



4° Corso di perfezionamento e aggiornamento professionale per una nuova figura professionale:

Esperto promotore della Mobilità Ciclistica

Anno 2017

Valutazione

Corso	Nominativo e ambito professionale / titolo di studio	Residenza	Tipologia di ambito	Tema dell'elaborato finale
1	Paola Antonelli (Scienze ambientali)	Rezzato (BS)	Promozione territorio e cicloturismo	Greenway Valli Resilienti (Valle Trompia e Valle Sabbia – Brescia): attività di promozione e comunicazione
2	Stefano Chiono (Accompagnatore cicloturistico)	Mathi (TO)	Educazione alla mobilità in bici	MathinBici
3	Federico Del Prete (Giornalista)	Milano	Sviluppo professionale	EPMC: la promozione attiva di una nuova figura professionale
4	Giovanni Guarneri (Economia del Turismo)	Palermo	Promozione territorio e cicloturismo	Sicilia in bici Perché? Cosa? A chi comunicarlo?
5	Eleonora Malengo (Architetto Regione Veneto)	Rovigo	Politiche regionali	Alcune proposte a sostegno della politica regionale a favore della mobilità ciclistica
6	Giorgia Mancinelli (ingegnere)	Rimini	Buone pratiche	Buone pratiche per a realizzazione di una velo stazione
7	Roberta Mussini (Economia e Commercio)	Carpi (MO)	Promozione territorio e cicloturismo	Proposta di aggiornamento dell' EUROVELO 7 "Ciclopista del Sole" nel tratto dalla prossimità del confine con la Regione Lombardia alla città di Modena
8	Daniela Ortombina (esperta in agric. e pianificazione)	Mantova	I ruoli nella governance	Governance del cicloturismo, il ruolo del mondo dell'agricoltura ???
9	Antonio Piras (Architetto)	Cagliari	Riqualificazione di territori	Percorribilità ciclistica come azione culturale identitaria rigenerante
10	Marco Romeo (Giurisprudenza)	Verona	Ciclabilità urbana	Grenoble città a 30 km/h

Collaborazioni 2017

Patrocini ricevuti 2017



Corso Esperto promotore Mobilità Ciclistica

Sede di Scienze Motorie - Via Casorati 43 37127 Verona | Tel 045.842.5120, Fax 045.842.5131

Per informazioni <http://www.dsnm.univr.it/main?ent=iscrizionecs&cs=588&aa=2016%2F2017&lang=it>

Per contatti: direttore federico.schena@univr.it Coordinatore tecnico didattico marco.passigato@univr.it

P. IVA 01541040232 | C.F. 93009870234



11	Paolo Zaccarella (Impiegato di Banca)	Verona	Sviluppo professionale	Esperto Promotore Mobilità Ciclistica – Definizione del ruolo ed ambiti di applicabilità operativa
----	---	--------	------------------------	---

su 11 partecipanti / elaborati finali:

- 4 Promozione territorio e cicloturismo
 - Greenway Valli Resilienti (Valle Trompia e Valle Sabbia – Brescia): attività di promozione e comunicazione
 - Sicilia in bici Perché? Cosa? A chi comunicarlo?
 - Proposta di aggiornamento dell' EUROVELO 7 "Ciclopista del Sole" nel tratto dalla prossimità del confine con la Regione Lombardia alla città di Modena
 - Governance del cicloturismo, il ruolo del mondo dell'agricoltura ???
- 2 sviluppo professionale
 - EPMC: la promozione attiva di una nuova figura professionale
 - Esperto Promotore Mobilità Ciclistica – Definizione del ruolo ed ambiti di applicabilità operativa
- 1 Educazione alla mobilità in bici
 - MathinBici
- 1 Politiche regionali
 - Alcune proposte a sostegno della politica regionale a favore della mobilità ciclistica
- 1 buone pratiche
 - Buone pratiche per a realizzazione di una velo stazione
- 1 riqualificazione di territori
 - Percorribilità ciclistica come azione culturale identitaria rigenerante
- 1 Ciclabilità urbana
 - Grenoble città a 30 km/h

**Seguono le schede di sintesi delle tesine
presentate**

Collaborazioni 2017



Patrocini ricevuti 2017



7 – Punti di forza e punti di debolezza:

Punti di Forza: buona capacità imprenditoriale storicamente consolidata nei settori manifatturieri, che si riflette nella capacità di costruire realtà funzionanti; paesaggio di pregio; prodotti tipici di qualità; presenza di punti di interesse storico-artistici; possibilità di intermodalità con la vicina città di Brescia (treno, metropolitana).

