rapporto con i portatori di interesse, che nella fattispecie abbiamo capito essere un fattore determinante per il raggiungimento del piano di gestione della Treviso-Ostiglia, verrà mantenuto vitale con l'organizzazione di una visita studio e con tre uscite guidate da esperti sulla pista ciclabile nei mesi autunnali. Queste iniziative costituiranno delle occasioni preziose per sperimentare nuovi strumenti di partecipazione tra l'ente pubblico e gli operatori privati. Un continuo scambio di contributi consentirà di comporre le azioni del piano di gestione della pista ciclabile Treviso-Ostiglia.

7. Bibliografia

Bianchizza C. e Frigerio S. 2015. Il coinvolgimento dei cittadini nella gestione del territorio. Il laboratorio del progetto MAppERS. Rendiconti Online Società Geologica Italiana. (34): 110-113

Bobbio L. e Pomatto G. 2007. Modelli di coinvolgimento dei cittadini nelle scelte pubbliche. Provincia autonoma di Trento.

Burighel L., Da Re R. e Gallo D. 2015. Veneto in bicicletta. Opportunità per gli operatori turistici. ETIFOR Srl – Spin-off dell'Università di Padova. Regione Veneto – Dipartimento Turismo

Caroli M. G. 2013. Il marketing territoriale. Strategie per la competitività sostenibile del territorio. Ed. Franco Angeli

Cortesi G. e Rovaldi U. 2011. Dalle rotaie alle bici. Indagine sulle ferrovie dismesse, recuperate all'uso ciclistico. Federazione Italiani Amici della Bicicletta. Milano, Febbraio 2011

Da Re R. 2016. Metodi e tecniche di progettazione partecipata. Dipartimento TESAF Università degli studi di Padova. Legnaro, 29 Febbraio 2016

Gallo D. 2015. Strategie e azioni della regione veneto per coinvolgere gli operatori economici e dei territori. In atto Il ruolo delle Regioni nella Mobilità Ciclistica. Cosmobike Mobility, Verona 11-14 Settembre 2015.

Gallo D. 2016. Turismo rurale o ruralità turistica? Nuove professionalità per il turismo che scopre il territorio. In atti Martedì senza frontiera. Legnaro, 21 Marzo 2016

Gastaldi M. e Galanti C. 2012. Una guida pratica per condurre riunioni importanti con il metodo del world café.

Gatto P. a.a. 2015/2016. Accorgimenti nella predisposizione dei questionari d'indagine territoriale. Materiale didattico in Valutazione economica dei beni e servizi forestali per Corso di Laurea in Scienze Forestali e Ambientali. Legnaro 2015

Giusti M. 2001. Modelli partecipativi di interpretazione del territorio, in A. Magnaghi, a cura di, Rappresentare i luoghi. Metodi e tecniche, Alinea, Fi, 2001

Giusti M. e Ielasi P. 1998. All'incrocio dei venti. La rotta incerta del ricercatore partecipativo. In Aa.Vv., Fare ricerca economica e sociale, Irs, Milano 1998

Michelotto P. e Benedikter T. 2015. Diritti di partecipazione dei cittadini nei comuni. Schema degli strumenti di democrazia e partecipazione dei cittadini da inserire negli statuti comunali. Bolzano, Febbraio 2015. Bolzano: Cooperativa sociale POLITiS – Centro sudtirolese di formazione e ricerca politica

Osti G. 2002. Il coinvolgimento dei cittadini nella gestione dei rifiuti. Laboratorio sociologico. ed. Franco Angeli

Pizzanelli G. 2010. La partecipazione dei privati alle decisioni pubbliche. Politiche ambientali e realizzazione delle grandi opere infrastrutturali. Volume 10 di Studi della sezione di diritto pubblico dell'economia / Università degli studi di Milano-Bicocca, Dipartimento di diritto per l'economia

8. Sitografia

<http://www.asi-srl.it/news.php>

<http://www.etifor.com>

<http://www.fcc.veneto.it/hh/index.php>

<http://www.generativita.it/it/story/2012/10/16/la-federazione-dei-comuni-del-camposampierese-un-nuovo-modello-di-gove/24/>

http://www.isprambiente.gov.it/files/pubblicazioni/statoambiente/annuario-2014-2015/IV_Percezione_cittadini.pdf

<https://www.michelagiuliani.wordpress.com/marketing-2/lezione-5-la-matrice-swot-analisi-interna-allazienda/>

https://www.portalefederalismofiscale.gov.it/portale/documents/10157/1714151/Ignazio+Vinci_governance.pdf

<http://www.raccoltanormativa.consiglio.regione.toscana.it/articolo?urndoc=urn:nir:regione.toscana:legge:2013-08-02;46&pr=idx,0;artic,1;articparziale,0>

http://www.regione.toscana.it/documents/10180/23652/LR_69_2007_PresentazioneSintetica.pdf/64b4a5db-590c-4afb-9cc6-be48dd17d1f3

<http://www.resiproject.eu/community/index.php/it/approfondimenti/79-lineeguida3>

<http://www.slideshare.net/massimomilone/analisi-swot-massimo-milone-ada250214best-western-hotel-plaza-napoli>

<http://www.theworldcafe.com/wp-content/uploads/2015/07/GuidaBreve-al-WorldCafe.pdf>

<http://www.valleagredo.it>

9. Allegati



Questionario ai frequentatori della pista ciclabile Treviso – Ostiglia

Descrizione progetto.

