



8° Corso di perfezionamento e aggiornamento professionale per una nuova figura professionale:

Esperto promotore della Mobilità Ciclistica

anno 2021

Titoli e ambito delle 44 tesine

Provenienza regionale dei partecipanti

Piemonte	3
Lombardia	9
Trentino AA	1
Veneto	8
Friuli VG	2
Emilia Rom.	6

Toscana	1
Marche	2
Umbria	1
Abruzzo	1
Lazio	3
Campania	2

Basilicata	1
Calabria	1
Sicilia	2
Sardegna	1
totale	44

I 44 elaborati finali risultano così ripartiti per temi di interesse: 14 Cicloturismo, 4 Ciclabilità Territoriale, 4 Ciclabilità urbana, 3 Imprenditoria, 3 Ciclo parcheggi, 2 Hub ciclistico, 1 Mobilità locale, 1 Casa – scuola, 1 Scuola, 1 Educazione, 1 Ciclogistica, 1 Giocare in bici, 1 Mobilità interregionale, 1 Eventi in bici, 1 Designer, 1 Gestione di Ciclovie, 1 Organizzazione Uffici Mobilità.

	Nominativo e ambito professionale / titolo di studio	Residenza	Tipologia di ambito	Tema dell'elaborato finale
1	Amati Andrea Maria (ingegnere)	Pavia (PV)	ciclogistica	Recupero dell'area della ex-dogana di Pavia come centro logistico per le consegne in cargo bike dell'ultimo miglio
2	Belloni Andrea (geometra comunale)	Segrate (MI)	giocare in bici	"PARCO GIOCHI CICLABILE" ... SOGNARE PUO' ESSERE REALE!
3	Beretta Lorenzo (impiegato)	Cinisello Balsamo (MI)	hub ciclistico	Cascina Cornaggia: un possibile futuro
4	Bevilacqua Amalia (architetto)	Sapri (SA)	mobilità interregionale	Il mobility manager per le Aree Interne

Collaborazioni di:



Esperti Promotori
Mobilità Ciclistica

con il patrocinio di





5	Brighenti Jessica (architetto)	Latina (LT)	cicloturismo	IL SENTIERO DI CIRCE: UN ITINERARIO CICLOPEDONALE PER LA RISCOPERTA DEL PARCO NAZIONALE DEL CIRCEO ATTRAVERSO LE ARTI VISIVE
6	Cabrini Stefano (noleggiatore di bici e tour operator)	Marmirolo (MN)	imprenditoria	Valorizzazione ed implementazione dei servizi offerti dal Bicigrill Mantova
7	Camellini Simone (amministratore condominiale)	Novellara (RE)	eventi in bici	Creare e “Ciclabilizzare” eventi come strumento di avvicinamento alla bicicletta e valorizzazione del territorio
8	Caminiti Domenico (ing. Dirigente TPL)	Palermo (PA)	ciclab urbana	I servizi di bike sharing per i collegamenti casa- scuola– lavoro nella città di Palermo
9	Carbone Noemi (igienista dentale)	Cosenza (CS)	cicloturismo	La lunga Via del Crati
10	Cuniberto Milo (comunicazione e marketing)	Torino (TO)	cicloturismo	Turin Green Hills (TGH)
11	D’Amico Filippo Sandro (laurea in Management Internazionale)	Palermo (PA)	cicloparcheggi	Secur-E-Bike: una soluzione contro i furti di bici
12	Della Corte Mattia (polizia Municipale)	Ancona (AN)	ciclab urbana	La bella addormentata dell’Adriatico si risveglia in bicicletta. Ancona e le potenzialità di una città morfologicamente non favorevole al mondo bike
13	Doretto Micaela (impiegata)	Marsciano (PG)	cicloturismo	La Ciclovía del Nestore tra lago Trasimeno, borghi storici, fiume Tevere
14	Fagnano Domenico (web designer)	Valsinni (MT)	designer	BICIPOLITANA - FIRENZE
15	Fardelli Marco (architetto)	Busto Arsizio (VA)	cicloparcheggi	Portabiciclette, BikeBox, Ciclostazioni e Antifurti: la conservazione del mezzo
16	Fassi Camilla (impiegata di banca)	Treviglio (BG)	cicloturismo	Ciclabile dell’Adda: la pista che (non) c’è
17	Fenocchio Edoardo (ingegnere)	Alba (CN)	promozione	L’A.B.C. ovvero Mettiamo le ali alla bici!
18	Graziano Domenico (educatore)	Santa Maria Capua Vetere (CE)	hub ciclistico	Un Hub per la promozione del Cicloturismo a Caserta
19	Grienti Giulio (architetto)	Venezia (VE)	ciclab urbana	Comune di Venezia più ciclabile: applicazione del nuovo codice della strada

Collaborazioni di:



Esperti Promotori
Mobilità Ciclistica



con il patrocinio di



20	Grosso Mario (ingegnere e prof. universitario)	Oleggio (NO)	ciclabilità territoriale	Dall'acqua al vino: lo sviluppo della ciclabilità urbana e turistica in un territorio dell'est piemontese
21	Libralato Marcello (formatore)	Treviso (TV)	cicloturismo	Mu.ri Museo diffuso dell'ingegneria: proposta di itinerari ciclo-turistici in un'ottica di rigenerazione e valorizzazione del territorio (bacino della Piave, regione Veneto)
22	Libralesso Davide (sviluppo sostenibile)	Venezia (VE)	cicloturismo	Veneto bike valley: sinergie tra cicloturismo ed esperienze di conoscenza delle imprese d'eccellenza nel distretto della bicicletta
23	Lisco Angelo (informatico)	Sesto San Giovanni (MI)	imprenditoria	LoveMeTandem: il tandem come strumento per lo sviluppo di un nuovo cicloturismo di prossimità, inclusivo e accessibile
24	Lombardi Raffaele (ingegnere)	Pavia di Udine (UD)	cicloparcheggi	La realizzazione di cicloparcheggi di qualità per sostenere lo sviluppo della bicicletta come pratica scelta di trasporto
25	Luppi Roberta (impiegata)	Mirandola (MO)	ciclabilità territoriale	Mirandola: obiettivo 2022 5 bike smile
26	Maggioni Susanna (interprete)	Treviso (TV)	gestione ciclovie	Consorzio di gestione di una ciclovia - Una road map per la gestione condivisa tra stakeholder locali in Veneto
27	Maragno Denis (operatore socio - assistenziale)	Rovigo (RO)	cicloturismo	LA CICLOVIA DELL'ADIGETTO
28	Mayer Paola (manager turistico)	Mortegliano (UD)	cicloturismo	Piano di Comunicazione - Venezia. Orientale. Cicloturismo
29	Merola Massimo (guida cicloturistica)	Buttapietra (VR)	cicloturismo	PROGETTARE LO SVILUPPO DEL TERRITORIO ATTRAVERSO LA BICICLETTA - CULTURA DELLA MOBILITÀ SOSTENIBILE
30	Mureddu Efisio (ingegnere)	Sassari (SS)	giocare in bici	"PARCO GIOCHI CICLABILE" ... SOGNARE PUO' ESSERE REALE!
31	Ortolani Chiara (ingegnere)	Roma (RM)	organizzazione Uffici Mobilità	Dalla Città delle auto alla Città delle persone. L'importanza, il ruolo, la struttura e le funzioni dell'Ufficio Biciclette di Roma Capitale
32	Pagani Davide Andrea (organizzatore cicloturistico)	Parma (PR)	scuola	BICISICURA PARMA – EDUCAZIONE CICLISTICA NELLE SCUOLE
33	Prandini Davide (architetto)	Maranello (MO)	casa - scuola	Consolidare la Rete di Mobilità d'Emergenza della Città di Carpi: strategie di percorsi sicuri casa- scuola

Collaborazioni di:



Esperti Promotori
Mobilità Ciclistica

con il patrocinio di





34	Rinaldi Stefano (impiegato informatico)	Roma (RM)	organizzazione uffici	Dalla Città delle auto alla Città delle persone. L'importanza, il ruolo, la struttura e le funzioni dell'Ufficio Biciclette di Roma Capitale
35	Ruzza Rossella (valorizzazione turistico - territoriale)	Occhiobello (RO)	cicloturismo	Il fascino del Grande Fiume: proposta di percorso interregionale ad anello lungo il fiume Po
36	Sacchettoni Matteo (impiegato pubblico)	Ancona (AN)	mobilità locale	Realizzazione percorso Ciclopeditonale su un tratto strategico di 2 km ANTICO SENTIERO DEL BORGHETTO
37	Saracca Ivan (ingegnere)	Busseto (PR)	cicloturismo	Food Valley Bike: proposte per uno sviluppo equilibrato della nuova ciclovie
38	Serafino Francesco (ingegnere)	Castelfranco Veneto (TV)	ciclab urbana	Proposta concreta di miglioramento della mobilità ciclistica a Castelfranco Veneto
39	Spadoni Ermes (informatico)	Modena (MO)	educazione	Children International Bike Village
40	Tava Mariano (educatore)	Tenna (TN)	ciclabilità territoriale	Collegamento ciclabile extraurbano Trento Pergine – uno strumento per la transizione ecologica
41	Tiburzi Emanuela (manager sportivo)	Gussago (BS)	cicloturismo	TRA SANTI E POSTI DIVINI
42	Vallarola Fabio (architetto)	Teramo (TE)	ciclabilità territoriale	Le ciclabili nazionali come occasione di crescita della mobilità sostenibile locale - Il caso della Ciclovie Adriatiche nell'area Marche - Abruzzo
43	Vallortigara Maurizio (informatico)	Lainate (MI)	imprenditoria	Hop Cycle: un progetto ambizioso
44	Viesti Giuseppe (mobility manager)	Firenze (FI)	cicloturismo	CHIANTI CYCLING

Collaborazioni di:



Esperti Promotori
Mobilità Ciclistica

con il patrocinio di





su 44 partecipanti / elaborati finali:

- 14 Cicloturismo
 - IL SENTIERO DI CIRCE: UN ITINERARIO CICLOPEDONALE PER LA RISCOPERTA DEL PARCO NAZIONALE DEL CIRCEO ATTRAVERSO LE ARTI VISIVE - **Brighenti Jessica di Latina**
 - La lunga Via del Crati - **Carbone Noemi di Cosenza**
 - Turin Green Hills (TGH) - **Cuniberto Milo di Torino**
 - La Ciclovia del Nestore tra lago Trasimeno, borghi storici, fiume Tevere - **Doretto Micaela di Marsciano (PG)**
 - Ciclabile dell'Adda: la pista che (non) c'è - **Fassi Camilla di Treviglio (BG)**
 - Mu.ri Museo diffuso dell'ingegneria: proposta di itinerari ciclo-turistici in un'ottica di rigenerazione e valorizzazione del territorio (bacino della Piave, regione Veneto) - **Libralato Marcello di Treviso**
 - Veneto bike valley: sinergie tra cicloturismo ed esperienze di conoscenza delle imprese d'eccellenza nel distretto della bicicletta - **Libralesso Davide di Venezia**
 - LA CICLOVIA DELL'ADIGETTO - **Maragno Denis di Rovigo**
 - Piano di Comunicazione - Venezia. Orientale. Cicloturismo - **Mayer Paola di Mortegliano (UD)**
 - PROGETTARE LO SVILUPPO DEL TERRITORIO ATTRAVERSO LA BICICLETTA - CULTURA DELLA MOBILITÀ SOSTENIBILE - **Merola Massimo di Buttapietra (VR)**
 - Il fascino del Grande Fiume: proposta di percorso interregionale ad anello lungo il fiume Po - **Ruzza Rossella di Occhiobello (RO)**
 - Food Valley Bike: proposte per uno sviluppo equilibrato della nuova ciclovia - **Saracca Ivan di Busseto (PR)**
 - TRA SANTI E POSTI DIVINI - **Tiburzi Emanuela di Gussago (BS)**
 - CHIANTI CYCLING - **Viesti Giuseppe di Firenze**
- 4 Ciclabilità Territoriale
 - Dall'acqua al vino: lo sviluppo della ciclabilità urbana e turistica in un territorio dell'est piemontese - **Grosso Mario di Oleggio (NO)**
 - Mirandola: obiettivo 2022 5 bike smile - **Luppi Roberta di Mirandola (MO)**
 - Collegamento ciclabile extraurbano Trento Pergine – uno strumento per la transizione ecologica - **Tava Mariano di Tenna (TN)**
 - **Le ciclabili nazionali come occasione di crescita della mobilità sostenibile locale** - Il caso della Ciclovia Adriatica nell'area Marche – Abruzzo - **Vallarola Fabio di Teramo (TE)**
- 4 Ciclabilità urbana
 - I servizi di bike sharing per i collegamenti casa-scuola– lavoro nella città di Palermo - **Caminiti Domenico**

Collaborazioni di:



Esperti Promotori
Mobilità Ciclistica

con il patrocinio di





- La bella addormentata dell'Adriatico si risveglia in bicicletta. Ancona e le potenzialità di una città morfologicamente non favorevole al mondo bike - **Della Corte Mattia di Ancona**
- Comune di Venezia più ciclabile: applicazione del nuovo codice della strada - **Grienti Giulio di Venezia**
- Proposta concreta di miglioramento della mobilità ciclistica a Castelfranco Veneto - **Serafino Francesco di Castelfranco Veneto (TV)**
- **3 Imprenditoria**
 - Valorizzazione ed implementazione dei servizi offerti dal Bicigrill Mantova - **Cabrini Stefano di Mantova**
 - LoveMeTandem: il tandem come strumento per lo sviluppo di un nuovo cicloturismo di prossimità, inclusivo e accessibile - **Lisco Angelo di Sesto San Giovanni (MI)**
 - Hop Cycle: un progetto ambizioso - **Vallortigara Maurizio di Lainate (MI)**
- **3 Cicloparcheggi**
 - Secur-E-Bike: una soluzione contro i furti di bici - **D'Amico Filippo Sandro di Palermo**
 - Portabiciclette, BikeBox, Ciclostazioni e Antifurti: la conservazione del mezzo - **Fardelli Marco di Busto Arsizio (VA)**
 - La realizzazione di cicloparcheggi di qualità per sostenere lo sviluppo della bicicletta come pratica scelta di trasporto - **Lombardi Raffaele di Pavia di Udine (UD)**
- **2 Hub ciclistico**
 - Cascina Cornaggia: un possibile futuro - **Beretta Lorenzo di Cinesello Balsamo**
 - Un Hub per la promozione del Cicloturismo a Caserta - **Graziano Domenico di Santa Maria Capua Vetere (CE)**
- **1 Mobilità locale**
 - C Realizzazione percorso Ciclopeditonale su un tratto strategico di 2 km ANTICO SENTIERO DEL BORGHETTO - **Sacchettoni Matteo di Ancona**
- **1 Casa - scuola**
 - Consolidare la Rete di Mobilità d'Emergenza della Città di Carpi: strategie di percorsi sicuri casa-scuola - **Prandini Davide di Andrea di Maranello (MO)**
- **1 Scuola**
 - BICISICURA PARMA – EDUCAZIONE CICLISTICA NELLE SCUOLE - **Pagani Davide Andrea di Parma**

Collaborazioni di:



Esperti Promotori
Mobilità Ciclistica

con il patrocinio di





- 1 Educazione
 - Children International Bike Village - **Spadoni Ermes di Modena (MO)**
- 1 Ciclogistica
 - Recupero dell'area della ex-dogana di Pavia come centro logistico per le consegne in cargo bike dell'ultimo miglio - **Amati Andrea Maria**
- 1 Giocare in bici
 - "PARCO GIOCHI CICLABILE" ... SOGNARE PUO' ESSERE REALE! - **Belloni Andrea di Segrate e Efisio Mureddu di Sassari**
- 1 Mobilità interregionale
 - Il mobility manager per le Aree Interne - **Bevilacqua Amalia di Sapri**
- 1 Eventi in bici
 - Creare e "Ciclabilizzare" eventi come strumento di avvicinamento alla bicicletta e valorizzazione del territorio - **Camellini Simone di Novellara (RE)**
- 1 Designer
 - BICIPOLITANA - FIRENZE - **Fagnano Domenico di Valsinni (MT)**
- 1 Promozione
 - L'A.B.C. ovvero Mettiamo le ali alla bici! - **Fenocchio Edoardo di Alba (CN)**
- 1 Gestione di Ciclovie
 - Consorzio di gestione di una ciclovie - Una road map per la gestione condivisa tra stakeholder locali in Veneto - **Maggioni Susanna di Treviso**
- 1 Organizzazione Uffici Mobilità
 - Dalla Città delle auto alla Città delle persone. L'importanza, il ruolo, la struttura e le funzioni dell'Ufficio Biciclette di Roma Capitale - **Ortolani Chiara e Rinaldi Stefano di Roma**