Punti di Debolezza: scarsa attitudine all'accoglienza dei turisti, scarso sviluppo del settore turistico.

8 – conclusioni: la definizione del piano di comunicazione dovrà essere sviluppata tenendo presente il delicato contesto in cui ci sta muovendo, ma può essere la chiave di volta per suscitare, nella popolazione residente prima ancora che negli “esterni”, quel cambiamento di mentalità e di approccio necessario per dare valore agli aspetti di pregio presenti sul territorio.

5 – Soggetti coinvolti:

Tutti i componenti della singola comunità scolastica (Dirigente, insegnanti, genitori) – Amministrazione Comunale – Polizia Municipale – Associazioni locali Volontariato – Eventuali negozi biciclette della zona.

6 – Principali azioni da attivare e primi passi per cominciare:

- ° Pianificare incontri/colloqui con il Dirigente Scolastico al fine di inserire nell' ambito del Pof lezioni di insegnamento sull'uso/manutenzione della bici e l' acquisizione di buona abilità. Programmare ed organizzare attività collegate alla bicicletta in ambito scolastico (esempio: colazione del ciclista, uscite in bicicletta – turismo scolastico) Come secondo step gettare solide basi al fine di organizzare un futuro servizio di Bicibus.
- ° Pianificare incontri/colloqui con l'Amministrazione comunale (educazione stradale, sicurezza area attigua alla scuola – zone velocità 30, segnaletica ecc)
- ° Pianificare incontri/colloqui con i restanti soggetti menzionati al punto 5.

7 – Punti di forza e punti di debolezza:

Punti di forza :

- A) Il paese (come sue caratteristiche) si presta all' utilizzo della bicicletta.
- B) Se si insegna l' utilizzo della bici da piccoli è probabile che si continui ad usarla anche da adulti .
- C) Inserita nelle attività scolastiche la mobilità ciclistica diventa occasione di divertimento ed aggregazione.
- D) Essere attenti alla salute e sicurezza dei ragazzi è un argomento che molti condividono e sostengono.
- E) Esistenza di piste Ciclabili (inserite nel contesto di Corona Verde)

Punti deboli:

- A) Remore e timori, sia della scuola (alcuni soggetti) che dei genitori, riguardo i rischi del traffico.
- B) Scarsa partecipazione Amministrazione.

8 – conclusioni:

Il lavoro da fare è tanto certo , tutti i vari punti dovranno essere approfonditi ma con umiltà, impegno e testardaggine spero proprio di fare bene !

Se ritenete una foto dell'estensore dell'elaborato



4° Corso di perfezionamento e aggiornamento professionale per una nuova figura professionale: **Esperto Promotore Mobilità Ciclistica – anno 2017**

EPMC: la promozione attiva di una nuova figura professionale

Via Paris Bordone 12. 20149 Milano - +39 347 628 0937

1 - Obiettivi:

1.2 - Offrire alle istituzioni e alle associazioni un punto di riferimento attendibile per la selezione di posizioni operative e di coordinamento all'interno di progetti infrastrutturali o promozionali relativi alla ciclabilità.

2.1 - Far crescere il consenso verso il ruolo e le competenze degli EPMC formati in ambito UniVR.

3 – Elementi di innovazione / strategici:

3.2 - Utilizzo delle potenzialità web e social per la comunicazione delle attività EPMC e l'aggiornamento sui programmi formativi.

4.1 - possibilità di inserimento degli EPMC nei processi di realizzazione delle opere pubbliche previste dagli attuali dispositivi legislativi (ad es.: Sistema Nazionale delle Ciclovie Turistiche, MIT / MiBACT) o in team di progetto di enti terzi.