Le chiediamo di compilare il questionario *in tutte le sue parti*. Il questionario è *individuale*. Il questionario è anonimo e le informazioni saranno trattate col massimo della riservatezza, secondo il D.lgs. 196/2003 (Codice in materia di protezione dei dati personali)

Data ___/___/2016 Località rilievo Condizioni meteo

Il presente questionario è stato: auto-compilato somministrato da rilevatore

SEZIONE A – PERCORRENZA PISTA CICLABILE TREVISO-OSTIGLIA

1. Per quali attività è qui oggi principalmente?

- spostamento quotidiano (lavoro, scuola, spesa, etc.)
- allenamento sportivo
- escursione giornaliera
- turismo con soggiorno di almeno una notte (compilare anche la sezione F del questionario)
- altro (specificare _____)

2. Con chi sta percorrendo la ciclabile oggi?

- da solo
- in coppia
- in famiglia
- con amici
- con un gruppo organizzato
- altro (specificare _____)

3. Come ha reperito informazioni sulla ciclabile Treviso-Ostiglia? [è possibile indicare più risposte]

- internet, social network
- amici, parenti, conoscenti
- tour operator o agenzia viaggi
- materiale informativo (brochure, newsletter, ...)
- aziende per il turismo, uffici turistici
- conoscenza personale
- segnaletica stradale, cartellonistica
- struttura ricettiva dove risiede
- riviste specializzate o associazioni sportive
- altro (specificare _____)

4. A quali attività intende dedicarsi durante questa escursione/viaggio? [è possibile indicare più risposte]

- riposo e relax
- scoperta del territorio
- visite culturali
- attività enogastronomiche
- visite naturalistiche
- escursioni a piedi e altri sport
- altro (specificare _____)

5. Quanto tempo pedalerà nella giornata di oggi?

- meno di 2 ore dalle 2 alle 4 ore dalle 4 alle 6 ore più di 6 ore

6. Quali altri mezzi di trasporto ha utilizzato durante questa escursione/viaggio?

- esclusivamente bicicletta
 automobile, furgone, moto
 camper
 mezzo di trasporto pubblico (treno, bus)
 mezzo di trasporto collettivo (es.: bus riservato o organizzato da tour operator)
 altro (specificare) _____

7. E' la prima volta che percorre la ciclabile Treviso-Ostiglia? si no

Se non è la prima volta, quante volte ne ha percorso un tratto, facendo riferimento all'anno passato...

... in primavera ? ... in estate? ... in autunno? ... in inverno?
|_|_| giorni |_|_| giorni |_|_| giorni |_|_| giorni

8. Quali dei seguenti tratti ha percorso almeno una volta?

- Grisignano di Zocco – Piazzola sul Brenta
 Piazzola sul Brenta - Camposampiero
 Camposampiero - Quinto di Treviso
 nessuno dei precedenti

9. Ha percorso nell'ultimo anno anche altre ciclabili collegate alla pista ciclabile Treviso-Ostiglia?

- Cammino del Santo (Muson dei Sassi)
 Sentiero degli Ezzelini (Muson dei Sassi)
 Ciclovia del Brenta
 Ciclovia del Tergola
 GiraSile
 nessuno dei precedenti

SEZIONE B – SPESE SOSTENUTE

10. La bici che sta utilizzando è..

- di proprietà
 presa a noleggio

11. Facendo riferimento alla giornata di oggi, qual è stata la spesa media a persona che ha sostenuto per...	Spesa media giornaliera a persona
... mangiare e bere?	_ _ _ _ € <input type="checkbox"/> nessuna spesa
... comprare prodotti tipici?	_ _ _ _ € <input type="checkbox"/> nessuna spesa
...noleggio bicicletta?	_ _ _ _ € <input type="checkbox"/> nessuna spesa
... affittare/comprare materiale tecnico?	_ _ _ _ € <input type="checkbox"/> nessuna spesa
...guida o tour operator?	_ _ _ _ € <input type="checkbox"/> nessuna spesa
... il parcheggio?	_ _ _ _ € <input type="checkbox"/> nessuna spesa
..spese di trasporto (carburante, autostrada, treno, bus, etc.)?	_ _ _ _ € <input type="checkbox"/> nessuna spesa
..alloggio (solo se cicloturista)?	_ _ _ _ € <input type="checkbox"/> nessuna spesa
... per altro (specificare _____)	_ _ _ _ € <input type="checkbox"/> nessuna spesa