Collaborazioni di:



Esperti Promotori
Mobilità Ciclistica

con il patrocinio di





UNIVERSITÀ
di VERONA

Dipartimento Neuroscienze, Biomedicina e Movimento

8° Corso di perfezionamento e aggiornamento professionale per una nuova figura professionale: **Esperto Promotore Mobilità Ciclistica – anno 2021**

Elaborato di fine corso - scheda di sintesi

Recupero dell'area della ex-dogana di Pavia come centro logistico per le consegne in cargo bike dell'ultimo miglio

Andrea Maria Amati

Viale Camillo Golgi, 76, Pavia.

andrea.amati01@gmail.com

3337771957

Ingegnere edile con specializzazione nella valutazione del rischio da eventi naturali estremi

Come sarebbero le nostre città se eliminassimo tutti i furgoni che fanno consegne e li sostituissimo con delle cargo-bike? Le vendite online sono aumentate da 1,3 miliardi nel 2014 a 4,5 miliardi nel 2021 (Statista, 2019). Si è registrata una tripla crescita nell'arco di 7 anni con relativa ricaduta sulla logistica. L'ipotesi è di trasformare la logistica dell'ultimo miglio a Pavia, con recupero dell'ex area doganale, oramai in disuso, come centro logistico di smistamento.

~~~~~

### **1 - Obiettivi:**

Studio del "Last mile delivery" e analisi delle potenzialità delle cargo bikes al posto dei mezzi tradizionali. L'analisi si pone l'obiettivo di evidenziare quali possono essere i pro e i contro della sostituzione dei mezzi per la consegna dell'ultimo miglio con (e-) cargo bikes. Si ipotizza inoltre la sua applicazione in un ambito urbano di medie dimensioni come Pavia.

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

L'ipotesi di "rivoluzione" delle consegne dell'ultimo miglio tramite utilizzo di biciclette cargo porterebbe ad una riduzione del traffico con relativa drastica riduzione delle emissioni di gas serra, diminuzione di costi di manutenzione dei mezzi usati per la consegna e il recupero di un'area urbana attualmente in disuso.

La pratica dell'uso della bicicletta per la delivery potrebbe inoltre stimolare la creazione di un network di servizi di spedizione a livello urbano (sulla stregua del food delivery) per i negozi di vicinato e influenzare le scelte dell'amministrazione verso investimenti di mobilità bike-friendly.

L'utilizzo di cargo bikes per il trasporto di beni potrebbe anche essere da stimolo per gli abitanti per abbandonare l'uso della macchina per gli spostamenti più brevi in città: possono essere organizzati campagne ed eventi di sensibilizzazione, per promuovere i benefici creati dal passaggio alla ciclogistica.

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

Oltre il 50% della popolazione mondiale vive nelle città (Fyles e Madramootoo, 2016) e gli agglomerati urbani sono in continua crescita. L'incremento della popolazione urbana, combinata con la crescente popolarità dello shopping online, ha visto un aumento sostanziale delle consegne nelle aree urbane (Li et al., 2020). Alcuni studi hanno evidenziato la possibilità di un ulteriore aumento del 36% entro il 2030 dei veicoli per la consegna nelle 100 città più popolate al mondo con un relativo incremento dell'inquinamento atmosferico e del consumo energetico e della durata dei viaggi privati e commerciali, provocando un peggioramento delle condizioni di vita nelle nostre città. L'ipotizzata "rivoluzione" dell'ultimo miglio renderebbe le nostre città più sicure, sane e vivibili. L'innovazione sta nell'utilizzo di mezzi non ancora

entrati nell'uso comune (specialmente in Italia) che stimolerebbe modifiche strutturali dell'assetto urbano (piste ciclabili, spazi di parcheggio ad hoc) con effetti positivi a cascata sulla vivibilità delle città. Un esempio: la chiusura dei centri storici ai mezzi di delivery inquinanti se non per il trasporto di beni di dimensioni elevate potrebbe essere anche ampliato ai mezzi di servizio, si potrebbe così pensare ad una raccolta dei rifiuti (attualmente porta a porta con mezzi inquinanti) tramite cargo bikes.

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

Eventuali ricadute occupazionali sono in ambito vendita e manutenzione e-cargo bikes e nuova linfa ai negozi di vicinato i quali negli ultimi anni fanno fatica a sopravvivere a causa della concorrenza degli shop online. La possibilità di fornire loro un supporto logistico per la distribuzione della merce in ambito urbano può far loro aumentare il mercato, rendendoli più competitivi rispetto alla grande distribuzione, con relativo aumento degli introiti.

#### **5 – Soggetti coinvolti:**

Privati, Cittadini, aziende di e-commerce, aziende di logistica, aziende che riforniscono i negozi di vicinato.

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

Studio delle rotte di approvvigionamento a lunga distanza dei centri logistici e studio specifico dei flussi logistici in città per macro-area (rifornimento negozi di vicinato, consegna porta a porta, servizi pubblici ecc.). Studio della capacità di consegna dei mezzi e-bike.

Comunicazione con le istituzioni, con i provider di servizi di logistica e i negozi di vicinato.

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

Ci sono diversi punti di forza nell'utilizzo di e-cargo bike al posto di mezzi inquinanti, sia dal punto di vista del rider (salute in primis), sia del cittadino (città più vivibili, meno inquinate, più sicure, meno traffico), sia per le società di logistica (un project leader del dipartimento Global Vehicle Solutions di Deliveroo ha evidenziato come le e-bike consegnano il 20% in più di ordini all'ora in media rispetto alle biciclette muscolari convenzionali, portando sia un aumento delle entrate che anche un minor numero di consegne effettuate dai veicoli a motore durante periodi di punta (Mileham, 2019)), sia per i governanti (città più sane, meno inquinamento significa meno costi per la sanità).

Il principale punto di debolezza è l'aggiunta di un passaggio nel ciclo della logistica (ulteriore trasbordo dai mezzi alle biciclette) in quei casi in cui le operazioni di trasbordo del carico dai sistemi di trasporto a lunga distanza, quali camion, furgoni o ferrovia, avvengono non nei pressi dei centri urbani.

Questo punto di debolezza può essere sfruttato come seme di rigenerazione urbana, le amministrazioni o i privati dispongono spesso di edifici in disuso che possono essere sfruttati come centri di distribuzione.

#### **8 – Conclusioni:**

Il tema trattato è molto ampio, ci sono già diversi studi presenti e, in realtà più grandi come Milano, si sta già diffondendo. Tuttavia, ritengo fondamentale che questa "rivoluzione" possa essere testata anche in città più piccole dove queste soluzioni non sono ancora considerate e ad ogni elezione comunale il candidato sindaco propone di togliere i furgoni dal centro storico senza mai proporre un'alternativa valida. L'alternativa valida c'è e vale la pena approfondirla.



UNIVERSITÀ  
di VERONA

Dipartimento Neuroscienze, Biomedicina e Movimento

**8° Corso di perfezionamento e aggiornamento professionale per una nuova figura professionale:  
Esperto Promotore Mobilità Ciclistica – anno 2021**

**Elaborato di fine corso - scheda di sintesi**

## **“PARCO GIOCHI CICLABILE” ... SOGNARE PUO’ ESSERE REALE!**

### **Andrea Belloni**

Via Cellini 21, 20054, Segrate , andrea\_belloni@libero.it, 3472772102

Geometra inquadrato come Mobilty Manager e Responsabile dell'Ufficio Biciclette al Comune di Segrate;

### **Efisio Mureddu**

Via Ettore Manca di Mores 43, 07100, Sassari , ing.mureddu@gmail.com, 3492932067

Ingegnere inquadrato come funzionario responsabile del Servizio Manutenzioni Strade 2, Settore Infrastrutture della Mobilità al Comune di Sassari;

L'idea che ci ha spinto, è stata quella di poter tradurre in maniera pratica la creazione di un luogo di aggregazione, che funga da “seme” per incentivare diverse “mobilità” e attività promuovendo uno scatto culturale, che porti un cambiamento nella visione e attuazione nella politica della Mobilità in Comuni di media/piccola grandezza... ma non solo.

Ispirandoci alla frase:

*“Le parole non spostano di un centimetro le biciclette.”* di Francesco Moser

~~~~~

1 - Obiettivi:

promuovere e realizzare un progetto di integrazione della mobilità ciclabile e sviluppo delle abilità/capacità ludico-sportive prevalentemente orientate alle età giovanili, in ambito cittadino. Una serie di strutture di diversa natura, un “parco giochi bici” con differenti attività che garantiscano progressioni educative nell'utilizzo del mezzo pensando non solo alla bicicletta ma anche ad altre forme di mobilità (es. Skate e monopattini).