Università di Verona: Fiab Onlus

6.1 - Coinvolgimento di UniVR nel processo gestionale; incarico a coordinatore responsabile, definizione programma operativo; acquisizione dominio web.

7 – Punti di forza e punti di debolezza:

7.1 - Pro: innovatività dell'approccio; relativa economicità di gestione; sincronia dell'iniziativa con concreti segnali di cambiamento in campo istituzionale; capacità di coinvolgimento e interesse.

7.2 - Contro: innovatività dell'approccio; necessità di attività costanti nel tempo e di un efficace coinvolgimento degli EPMC.

8 – Conclusioni:

La creazione di un'identità e un'attività specificamente riferite al ruolo di EPMC è un punto di forza e di innovazione sia nel panorama della promozione della mobilità ciclistica che più in generale della formazione post laurea.

Possibilmente rimanere in una pagina

Se ritenete una foto
dell'estensore dell'
elaborato



UNIVERSITÀ
di VERONA

Dipartimento Neuroscienze, Biomedicina e Movimento

4° Corso di perfezionamento e aggiornamento professionale per una nuova
figura professionale: **Esperto Promotore Mobilità Ciclistica – anno 2017**

Elaborato di fine corso - scheda di sintesi

Sicilia in bici

Perché? Cosa? A chi comunicarlo?

Giovanni Guarneri

Palermo, giovanni_guarneri@yahoo.it, cell: 347 556 8515

Dottore in Economia e Gestione dei Servizi Turistici (Università degli Studi di Perugia)

Dottore in Economia e Management (Università degli Studi di Perugia)

Motivazione: creare un soggetto in grado di comunicare le potenzialità cicloturistiche del territorio siciliano, posizionare la Sicilia come destinazione cicloturistica aumentandone l'attrattività ed incrementare i flussi cicloturistici interni e di incoming.

1 - Obiettivi: Colmare le lacune nella comunicazione delle potenzialità del prodotto cicloturistico siciliano derivanti dal mancato coordinamento del comparto cicloturistico a livello istituzionale regionale; creare e affermare un unico brand cicloturistico regionale.

2 – Principali risultati attesi: Uniformità e coerenza nella comunicazione del prodotto cicloturistico siciliano sia all'interno sia all'esterno del territorio siciliano; maggiore attenzione alle esigenze del territorio da parte delle amministrazioni locali; riduzione incendi dolosi e discariche abusive.

3 – Elementi di innovazione / strategici: Social media management e web strategy focalizzati sul prodotto cicloturistico regionale; coinvolgimento di associazioni ed amministrazioni locali; mappatura del territorio specifica per il cicloturismo; gratuità.

4 – Eventuali ricadute occupazionali prevedibili: Soprattutto nel comparto turistico e dei servizi e soprattutto nelle aree meno congestionate, preferibilmente interne.

5 – Soggetti coinvolti: Cittadini, associazioni (culturali, sportive, pro loco), imprese turistiche e generiche e amministrazioni locali.

6 – Principali azioni da attivare e primi passi per cominciare: Creazione ed affermazione di un brand; realizzazione della mappa cicloturistica regionale, creazione di un portale multilingue specifico per il cicloturismo in Sicilia.

7 – Punti di forza e punti di debolezza: Punti di forza: integrazione, inclusione, gratuità; punti di debolezza: gli interventi sul territorio e le politiche di comunicazione della Regione e degli enti locali hanno generato confusione e scarsa fiducia nella possibilità di un sistema cicloturistico che produca un indotto economico apprezzabile ed un maggiore controllo del territorio.

8 – conclusioni: Perché la Sicilia possa affermarsi come destinazione cicloturistica appetibile non sono sufficienti le risorse turistiche tradizionali (patrimonio enogastronomico, culturale, storico, architettonico e paesaggistico) né un sistema viario specifico (peraltro incoerente), ma è indispensabile che questi valori vengano comunicati secondo una strategia ben pianificata e ponderata.