SEZIONE C - VALUTAZIONE DELLA PISTA CICLABILE TREVISO-OSTIGLIA

12. Come valuta i seguenti aspetti relativi a questa ciclabile?

	Per nulla soddisfacente	Poco soddisfacente	Abbastanza soddisfacente	Molto soddisfacente	Non so
Sicurezza (punti pericolosi, affollamento, attraversamenti)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Accessibilità alla ciclabile (collegamenti a paesi, parcheggi)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Attrattività (paesaggio, ambiente, cultura)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Qualità della pavimentazione	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Manutenzione (taglio dell'erba, pulizia cestini)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Segnaletica	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Servizi a supporto dei ciclisti (bar, noleggi, assistenza)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Altro (specificare _____)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

13. Quali sono le priorità d'intervento per migliorare la ciclabile? [massimo 3 priorità]

1.
2.
3.

14. Secondo Lei il numero di pedoni e ciclisti in transito lungo questa ciclabile è

- eccessivo elevato contenuto basso/limitato

SEZIONE D - PROFILO GENERALE

15. Et  (anni compiuti): da 0 a 17 da 18 a 30 da 31 a 45 da 46 a 60 oltre 60

16. Sesso: maschio femmina

17. Titolo di studio:

- scuola dell'obbligo
 qualifica o diploma professionale
 diploma di scuola superiore
 laurea, o titolo superiore

18. Comune di residenza:

- comune attraversato dalla ciclabile → Comune di _____
 all'interno della Regione Veneto → Comune di _____
 in Italia → Regione _____
 estero → Nazione _____

19. Nell'arco dell'ultimo anno, ha utilizzato la bicicletta per [  possibile indicare pi  risposte]:

- quotidianamente per spostamenti (lavoro, scuola, spesa)
 settimanalmente per attivit  sportive
 mensilmente per attivit  ricreative

20. E' iscritto ad associazioni sportive o ambientaliste?

- no
 s  Quali? _____

21. Negli ultimi 5 anni ha mai fatto vacanze in bicicletta?

- no
- sì, per percorsi di massimo 3 giorni
- sì, per percorsi di più di 3 giorni

22. Se ha fatto vacanze in bicicletta, in quali luoghi?

Dove?	Percorso?	Quanti giorni?
<input type="checkbox"/> in Veneto <input type="checkbox"/> in Italia <input type="checkbox"/> all'estero	_____	_ _
<input type="checkbox"/> in Veneto <input type="checkbox"/> in Italia <input type="checkbox"/> all'estero	_____	_ _
<input type="checkbox"/> in Veneto <input type="checkbox"/> in Italia <input type="checkbox"/> all'estero	_____	_ _
<input type="checkbox"/> in Veneto <input type="checkbox"/> in Italia <input type="checkbox"/> all'estero	_____	_ _
<input type="checkbox"/> in Veneto <input type="checkbox"/> in Italia <input type="checkbox"/> all'estero	_____	_ _

SEZIONE E - PROFILO TECNICO

23. Tipologia bicicletta al momento dell'intervista:

- bicicletta da città
- bicicletta ibrida da viaggio
- bicicletta da corsa
- mountain bike
- bicicletta elettrica
- altro _____

24. Al momento dell'intervista, il rispondente aveva...

- | | | | |
|---|---|---|---|
| Caschetto: | Borse da viaggio: | Navigatore GPS o applicazione smartphone: | Carta ciclo-turistica o guida cartacea: |
| <input type="checkbox"/> sì <input type="checkbox"/> no |

SEZIONE F - SOLO PER I CICLOTURISTI

N.B. esclusivamente per coloro i quali hanno risposto "turismo con soggiorno di almeno una notte" alla prima domanda

25. Durata del viaggio? |_|_| giorni

26. Come è strutturata la sua vacanza?

- itinerante, cambiando tendenzialmente ogni giorno luogo di soggiorno
- con base fissa, pernottando tutti i giorni o quasi nella stessa località

27. Tappa iniziale e finale del viaggio, se itinerante?

Inizio: _____ Fine: _____

28. Numero di km medio percorsi al giorno? |_|_| km

29. In che tipo di struttura alloggia durante il percorso (possibili più risposte)?

- albergo
- appartamento turistico
- bed and breakfast
- campeggio
- agriturismo
- ospite da amici
- affittacamere
- altro (specificare) _____

30. Come ha costruito questa vacanza?

- non ho prenotato nulla
- ho prenotato prima di mettermi in viaggio
- ho prenotato attraverso un tour operator

La ringraziamo per il suo contributo.

Se fosse interessato ai risultati, può lasciare qui il suo indirizzo mail: _____