2 – Principali risultati attesi:

- promozione sull'utilizzo del mezzo attraverso l'educazione all'uso, con il coinvolgimento dell'istituzioni scolastiche ove possibile, la famiglia e la promozione di eventuali partenariati privati.
- individuazione di un iter procedimentale su cui un'amministrazione pubblica può sviluppare l'intero progetto, nel rispetto del quadro normativo vigente.
- creazione di un punto “cool” di aggregazione per diversi gruppi di interesse ludico/sportivo, non orientato prettamente al solo utilizzo della bicicletta ma anche di altri mezzi che si stanno affacciando sempre più all'orizzonte della mobilità.
- effetto volano per la promozione di strutture e mezzi legati alla ciclabilità/mobilità nei comuni limitrofi da e verso la struttura progettata.

3 – Elementi di innovazione / strategici:

INNOVAZIONE: Economicità e alto grado di realizzabilità, manutenzione ridotta, step di realizzazione progressivi, modello ripetibile ovunque in quanto assolutamente modulabile (es capannoni Lidl/Ikea).

STRATEGIA: Possibilmente sotto soglia, coinvolgimento economico di privati (sponsor, scomputo oneri urbanizzazione), possibile coinvolgimento di associazioni (es. asd o culturali) per la realizzazione e utilizzo a scomputo di lavori da loro eseguiti.

4 – Eventuali ricadute occupazionali prevedibili:

L'incremento dell'uso della bicicletta e non solo, può portare a ricadute sull'aspetto della manutenzione dei mezzi e rivendita degli stessi e il loro assemblaggio.

Possibili ricadute occupazionali legate all'apertura di chioschi/piccoli centri sportivi o attività legata ad un meccanico direttamente in loco (es ciclo-caffè).

5 – Soggetti coinvolti:

Amministrazione Comunale, Scuole pubbliche e private, Associazioni cittadine, Associazione e Federazioni (FCI, FIAB, Legambiente eventuale Ente Locale di promozione turistica, Società Sportive, Associazione commercianti) sponsor sia tecnici che non solo.

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

In primo luogo la scelta di un'area dove sia possibile arrivare in sicurezza o per la effettiva presenza di una pista ciclabile/ciclovía, o che comunque consenta la creazione di strutture simili con pochi passi, sicuramente attraverso l'istituzione di zone 30/20/10, ZTL, Aree residenziali e le nuove Vie Scolastiche.

In secondo luogo la definizione degli step di approvazione/progettuali

In fine la scelta da parte dell'amministrazione della modalità di fruizione/gestione dello spazio.

7 – Punti di forza e punti di debolezza:

Punti di forza : Aspetto educativo della/e struttura/e; fattibilità; economicità/manutenibilità; inclusività; salute; effetto volano ed emulativo

Punti di debolezza: necessità di accudimento della struttura rispetto ad atti di vandalismo e degrado; necessità di assicurazione nel caso di infortuni da parte di chi fruisce la struttura qualora questa sia gestita dal Comune; in caso di concessione a terzi, necessità di attivare precise garanzie riguardo alla fruizione dello spazio da parte dell'utenza, soprattutto ad uso eventualmente sportivo; difficoltà nella realizzazione delle strutture di collegamento se non pianificate con accortezza.

8 – conclusioni:

Realizzare una struttura per step ragionati che promuova culturalmente passando dalle scuole e dall'associazionismo, coinvolgendo di fasce di età differenti che si "contaminano" tra loro nella crescita di una cultura ciclabile e di mobilità alternativa all'interno di uno spazio polivalente.

Promuovere azione e fattibilità.

"Italy is not Netherlands..." Ignoto



UNIVERSITÀ
di VERONA

Dipartimento Neuroscienze, Biomedicina e Movimento

8° Corso di perfezionamento e aggiornamento professionale per una nuova figura professionale: **Esperto Promotore Mobilità Ciclistica – anno 2021**

Elaborato di fine corso - scheda di sintesi

Cascina Cornaggia: un possibile futuro

Lorenzo Beretta

lorenzo.beretta01@gmail.com

331-6010763

Laurea triennale in Scienze Umane dell'Ambiente del Territorio e del Paesaggio. Impiegato, appassionato di ambiente, fotografia, bici e trekking.

La motivazione principale per la quale ho scelto questo elaborato finale è la possibilità di poter fornire una soluzione, una possibilità, fra le diverse ipotizzabili, di rigenerazione urbana di un immobile rurale storico in pieno ambito urbano sito nel mio luogo di residenza.

1 - Obiettivi:

Recupero e restauro conservativo con modifica di destinazione d'uso di un antico edificio rurale sito nel comune di Cinisello Balsamo (MI) attualmente di proprietà privata con scopo di attrattore di attività sociali e possibile creazione di una ciclo officina ed opportunità di poter creare un piccolo ostello integrando queste attività nel complesso scenario di una crescita di percorsi ciclabili urbani e di una futura "greenway" di collegamento tra le città di Milano e di Monza.

2 – Principali risultati attesi:

Ricaduta occupazionale sul territorio, positivo effetto volano per la socialità nel quartiere, riequilibrio modale della mobilità con aumento della presenza di persone che utilizzano la bicicletta negli spostamenti casa-lavoro e maggiore diffusione del concetto di intermodalità sul territorio intercettando inoltre possibili cicloturisti che si avvicinano da nord all'area metropolitana milanese.

3 – Elementi di innovazione / strategici:

Possibile realizzazione di una struttura ricettiva tipo ostello che rappresenta un'assoluta novità per il territorio nonché di una cicloofficina e di deposito semi custodito come elemento rivitalizzante del quartiere.

4 – Eventuali ricadute occupazionali prevedibili:

Possibilità di occupazione offerta da cooperative sociali, possibilità di stage con scuole professionali del territorio comunale.

5 – Soggetti coinvolti:

Comune di Cinisello Balsamo, scuola superiore professionale, cooperative sociali, portatori d'interesse locale, popolazione del quartiere.

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

Studio tecnico ed economico ed ottime capacità di coinvolgimento delle amministrazioni locali.

7 – Punti di forza e punti di debolezza:

Uno dei risultati attesi è la rivitalizzazione economica e sociale del quartiere. Difficoltà di fattivo coinvolgimento della pubblica amministrazione locale e degli abitanti.

8 – conclusioni:

Ristrutturazione e valorizzazione di un edificio rurale storico come laboratorio di esperienze e volano per una nuova economia locale.



UNIVERSITÀ
di VERONA

Dipartimento Neuroscienze, Biomedicina e Movimento

8° Corso di perfezionamento e aggiornamento professionale per una nuova figura professionale: **Esperto Promotore Mobilità Ciclistica – anno 2021**