**UNIVERSITÀ
di VERONA**

Dipartimento Neuroscienze, Biomedicina e Movimento

4° Corso di perfezionamento e aggiornamento professionale per una nuova figura professionale: **Esperto Promotore Mobilità Ciclistica – anno 2017**

Elaborato di fine corso - scheda di sintesi

BUONE PRATICHE PER LA REALIZZAZIONE DI UNA VELO- STAZIONE

Giorgia Mancienelli

Ingegnere dei sistemi edilizi e urbani, Rimini

In molte città d'Italia si osserva come il decentramento lavorativo e per motivi di studio abbiano favorito fenomeni di pendolarismo che nel tempo hanno sempre più accresciuto il diffondersi della mobilità ciclistica. Nasce quindi l'esigenza da parte delle amministrazioni di investire su sistemi e servizi in grado di rispondere ad esigenze legate al mondo della bicicletta.



1 - Obiettivi:

L'obiettivo è quello di realizzare una raccolta di buone pratiche che indirizzino la realizzazione di una velostazione.

2 – Principali risultati attesi:

La speranza è che questo progetto possa diventare un valido esempio di riferimento per le amministrazioni che intendano dotare la propria città di questa tipologia di struttura.

3 – Elementi di innovazione / strategici:

Attualmente non esistono guide che affrontino in modo tecnico questa tematica.

4 – Eventuali ricadute occupazionali prevedibili:

La realizzazione di una velostazione permette la nascita di nuovi sbocchi professionali e favorisce l'occupazione di personale sia per la parte di gestione che organizzativa e tecnica inserendo anche progetti sociali come quello delle ciclofficine tramite l'inserimento nel mondo del lavoro di ragazzi svantaggiati.

5 – Soggetti coinvolti:

I soggetti che potrebbero essere coinvolti sono Università, istituzioni, imprese, associazioni, gruppi sportivi e strutture già operanti sul territorio nazionale in modo da poter uniformare alcuni approcci e sistemi.

6 – Principali azioni da attivare e primi passi per cominciare:

Inizialmente è necessario valutare le situazioni già esistenti e le strutture operanti sul territorio osservandone pregi e difetti. In secondo luogo si procede con l'individuare le caratteristiche che una velostazione dovrebbe avere sottolineando le possibili problematiche da evitare.

7 – Punti di forza e punti di debolezza:

La forza del progetto sta nella cooperazione tra associazionismo e strutture già operanti al fine di individuare le best practice. L'aspetto più problematico è la valutazione dei costi per dotazioni e servizi per le biciclette che spesso vengono sottovalutati e sottostimati.

8 – conclusioni:

Con la realizzazione di questo elaborato spero di poter apportare un contributo per l'inquadramento sulla possibile realizzazione di una velostazione.

Se ritenete una foto dell'estensore dell'elaborato



4° Corso di perfezionamento e aggiornamento professionale per una nuova figura professionale: **Esperto Promotore Mobilità Ciclistica – anno 2017**

Alcune proposte a sostegno della politica regionale a favore della mobilità ciclistica

Fornire qualche possibile soluzione per la creazione di una rete dei percorsi ciclabili che garantisca la continuità degli spostamenti in bicicletta, per il tempo libero ed il quotidiano, e che si integri con altre sistemi di trasporto ecocompatibili.

2 – Il tema della mobilità ciclabile deve necessariamente partire dalla “fotografia” dello stato di fatto per poter indirizzare le risorse alla creazione e completamento di una rete di percorsi ciclabili integrati tra loro e con le reti di altri mezzi di trasporto ecocompatibili.



UNIVERSITÀ
di VERONA

Dipartimento Neuroscienze, Biomedicina e Movimento

4° Corso di perfezionamento e aggiornamento professionale per una nuova figura professionale: **Esperto Promotore Mobilità Ciclistica – anno 2017**

Elaborato di fine corso - scheda di sintesi

Proposta di aggiornamento dell' EUROVELO 7 "Ciclopista del Sole" nel tratto dalla prossimità del confine con la Regione Lombardia alla città di Modena .