Elaborato di fine corso - scheda di sintesi

Il mobility manager per le Aree Interne

Amalia Bevilacqua

Via Villa Comunale, 24 Sapri (SA) sgama@tiscali.it cell. 338 8261497

Architetto

La motivazione principale è quella di delineare una metodologia per intervenire in quella parte del territorio italiano la cui ridotta dimensione demografica e la distanza dai grandi centri urbani spesso non rende “conveniente” l’analisi e la pianificazione di azioni e/o prodotti adatti a queste dimensioni. Una parte dell’Italia che comprende un territorio vastissimo se si considera che i comuni italiani con popolazione sotto i 15000 abitanti sono il 91% del totale.

~~~~~

### 1 - Obiettivi:

– Realizzare una raccolta di dati e riferimenti per l’elaborazione di una metodologia di studio e/o intervento di un mobility manager che approccia in contesti territoriali svantaggiati come quelli delle Aree Interne o comunque di piccole dimensioni e periferici geograficamente ed economicamente.

### 2 – Principali risultati attesi:

- Messa a sistema di una serie di dati sugli spostamenti nel territorio del Golfo di Policastro

### 3 – Elementi di innovazione / strategici:

– L’elemento innovativo sarebbe quello di mettere a sistema i dati delle modalità di spostamento di un ambito geografico ricadente in 3 province di 3 diverse regioni. Operazione che per il Golfo di Policastro non è stata mai realizzata.

### 4 – Eventuali ricadute occupazionali prevedibili:

– Ragionare su una mobilità sostenibile collettiva e individuale aprirebbe nuove opportunità di occupazione sia all’interno del settore dei trasporti che della destagionalizzazione del turismo. Inoltre migliorare gli spostamenti contribuirebbe a bloccare lo spopolamento dell’entroterra con le conseguenti ricadute occupazionali.

### 5 – Soggetti coinvolti:

I Comuni Ciclabili del Cilento, le FIAB locali, le associazioni escursionistiche e culturali, gli enti locali e gli assessorati regionali della Campania, Basilicata e Calabria.

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

Il primo passo potrebbe essere la realizzazione di un festival in cui divulgare dei dati raccolti non solo in forma di conferenza ma anche con attività ludico educative dove i partecipanti possano vivere direttamente l’esperienza della mobilità sostenibile.

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

Forza - a livello istituzionale l’attenzione verso i territori marginali ha portato il Comitato Interministeriale per la Programmazione Economica (CIPE) a sviluppare una Strategia nazionale per le aree interne, istituendo anche un “Comitato Tecnico Aree Interne” preposto alla selezione delle Aree Interne.

Debolezza – difficoltà nel reperire dati nelle tre regioni di riferimento, lo scarso numero di abitanti porta a una scarsa circolazione di idee e di persone dedite ad attivarsi.

### 8 – conclusioni:

2 - Pensare a un festival per divulgare la mobilità sostenibile richiede il supporto e la partecipazione di tanti pensatori come chi ha partecipato al EPMC!



## Elaborato di fine corso - scheda di sintesi

## IL SENTIERO DI CIRCE: UN ITINERARIO CICLOPEDONALE PER LA RISCOPERTA DEL PARCO NAZIONALE DEL CIRCEO ATTRAVERSO LE ARTI VISIVE

## Jessica Brighenti

Latina, [jessicabriggenti@outlook.com](mailto:jessicabriggenti@outlook.com), 3203150868

Pianificatore Territoriale

La motivazione principale per la quale hai scelto questa relazione finale: per focalizzare gli step necessari a rendere il Sentiero di Circe un itinerario formalmente riconosciuto dagli enti locali e partecipato dalla collettività, un progetto ideato e promosso dall'Associazione CIRCE aps di cui sono presidente.

[illegible]

### 1 - obiettivi:

valorizzare, promuovere e interconnettere il patrimonio del Parco Nazionale del Circeo tramite le arti visive

## 2 – principali risultati attesi:

maggior consapevolezza del patrimonio del Parco Nazionale del Circeo nella sua interezza e unicità; maggior senso di empatia da parte della cittadinanza locale che ne diventa custode

### 3 – elementi di innovazione / strategici:

realizzazione di un itinerario ciclopedonale partecipato con una minima spesa pubblica, sulla base della sentieristica esistente; ricorso al disegno en plein air per l'animazione del sentiero e per avvicinare le persone al Parco e i suoi valori

**4 – eventuali ricadute occupazionali prevedibili:**

settore turismo (ospitalita', accoglienza, guide escursionistiche, ristorazione, etc.) attività commerciali attive nel settore dell'outdoor, progettisti e tecnici

**5 – soggetti coinvolti:**

Provincia di Latina, Comuni di: Latina, Sabaudia, Pontinia, San Felice Circeo, Ente Parco Nazionale del Circeo, Consorzio di Bonifica dell'Agro Pontino, Corpo dei Carabinieri Forestali - Reparto Biodiversità Fogliano, Centro dei servizi per il volontariato CSC Lazio, Museo Civico Duilio Cambellotti di Latina, scuole, associazioni e imprese locali

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

il progetto e' stato avviato ad inizio 2020 con le seguenti azioni: incontri con i Comuni, Ente Parco, Carabinieri Forestali e con la collettivita' per raccolta di pareri e istanze; verifica traccia e proprieta' da catasto; definizione della traccia sperimentale e pubblicazione su <http://www.circeaps.it/> sia della traccia che della mappa google; geolocalizzazione della segnaletica; selezione partnership private per avviare la sperimentazione; evento di lancio della sperimentazione del sentiero il 12 settembre 2021

nel corso di 12 mesi di sperimentazione (settembre 2021-settembre 2022) verranno portate avanti le seguenti azioni: collocazione della segnaletica sperimentale; incontri con con gli Enti; incontri itineranti di disegno *en plein air* lungo tutto il sentiero; campagna di comunicazione grazie a sponsorship con il territorio; ultimazione della traccia definitiva; riconoscimento formale del sentiero da parte dell'Ente Parco e degli enti locali; collocazione segnaletica definitiva

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

**punti di forza:** processo partecipativo forte dietro la costruzione del sentiero; tematismo dell'itinerario (l'arte) collegato al brand riconoscibile del Parco Nazionale del Circeo; non si necessitano opere rilevanti per la percorribilità del sentiero, ma solo interventi di ordinaria messa in sicurezza

**punti di debolezza:** necessita' di governance del progetto da parte dell'Ente Parco e degli enti locali; necessita' di fondi esterni per la segnaletica e la promozione del sentiero

## 8 – conclusioni:

L'auspicio è quello di dar vita ad un caso studio che possa essere replicato altrove, per permettere ad altre realtà di costruire altrettanti itinerari partecipati per la valorizzazione del territorio



Dipartimento Neuroscienze, Biomedicina e Movimento

**8° Corso** di perfezionamento e aggiornamento professionale per una nuova figura professionale: **Esperto Promotore Mobilità Ciclistica – anno 2021**

**Elaborato di fine corso - scheda di sintesi**

## **Bicigrill Mantova**

### **Stefano Cabrini**

Via Bacchelli 6, Marengo (MN) [stefano.cabrini@sevent.it](mailto:stefano.cabrini@sevent.it) cell. 338 1208689

Laurea in Giurisprudenza

Implementazione e valorizzazione del Bicigrill Mantova.....

#### **1 - Obiettivi:**

Implementazione e valorizzazione del Bicigrill Mantova

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

Far sì che il Bicigrill Mantova diventi sempre più il punto di riferimento per i ciclisti che arrivano a Mantova dalle piste ciclabili che attraversano il territorio mantovano; la provincia di Mantova è attraversata dalle ciclabili Eurovelo 7, Eurovelo 8, Vento e Ciclovía del Sole

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

L'elemento di innovazione è rappresentato dal Bicigrill Mantova che offre già oggi la maggior parte dei servizi utili ai ciclisti o a chi vuole scoprire il territorio in bicicletta, L'obiettivo è quello di implementare e migliorare i servizi e di promuovere con sempre maggior forza la scoperta del territorio in bicicletta, ma anche la mobilità urbana con il coinvolgimento di associazioni e scuole

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

L'implementazione delle attività e servizi offerti, può portare alla necessità di nuovo personale per l'erogazione di servizi, sia direttamente che indirettamente

#### **5 – Soggetti coinvolti:**

Soggetto privato promotore del progetto; Cooperativa sociale partner del progetto; Comune di Mantova; Parco del Mincio; Regione Lombardia

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

Riposizionamento del Bicigrill Mantova; Implementazione dei servizi; Progetto di comunicazione integrata

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

Il punto di forza è il posizionamento strategico ed il ventaglio dei servizi offerti, Il punto di debolezza è.....il posizionamento. Il Bicigrill si trova all'interno del Parco del Mincio, area naturale protetta della Regione Lombardia, che vincola ogni nuova iniziativa, all'approvazione da parte di una moltitudine di enti pubblici, con vincoli e tempistiche non sempre superabili e prevedibili

#### **8 – conclusioni:**

Il Bicigrill Mantova si pone l'obiettivo di diventare il punto di riferimento per i ciclisti che transitano per Mantova e per chi vuole scoprire il territorio del Parco del Mincio in bicicletta.



Possibilità di applicarlo anche a progetti didattici scolastici

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

Nuova figura del “Cicl-organizzatore di eventi” capace di inserire la bicicletta nell'evento proposto o creare l'evento stesso a misura di bicicletta.

Sviluppo e nascita di negozi di noleggio biciclette, di assistenza meccanica e figure che affianchino il gruppo negli spostamenti

Nuovi punti di vendita di prodotti locali e tipici lungo i percorsi individuati e nei punti di arrivo intermedi

#### **5 – Soggetti coinvolti:**

Associazioni ed enti che organizzano eventi sul territorio; Pubblica Amministrazione; Produttori e Aziende locali; Esperti di Mobilità Ciclistica; Accompagnatori di gruppi ciclistici; Scuole;

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

Studio degli eventi e manifestazioni presenti sul territorio, analisi del territorio stesso, dei percorsi e location;

Condivisione del progetto Creazione alle associazioni, alla pubblica amministrazione, a commercianti e produttori locali;

Definizione dettagliata dell'aspetto ciclistico dell'evento (noleggio bici, primo soccorso, soccorso meccanico, lunghezza e difficoltà percorso, punti intermedi e tempistiche) con creazione di una check-list utile a non trascurare alcun dettaglio.

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

##### **Punti di forza:**

- sfruttare la partecipazione della gente ad eventi e manifestazioni già consolidati;
- offrire un nuovo modo per vivere lo stesso evento
- investimenti e risorse condivise tra i vari soggetti in gioco