Roberta Mussini Laurea in economia e commercio
41012 CARPI (MODENA) mussini.roberta@gmail.com

La motivazione principale per la quale hai proposto questa relazione finale:

Dalla passione per i viaggi in bicicletta, al legame con la mia terra... perfetta da percorrere in bici... da Mantova alla bassa pianura modenese con i suoi piccoli centri rurali e le sue città d'arte... per ricongiungersi alla più conosciuta e sempre più apprezzata città di Modena.

~~~~~

### **1 - Obiettivi:**

L'elaborato vuole dimostrare gli aspetti migliorativi di una variante alla Ciclopista del Sole (Eurovelo 7) in Emilia Romagna sul territorio della provincia di Modena nella tratta "Mantova – Modena". Tale variante è ritenuta strategica all'incremento del turismo con importanti ricadute sull'economia del territorio a nord della provincia di Modena e nella città di Modena.

### **2 – Principali risultati attesi:**

Il percorso attuale dell' "Eurovelo 7" ed "Eurovelo 7 variante Modena" (ER17 e ER17d2) nel territorio nord della provincia di Modena percorre principalmente l'argine del fiume Secchia "Percorso Natura Secchia" su fondo stabilizzato non asfaltato, non transitando per i principali centri abitati che potrebbero offrire al cicloturista ristoro ed esperienze. Con questa proposta si attende un incremento del cicloturismo sul territorio in esame, con positive ricadute economiche e con effetti indotti sulla crescita dell'utilizzo locale della bici per tutte le motivazioni di mobilità.

### **3 – Elementi di innovazione / strategici:**

Elementi strategici: un numero significativo di turisti che arrivano a Mantova potrebbe scegliere di proseguire in bicicletta per Modena se trovasse un percorso breve, veloce ed agevole che inoltre consentisse loro di incrociare città minori visitando e degustando le particolarità artistiche ed enogastronomiche del territorio.

Elementi di innovazione: attivazione di connessioni fra il percorso proposto e i poli di interscambio modale.

### **4 – Eventuali ricadute occupazionali prevedibili:**

Aumento degli operatori nel settore turistico, della ristorazione, del commercio, agroalimentare e vitivinicolo, ecc.. con conseguente positiva ricaduta economica e sociale sul territorio.

### **5 – Soggetti coinvolti:**

Enti pubblici (Regione Emilia Romagna, Regione Lombardia, Provincia di Modena, Città Metropolitana di Bologna, Comune di Modena, Comuni dell'Unione delle Terre d'Argine (Campogalliano, Carpi, Novi di Modena, Soliera), Enti Parco..., Consorzio Bonifica., ecc...), operatori privati (operatori del settore terziario e dell'agricoltura) e associazioni.

### **6 – Principali azioni da attivare e primi passi per cominciare:**

Contattare i Comuni/Unioni interessati al nuovo percorso per proporre, in prima istanza, di inserire i tratti di competenza del percorso proposto (se non già presenti) nei rispettivi strumenti di pianificazione urbanistica come collegamenti ciclabili tra comuni limitrofi, con percorsi extraurbani e con la RCR (Rete delle ciclovie Regionali).

Proporre alla Città Metropolitana di Bologna e alla Regione Emilia Romagna la presente variante alla Ciclopista del Sole anche in considerazione della possibile realizzazione di un veloce percorso circolare tra le città di Mantova, Modena, Bologna, Verona a seguito della prevista realizzazione della ciclovia sulla dismessa ferrovia Bologna-Verona. Migliorare e completare la segnaletica della Ciclopista del Sole nel tratto tra Mantova e il confine Lombardia/Emilia.

#### **7 – Punti di forza e punti di debolezza:**

Punti di forza: a) tempi brevi e costi limitati di realizzazione. La variante proposta è su percorsi esistenti su strade promiscue ciclabili-veicolari quasi tutte asfaltate e a bassa percorrenza di traffico su cui sarà solamente necessario applicare interventi di moderazione del traffico (in parte già esistenti) e installare la segnaletica (completamente inesistente) oltre ad effettuarne la normale manutenzione delle strade; b) ricadute economiche positive su un territorio in cui il turismo non ha mai rappresentato una realtà significativa.

Punti di debolezza: tempi lunghi per informare e coinvolgere gli enti pubblici interessati e per i conseguenti atti e adempimenti necessari.

#### **8 – conclusioni:**

Importanti centri anche minori della provincia Nord di Modena si troveranno inseriti in un percorso ciclistico Europeo che attraversa l'Europa in direzione Nord-Sud da Capo Nord a Malta.