- ciclo-escursioni a corto raggio adatte a tutti
- coinvolgimento di tanti soggetti
- replicabile

##### **Punti di debolezza:**

- dipendenza dalla stagionalità (meteo)
- possibile con gruppi a numero limitato
- rischi insiti nello spostamento in gruppo
- gestione delle tempistiche dell'evento

#### **8 – conclusioni:**

Una mostra pittorica o fotografica dislocata in diversi casolari di campagna, la visita alla filiera produttiva tra le diverse aziende di un prodotto tipico, le degustazioni di eccellenze locali o uno spettacolo teatrale itinerante, sono occasioni per conoscere angoli nascosti del territorio, vivere l'evento in modo diverso e avvicinare le persone all'utilizzo della bicicletta.



Dipartimento Neuroscienze, Biomedicina e Movimento

Elaborato di fine corso - scheda di sintesi

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

Ampliamento delle risorse impiegate nella conduzione dei servizi di mobilità sostenibile della città di Palermo, per la gestione della flotta bici e la manutenzione delle infrastrutture

#### **5 – Soggetti coinvolti:**

Il presente studio è indirizzato allo sviluppo di un sistema di mobilità sostenibile ad uso individuale specificamente dedicato agli spostamenti casa-scuola-lavoro per gli istituti di istruzione secondaria del comune di Palermo e potrà coinvolgere l'Amministrazione locale, l'Azienda del Trasporto pubblico gestore del servizio di bike sharing del Comune di Palermo e gli Istituti che vorranno aderire ad iniziative dedicate per la fruizione dei servizi sia per gli studenti, sia per i docenti e non docenti.

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

Sarà necessario individuare il numero dei plessi scolastici da collegare con servizi di bike sharing e predisporre, preventivamente, uno studio approfondito e specifico, con applicazione di mirate tecniche di analisi statistica per raccogliere dati di mobilità casa-scuola/casa-lavoro degli studenti e del personale scolastico, valutare la propensione/gradimento degli stessi per l'utilizzo degli strumenti che il progetto stesso avrebbe fornito (biciclette, piste ciclabili, piattaforma digitale, ecc.), effettuare, sulla base dell'analisi ex-ante, uno studio per l'allocazione ottima delle ciclostazioni su base territoriale di quartiere.

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

La scelta di effettuare i propri spostamenti casa-scuola-lavoro in bicicletta, è influenzata sia positivamente, sia negativamente dalla qualità dell'infrastruttura ciclabile, che colleghi i punti di prelievo delle bici ai plessi scolastici, poiché si ha una maggiore propensione all'uso della bicicletta laddove vi sia una rete che abbia continuità e piste ciclabili separate dal traffico stradale e ben segnalate. Il maggiore punto di forza si concentra sulla propensione al risparmio economico per i lavoratori ed una possibilità di interazione fra gli studenti che utilizzino lo stesso mezzo per recarsi a scuola dai propri luoghi di residenza.

#### **8 – conclusioni:**

La razionalizzazione e la diversificazione della mobilità di corto raggio hanno assunto nelle aree urbane, nell'ultimo decennio, una rilevante importanza per il contenimento delle concentrazioni degli inquinanti a scala locale, nella misura in cui possano prevedersi azioni integrate con effetti complessivi superiori ai risultati ottenibili da proposte puntuali e/o settoriali. Lo sviluppo di servizi di bike sharing per gli spostamenti quotidiani casa-scuola-lavoro può contribuire al raggiungimento di questi obiettivi, in sintonia con le politiche di sostenibilità ambientale sviluppate sul tema della promozione della mobilità ciclistica, così come ricompresa nel "Piano della Mobilità Dolce del Comune di Palermo", avviando azioni integrate tendenti ad ottimizzare, incentivare e qualificare l'uso della bicicletta pubblica come mezzo di trasporto quotidiano, secondo gli obiettivi dei Programmi già avviati dal MIT e dal MATTM finalizzati al miglioramento della qualità dell'aria ed all'abbattimento dell'inquinamento acustico nelle aree urbane.



Dipartimento Neuroscienze, Biomedicina e Movimento

Elaborato di fine corso - scheda di sintesi

il Museo Archeologico della Sibaritide. Il collegamento ciclopeditone in sicurezza sarebbe sfruttabile oltre che da turisti ed escursionisti anche dai residenti per una migliore mobilità.

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

L'opera attiverebbe un'offerta di lavoro importante, capace di coinvolgere tutti gli aspetti realizzativi: dalla progettazione, alla manutenzione (dell'alveo e della pista ciclopeditone), alle nuove strutture ricettive legate al turismo.

A lungo termine, grazie all'attrattività del percorso, si creerebbero nuovi posti di lavoro nel settore turistico (ricettività,

bar e punti ristoro, info point, accompagnatori turistici e guide) e nel settore ciclabile (nolo e manutenzione bici, parcheggio sicuro, ecc.).

#### **5.– Soggetti coinvolti**

Consorzio di Bonifica, Regione, Amministrazione dei comuni attraversati, Contratto di Fiume.

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

Creazione di un team di collaboratori; preparazione di una ipotesi progettuale da presentare ai portatori di interesse; sopralluoghi per conoscere lo stato dell'arte del percorso e vagliare le possibili alternative; organizzazione di un ciclo evento promozionale; giornata di raccolta rifiuti; evento birdwatching per osservare la fauna caratteristica.

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

Punti di forza: Il maggiore punto di forza è il contesto naturale molto ricco. La valle del Crati è il luogo prescelto da molte coppie di cicogne per lo svernamento. In più, il percorso andrebbe a collegare vari attrattori, storici architettonici e archeologici. Nella sua unicità, la via del Crati, sarebbe l'unico collegamento *dolce* per molte città che attraversa. Ulteriore punto di forza risulta essere il crescente interesse, anche in Calabria, verso il cicloturismo, grazie alle nuove ciclovie regionali finanziate.

Debolezza: difformità/carenza legislativa, difformità insita nel territorio, competenza di più soggetti, attraversamento proprietà private, necessità di costante manutenzione, Assenza di elementi architettonici preesistenti (ponti, canali); temi come mobilità e cicloturismo ancora poco sentiti e interessanti per la politica.

#### **8.– conclusioni:**

Immaginare dal nulla una ciclovie sembra un'utopia, ma l'unione di più soggetti coinvolti pone le basi per un primo passo verso il futuro. C'è bisogno di professionisti, tecnici, e di visionari. Di persone che abbiano il coraggio di vedere oltre gli ostacoli, di immaginare un futuro diverso per la mobilità, per le nostre città, per il turismo. Soprattutto nella mia terra dove spesso si soffre per le discrepanze con altre regioni. Immaginare scenari diversi, è un atto rivoluzionario, condividere una visione è un modo per trasformare un'utopia in una concreta realtà.



**Dipartimento Neuroscienze, Biomedicina e Movimento**

**8° Corso** di perfezionamento e aggiornamento professionale per una nuova figura professionale: **Esperto Promotore Mobilità Ciclistica – anno 2021**

## Elaborato di fine corso - scheda di sintesi

## Turin Green Hills (TGH)

*Titolo provvisorio*

# Milo Cuniberto

Via Madama Cristina 74, 10126, Torino – [milo.cuniberto@gmail.com](mailto:milo.cuniberto@gmail.com) - +39 348.22.98.799

Laurea Magistrale in Scienze Giuridiche – Project Manager nel mondo dello sport

*La motivazione principale che mi spinge è quella di far ritrovare a Torino un giusto equilibrio ambientale, con un progetto comunicativo che riavvicini la città al suo “cuore verde”, la collina.*

AAAAAAAAAAAAAAAAAAAAAAAAAAAAAAAAAAAAAAAA

## 1 - Obiettivi:

L'obiettivo è quello di creare un portale web (e relative pagine social) che promuovano la meravigliosa collina torinese. Raccontarne i sentieri, la flora e la fauna, le associazioni che vi operano e favorire la coabitazione tra camminatori e ciclisti nell'ottica di una migliore conservazione della collina stessa.

## 2 – Principali risultati attesi:

Maggiore e migliore conservazione del territorio collinare. Sensibilizzazione e coesistenza dei fruitori della collina e lavoro promozionale con bambini e ragazzi (workshop e corsi informativi).

Possibilità di valorizzare gli eventi ludico-sportivi esistenti e promuoverne la nascita di nuovi.

### 3 – Elementi di innovazione / strategici:

L'utilizzo di strumenti di comunicazione moderni e accattivanti che avvicinino e sensibilizzino soprattutto il pubblico più giovane.

#### 4 – Eventuali ricadute occupazionali prevedibili:

La promozione e la crescita di tale territorio porterebbe ad aumentare le potenzialità ad esso connesse.

Associazioni ambientaliste e sportive, società d'eventi e società di promozione turistica vedrebbero aumentare i fruitori e le opportunità di lavoro.

## 5 – Soggetti coinvolti:

In un primo momento il progetto coinvolgerebbe esperti del comparto comunicativo e collaborerebbe con gli enti esistenti (Città di Torino ed Ente Parco Torinese) e le realtà associative e non che vi operano.

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

Redazione di un business plan e di un piano d'azione. Consultazione dei bandi europei e italiani per la promozione delle aree verdi con l'eventuale coinvolgimento degli enti pubblici.

Creazione del ristretto team di comunicazione e della relativa piattaforma web.

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

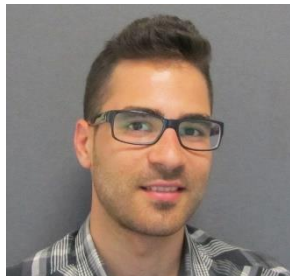
**Punti di forza:** il grande interesse sull'argomento e il largo numero di potenziali persone coinvolte

**Punti di debolezza:** l'individuazione di precise risorse economiche che sostengano il progetto nel tempo

## 8 – conclusioni:

Un potenziale vantaggio di tale progetto risulterebbe dai bassi costi di partenza, che permetterebbe così di avere il tempo necessario per individuare le risorse economiche per il suo prosieguo.

L'alta attenzione su tali argomenti (ambiente e mobilità) e l'ampio bacino coinvolto lascerebbero ben sperare sulla riuscita del progetto.



UNIVERSITÀ  
di VERONA

Dipartimento Neuroscienze, Biomedicina e Movimento

8° Corso di perfezionamento e aggiornamento professionale per una nuova figura professionale: **Esperto Promotore Mobilità Ciclistica – anno 2021**

Elaborato di fine corso - scheda di sintesi

## Secur-E-Bike: una soluzione per evitare furti e danni alla bici

### Filippo D'Amico

Via Romania 4, 90135, Palermo --- [filippodam1089@gmail.com](mailto:filippodam1089@gmail.com) --- +39 3387369684

Laureato in International Business and Economics, Product Manager, membro del Consiglio Direttivo di FIAB Palermo Bike & Trek.

Attualmente sto sviluppando il progetto imprenditoriale che ho deciso di condividere con questa tesi anche per aprire un dialogo con colleghi del corso (e non) che siano eventualmente interessati a partecipare al progetto.