Rispetto alla situazione attuale il percorso sarà più scorrevole, veloce e comodamente percorribile all'interno di un territorio interessante e differenziato.

Se ritenete una foto dell'estensore dell'elaborato



**4° Corso** di perfezionamento e aggiornamento professionale per una nuova figura professionale: **Esperto Promotore Mobilità Ciclistica – anno 2017**

Nuove Prospettive Ciclorurali alla Scoperta  
dell'Ambiente Agricolo e dei Prodotti di Fattoria, nella  
Promozione della Mobilità Sostenibile

via SS. Goitese 282 - 46044 Goito Mantova, daniela.ortombina77@gmail.com, 3703017400

La possibilità di rivestire una nuova direzione professionale che tenga conto della sostenibilità mobile e delle esigenze o necessità del mondo imprenditoriale agricolo; una figura professionale liason tra due realtà che potrebbero diventare sinergiche.

## 1 - Obiettivi:

## 2 – Principali risultati attesi:

### 3 – Elementi di innovazione / strategici:

#### 4 – Eventuali ricadute occupazionali prevedibili:

## 5 – Soggetti coinvolti:

## 6 – Principali azioni da attivare e primi passi per cominciare:

## 7 – Punti di forza e punti di debolezza:

1

## **8 – Conclusioni:**

Rendere il turismo ciclorurale un'esperienza di arricchimento consapevole del territorio ambientale che si percorre.

Possibilmente rimanere in una pagina



UNIVERSITÀ  
di VERONA

Dipartimento Neuroscienze, Biomedicina e Movimento

4° Corso di perfezionamento e aggiornamento professionale per una nuova figura professionale: **Esperto Promotore Mobilità Ciclistica** – anno 2017

Elaborato di fine corso - scheda di sintesi

## Percorribilità ciclistica come azione culturale identitaria rigenerante

Antonio Piras Vico IV Sant'Avendrace n. 22, 09122 Cagliari, [antonbici@virgilio.it](mailto:antonbici@virgilio.it) – 335467806  
Laurea in Architettura, libero professionista.

### Motivazioni

L'appassionata presunzione della memoria che vorrebbe rivivere, in quel negletto versante lagunare della città di Cagliari ed Elmas, quell'intrigante ambiente naturale intriso di sole sale e solitudine, che una volta era il litorale di Giorgino e il suo entroterra, compromesso dalla realizzazione del porto canale, riqualificandolo e rendendolo accessibile per attività ludico ed economiche.

### 1 - Obiettivi:

Collegare il quartiere di Sant'Avendrace e la sua città Cagliari, all'aeroporto di Elmas, lungo la sponda est della laguna di Santa Gilla, attraverso la realizzazione e promozione di un circuito ciclopedonale come elemento narrativo e identitario dei luoghi e dei suoi abitanti, così da favorire lo sviluppo di attività quali: l'acquacoltura, balneazione e l'attività remiera.

### 2 – Principali risultati attesi:

Nel settore della laguna di Santa Gilla prossimo al quartiere di Sant'Avendrace, tra Cagliari ed Elmas e il suo aeroporto, condizioni di eco sostenibilità per la valorizzazione paesaggistica e ambientale, funzionale ed economica. Promozione della mobilità lenta, con uso di bicicletta al seguito, noleggio e bike sharing,

### 3 – Elementi di innovazione / strategici:

Contrapporre veloce-lento, omettere-contemplare. Arrivare in aereo, percorrere col proprio bagaglio a qualsiasi ora della giornata i 5 km che lo separano dalla città, non è usuale. Rendere permeabile i luoghi, ripristinare il contatto fisico e visivo degli ambiti, favorire la balneazione praticata fino agli anni settanta nella vicina Giorgino.

### 4 – Eventuali ricadute occupazionali prevedibili:

Impieghi lavorativi strettamente legati alla ciclo mobilità sono prevedibili considerando il servizio di noleggio bici e bike sharing in aeroporto, la manutenzione del percorso, il punto di ristoro e assistenza alle attività pedo-ciclistica e remo- natatoria.

### 5 – Soggetti coinvolti:

Comuni di Cagliari ed Elmas, città metropolitana di Cagliari, regione Sardegna, l'istituendo Ente Parco della laguna di Santa Gilla, l'autorità portuale di Cagliari, Sogaer.

### 6 – Principali azioni da attivare e primi passi per cominciare:

Apportare varianti a favore della mobilità ciclistica al “progetto di riqualificazione urbana del quartiere di Sant'Avendrace”. Presentazione del progetto ai cittadini, ai rappresentanti dell'amministrazione, agli enti e associazioni interessate. Coinvolgere l'università. Procedere in fase programmatica per settori minimi funzionali.

### 7 – Punti di forza e punti di debolezza:

Riqualificazione e rigenerazione della laguna e del confine terra-acqua. Permeabilità dell'ambiente urbano e naturale alle mobilità lenta. Esaltazione delle qualità naturali e paesaggistiche. Sviluppo economico, acquacoltura, balneazione e canottaggio. Approccio del viaggiatore alla città suggestivo, pregnante eloquente. Paradossale debolezza dovuta alla presenza della istituenda ciclovia turistica. Mancanza di un Ente parco.

### 8 – conclusioni:

Un'idea semplice come collegare due mete è diventata, in fase di lettura e analisi del contesto, un progetto articolato complesso ed ambizioso. In questo caso si può affermare che un percorso ciclopedonale può dare valore e riscattato ad un ambiente degrado e in stato di abbandono.



UNIVERSITÀ  
di VERONA

Dipartimento Neuroscienze, Biomedicina e Movimento

4° Corso di perfezionamento e aggiornamento professionale per una nuova figura professionale:  
Esperto Promotore Mobilità Ciclistica – anno 2017

Elaborato di fine corso - scheda di sintesi

## **GRENOBLE CITTÀ A 30 KM/H**

**Marco Romeo**

marcorm87@gmail.com, +39 349 6049602

Laurea in Scienze dei Servizi Giuridici curriculum per il Lavoro

La motivazione principale per la quale ho scelto questa relazione finale è perché ritengo che, studiare ed analizzare esempi virtuosi di altre Amministrazioni, possa aiutarci a capire in che direzione ci si debba muovere per apportare le giuste modifiche strutturali ed urbanistiche alle nostre città.

AAAAAAAAAAAAAAAAAAAAAAAAAAAAAAAA

**1 - Obiettivi:** lo scopo che si è prefissata la città di Grenoble è quello di rendere l'ambiente urbano maggiormente vivibile e di diminuire le emissioni dei gas nocivi per la salute, riducendo la velocità dei veicoli a motore a 30 km/h su quasi tutte le strade cittadine.

**2 – Principali risultati attesi:** oltre all'abbassamento delle emissioni dei gas dei veicoli a motore, la città di Grenoble vuole anche incentivare i propri cittadini a scegliere la bicicletta come mezzo di trasporto.

**3 – Elementi di innovazione / strategici:** la scelta è abbastanza radicale: abbassare il limite di velocità dei veicoli a motore in modo da rendere le strade più sicure e "respirabili".

**4 – Eventuali ricadute occupazionali prevedibili:** le ricadute occupazionali non sono state oggetto dell'elaborato, anche se si può immaginare un impatto positivo sull'economia cittadina, con particolare riferimento alle attività commerciali.

**5 – Soggetti coinvolti:** la città di Grenoble-Alpes Métropole e tutte le amministrazioni territoriali che la compongono.

**6 – Principali azioni da attivare e primi passi per cominciare:** l'Amministrazione ha fin da subito modificato il limite di velocità, portandolo a 30 km/h, per intervenire, in un secondo momento, in maniera strutturale sull'urbanistica.

**7 – Punti di forza e punti di debolezza:** il punto di forza di questa scelta è che si abbassano sin da subito le emissioni di gas nocivi da parte dei mezzi di trasporto a motore. Il "come" questa scelta sia stata posta in essere può avere, però, un punto debole: affidarsi quasi unicamente, nella fase iniziale, alla buona volontà dei cittadini (o alle possibili sanzioni in caso di non rispetto delle norme) senza prevedere infrastrutture che li obblighino a rispettare i limiti previsti, può non essere sufficiente.

**8 – Conclusioni:** l'amministrazione della città di Grenoble ha sicuramente dimostrato coraggio e lungimiranza decidendo di abbassare il limite di velocità dei mezzi a motore; non bisogna però dimenticare che ha potuto muoversi in questa direzione soprattutto grazie alla propria capacità di porre in essere importanti investimenti economici.

Se ritenete una foto  
dell'estensore dell'  
elaborato



UNIVERSITÀ  
di **VERONA**

Dipartimento Neuroscienze, Biomedicina e Movimento

4° Corso di perfezionamento e aggiornamento professionale per una nuova  
figura professionale: **Esperto Promotore Mobilità Ciclistica – anno 2017**

Elaborato di fine corso - scheda di sintesi

## **Esperto Promotore Mobilità Ciclistica – Definizione del ruolo ed ambiti di applicabilità operativa**

**Paolo Zaccarella**

[pao.pz@libero.it](mailto:pao.pz@libero.it)

339.3371690

Titolo di studio e qualifica o professione se pertinente per inquadrare

La motivazione principale per la quale hai scelto questa relazione finale

.....