~~~~~

1 - Obiettivi:

- Inquadrare la tematica del ricovero della bici per promuovere e rendere effettivamente "mainstream" la mobilità ciclistica
- Proporre una soluzione imprenditoriale con il fine ultimo di fornire un servizio che elimini uno dei più grandi ostacoli per lo sviluppo della mobilità ciclistica: la paura del furto del proprio mezzo durante la sosta

2 – Principali risultati attesi:

La creazione di un ecosistema imprenditoriale sano che metta in rete coloro che, appassionati di mobilità ciclistica e fermamente convinti della sua importanza, abbiano voglia di contribuire a dar vita ad un'azienda sostenibile sia dal punto di vista ambientale che finanziario. L'idea è, da un lato quella di attirare i talenti necessari a portare avanti il progetto, dall'altro quella di attirare le risorse finanziarie necessarie per farlo partire.

3 – Elementi di innovazione / strategici:

L'elemento di maggiore innovazione dell'idea imprenditoriale oggetto della tesi è la creazione di un network di parcheggi presenti in maniera capillare sul territorio a livello cittadino. Inoltre, vi sono delle ricadute importanti in termini di rigenerazione urbana di zone a vocazione commerciale attualmente in disuso.

4 – Eventuali ricadute occupazionali prevedibili:

Le principali ricadute occupazionali dirette riguarderanno lo staff dei vari dipartimenti aziendali oltre che lo staff impiegato nei vari punti Secur-E-Bike sparsi sul territorio. Vi saranno, inoltre, delle ricadute occupazionali indirette legate alle partnership con aziende esterne.

5 – Soggetti coinvolti:

I principali soggetti coinvolti saranno gli enti locali, le aziende del trasporto pubblico, le aziende di real estate, officine di riparazione bici, aziende del settore assicurativo, associazioni locali, architetti di interni, designer ed artisti.

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

In seguito a due periodi di incubazione presso un incubatore d'impresa francese e presso un incubatore italiano, la prossima fase, in corso, è quella della ricerca delle risorse necessarie alla costituzione dell'azienda. Successivamente, sarà necessario scegliere un comune italiano, che creda nel progetto, nel quale effettuare il test dell'idea imprenditoriale e validarla per poi ampliare il raggio d'azione al territorio nazionale.

7 – Punti di forza e punti di debolezza:

- Punti di forza: alto livello di sicurezza del servizio, capillarità, accessibilità e servizio clienti 24/7, tecnologia di accesso ed ecosistema digitale (app), servizio di riparazione, messa a reddito luoghi RE / proprietari, partnership RE e comuni, riuso spazi, apertura ad altra micromobilità
- Punti di debolezza: operazione di parcheggio non immediata (diversamente da quelli su strada), non sempre integrato con sistema di trasporto urbano/extraurbano

8 – conclusioni:

Il tema della ciclabilità sta prendendo piede in Italia e, giustamente, l'opinione pubblica focalizza la propria attenzione sulla creazione di un numero sempre maggiore di percorsi ciclabili. Tuttavia, vi è un secondo grande freno all'uso della bici che è la paura dei furti o danni alla bici. Per tale motivo, nelle nostre città ci sarà bisogno di un numero sempre maggiore di luoghi per il ricovero delle bici e, tra di essi, vi sarà spazio per servizi a pagamento che garantiscano elevati livelli di sicurezza, in una situazione in cui le bici che possediamo sono sempre più costose.



La bella addormentata dell'Adriatico si risveglia in bicicletta. Ancona e le potenzialità di una città morfologicamente non favorevole al mondo bike.

Mattia Della Corte

Ancona – mattiadellacorte@gmail.com – 392.7740040

“La bici non consuma e non produce emissioni, non ingombra e non fa rumore: è un mezzo ecologico per definizione e ad alta efficienza energetica. La bicicletta migliora il traffico, l'ambiente, la salute e l'umore”
FIAB

1 - Obiettivi:

Valorizzare il territorio urbano ed extraurbano elaborando una serie di idee progettuali realizzabili anche tramite il PUMS in fase di elaborazione

2 – Principali risultati attesi:

Fornire la consapevolezza ai cittadini anconetani che è possibile spostarsi godendo delle bellezze del territorio che li circonda, in modo economico e salutare.

3 – Elementi di innovazione / strategici:

Sviluppo di una rete bicipolitana urbana e un collegamento ideale “in salsa mare-monti” dei gioielli naturalistici della Provincia di Ancona: dal promontorio del Monte Conero (mare) alle grotte di Frasassi (monti)

4 – Eventuali ricadute occupazionali prevedibili:

Aumentando il numero dei cittadini anconetani (popolazione di 100.000 ab.) che utilizzano la bici e delle persone che orbitano in città (turisti e lavoratori) e garantendo percorsi di qualità, aumenterebbero tutte le realtà connesse alla domanda di servizi inerenti le bici: velostazioni, noleggio bici, ciclobar etc...