~~~~~

1 - Obiettivi:

Descrizione delle competenze in abbinamento alla individuazione dei settori e delle modalità in cui possono essere impiegate, in autonomia o come supporto alle realtà private e pubbliche interessate a sviluppare l'argomento della mobilità alternativa.

2 – Principali risultati attesi:

- Fornire un aiuto sinergico per sensibilizzare privati cittadini e istituzioni sul tema della mobilità sostenibile con riconoscimento della figura nell'ambito della comunità civile.
- Valorizzazione della nuova figura con riconoscimento delle sue potenzialità ad assumere una specifica connotazione professionale.

3 – Elementi di innovazione / strategici:

L'introduzione di una figura professionale qualificata attraverso un percorso di formazione specifico ma di ampio perimetro, curato da un'istituzione accademica accreditata.

4 – Eventuali ricadute occupazionali prevedibili:

Integrazione delle competenze già in capo a tecnici e professionisti con ampliamento del potenziale spazio d'intervento.

Apertura di nuove opportunità mediante affiancamento e consulenza agli enti, alle istituzioni e agli organismi privati che intendono sviluppare cultura e progetti in tal senso.

5 – Soggetti coinvolti:

Diffusione trasversale dell'attività verso Cittadini, enti, associazioni, scuola, P.A., mondo economico.

6 – Principali azioni da attivare e primi passi per cominciare:

- Coinvolgimento delle maggiori corporazioni sociali ed opinion leader per l'ideazione di progetti ed iniziative da mettere in atto.
- Inserimento della figura del Promotore nei Comitati Amministrativi della P.A. competenti in materia, per pianificare le risorse finanziarie da mettere a disposizione.

7 – Punti di forza e punti di debolezza:

Le iniziative ed azioni che vengono individuate e pianificate per la realizzazione possono beneficiare delle sinergie date dall'effetto amplificato di tutte le forze in campo.

Processo che necessita di tempo in quanto richiede un cambio culturale diffuso e consolidato dalle abitudini.

8 – conclusioni:

Nell'ambito del Corso, è maturata una convinzione estrema nelle potenzialità di sviluppo del settore, sia in termini economici che in termini puramente sociali e comportamentali.

Il campo d'azione che si apre è potenzialmente infinito per la molteplicità degli aspetti toccati; per questo diventa necessario e prioritario:

- programmare step ben definiti negli obiettivi e nella tempistica, monitorati da una cabina di regia che gestisce una efficace divisione dei compiti;
- effettuare un coordinamento globale degli attori fornendo anche adeguato supporto tecnico;
- mettere in rete la condivisione delle esperienze vissute dalle realtà più virtuose;
- partire dai bambini