5 – Soggetti coinvolti:

Comune di Ancona, Parco del Conero, Parco Gola della Rossa, Provincia di Ancona, Regione Marche, FIAB, associazioni ambientaliste

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

Elaborazione mappa bicipolitana urbana e dei collegamenti tra i due gioielli naturalistici della Provincia di Ancona (Monte Conero- grotte di Frasassi) Coinvolgere i vari soggetti

7 – Punti di forza e punti di debolezza:

punti di forza: Ancona ha un porto e una stazione ferroviaria importanti con elevati numeri di transiti giornalieri; punti di debolezza: i cittadini anconetani sono fortemente legati all'utilizzo dell'auto e solo da poco, sia per l'avvento delle e-bike, sia per la pandemia, si è scoperto che anche in un territorio morfologicamente collinare si può utilizzare la bici

8 – conclusioni:

Un progetto di ampio respiro, che punta in alto e alla valorizzazione del territorio.

Sicuramente la strada intrapresa nell'ultimo periodo dalle realtà locali può far ben sperare. La pandemia in questo aspetto ha dato grande slancio allo sviluppo e alla richiesta di infrastrutture di questo tipo.

I Tempi di realizzazione dell'opera saranno certamente non brevi. Vanno ricercati fondi in progetti europei e regionali.



UNIVERSITÀ
di VERONA

Dipartimento Neuroscienze, Biomedicina e Movimento

8° Corso di perfezionamento e aggiornamento professionale per una nuova figura professionale: **Esperto Promotore Mobilità Ciclistica – anno 2021**

Elaborato di fine corso - scheda di sintesi

La Ciclovía del Nestore tra lago Trasimeno, borghi storici, fiume Tevere

Micaela Doretto

Via Tuderte 30, Marsciano-Pg-; micaeladoretto@gmail.com; cell 3478300025;
Laurea in Conservazione dei Beni Culturali, Master in Sviluppo turistico del Territorio (Udine); Nata a Lignano Sabbiadoro e lavorata nel turismo fino a 30 anni; fino ai 30 anni mi spostavo quasi esclusivamente in bici e treno. Dal 2011 in Umbria, dove lavoro come Assistente di Direzione in azienda privata. La scoperta del territorio, delle tradizioni, dell'arte e della storia, sono la base della mia formazione ma anche ciò che mi appassiona e mi stimola ad impegnarmi, tanto da istituire una Fiab locale per promuovere l'uso della bicicletta in ambito urbano e per lo sviluppo del cicloturismo.

AAAAAAAAAAAAAAAAAAAAAAAAAAAAAAAA

1 - Obiettivi:

Realizzare un percorso attrezzato, mantenuto, con segnaletica diffusa, che congiunga il lago Trasimeno al Fiume Tevere, appoggiandosi al percorso del fiume Nestore, e dando accessibilità ai borghi minori. Il percorso sarà utile per valenza residenziale, escursionistica, cicloturistica.

2 – Principali risultati attesi:

- un percorso ciclopeditone attrezzato che congiunga la Ciclabile del Lago Trasimeno alla Ciclovía del Tevere percorrendo la campagna e toccando i borghi storici minori
- aumento turisti e cicloturisti in circolazione e aumento ricadute economiche dirette;
- creazione di un contesto territoriale "bike friendly"
- ricadute positive nell'economia locale per la creazione di nuove posizioni lavorative

3 – Elementi di innovazione / strategici:

Si vuole proporre un'alternativa di sviluppo economico a zone dedite quasi esclusivamente all'agricoltura, allevamento, industria. Strategia: si vuole partire creando un team di lavoro autonomo che attui uno studio di fattibilità, per avere un progetto da attuare utilizzando poi dei fondi regionali (bandi GAL) e nazionali del PNRR, e accenda i riflettori sulla potenzialità del progetto con azioni ed eventi promozionali.

4 – Eventuali ricadute occupazionali prevedibili:

negozio/struttura specializzata con noleggio bike manutenzione assistenza; un team di lavoro di Esperti competenti a supporto delle strutture per diventare "bike friendly", la creazione di un ufficio turistico e info point, con personale addetto alla creazione di pacchetti turistici, al marketing territoriale, all'organizzazione e gestione di eventi; addetti alla manutenzione dei percorsi; personale impiegato nelle strutture ricettive.

5 – Soggetti coinvolti:

negozio di noleggio e assistenza bike; Amministrazioni locali (inizialmente lungo l'asse del percorso): Marsciano, Perugia, Magione, successivamente anche i comuni limitrofi per ampliamento del progetto alla Media Valle del Tevere (San Venanzo, Monte Castello di Vibio, Todi, Fratta Todina, Panicale, Piegara, Deruta, Torgiano); investitori privati (aziende locali proprietarie dei terreni da riqualificare); aziende private interessate ad investire nell'outdoor; strutture ricettive; fondazioni bancarie; associazioni locali;

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

creazione di un team di collaboratori; preparazione di una ipotesi progettuale da presentare ai portatori di interesse; monitoraggio dei bandi; sopralluoghi per conoscere lo stato dell'arte del percorso e vagliare le

possibili alternative; organizzazione di un ciclo evento promozionale che punti i riflettori su "la ciclovía possibile", coinvolgendo tutte le associazioni ciclistiche del territorio, i media, le associazioni local;

7 – Punti di forza e punti di debolezza:

Punti di forza: un contesto territoriale molto attrattivo e di fortissima potenzialità; con la presenza di risorse naturali: il Lago Trasimeno, il fiume Tevere (con la Ciclovía), il Nestore; un contesto disseminato di borghi, castelli, rocche, mulini antichi e fornaci, percorso da vie storiche, con pregevoli testimonianze di artisti di fama; numerose cantine e produttori locali che recuperano coltivazioni di nicchia locale; un'ottima cucina rustica e legata ai sapori della tradizione e dei prodotti locali; un clima temperato tutto l'anno e una bella stagione che va da marzo-aprile fino a novembre. La presenza di vita residenziale all'interno dei borghi è un molto apprezzata dagli ospiti soprattutto stranieri che possono vivere e sperimentare un'atmosfera originale e inusuale, al di fuori delle mete di massa. Vicinanza a mete e attrattori turistici quali lago Trasimeno, Perugia, Assisi, Orvieto.

Punti di debolezza: un contesto rurale che oppone molta resistenza ai cambiamenti; la presenza di latifondi i cui proprietari si spingono fino alle sponde dei corsi d'acqua per sfruttare il terreno rovinando i percorsi ripariali con le forti irrigazioni ed il passaggio dei mezzi. Notevole resistenza locale nel recepire le novità esterne ed attuare cambiamenti soprattutto se comportano investimenti economici, scarsa capacità e visione imprenditoriale se non legata ai contesti tradizionali. Lentezza a livello burocratico ed amministrativo dovuto a scarsa o nulla competenza in materia di turismo e cicloturismo. Mancanza di fondi pubblici, scarsa intraprendenza politica, assenza di priorità ed impegno in materia (il turismo compare sempre nei discorsi programmatici delle elezioni ma poi non se ne fa nulla) che bloccano sul nascere qualsiasi iniziativa. Una stagione estiva torrida nei mesi di luglio e agosto, che diventa proibitiva in alcune ore del giorno.

8 – conclusioni:

Sarà un percorso lungo e difficile, ci saranno molte salite e discese, ma un passo dopo l'altro, una pedalata dopo l'altra, con fiducia tenacia e ostinazione raggiungeremo la meta e guarderemo dall'alto il frutto delle nostre fatiche.



UNIVERSITÀ
di VERONA

Dipartimento Neuroscienze, Biomedicina e Movimento
8° Corso di perfezionamento e aggiornamento professionale per una nuova
figura professionale: Esperto Promotore Mobilità Ciclistica – anno 2021
Elaborato di fine corso - scheda di sintesi

BICIPOLITANA FIRENZE

Mi chiamo Domenico Fagnano, lucano, classe 1988. Laureato in design alla facoltà di Firenze progettando come tesi una bici pieghevole. Ciclista amatoriale strada e montagna. Mi affascina il ciclismo vintage perchè preferisco fare tanto con poco che poco con troppo. Cicloviaggiatore, ottime competenze meccaniche della bicicletta. La bicicletta è una leva, come tale bisogna saperla utilizzare. La mobilità non è solo la bicicletta ma la libertà di tutti.

1 – OBBIETTIVI

Design della Bicipolitana di Firenze.

2 – PRINCIPALI RISULTATI ATTESI

Usabilità del supporto grafico in modo da poter orientare l'utente della mobilità dolce all'interno della città: l'utente potrà così scoprire, con una visione d'insieme, la rete ciclabile della città di Firenze.

3 – ELEMENTI DI INNOVAZIONE / STRATEGICI

Applicare la metodologia progettuale innovativa e sistemica del service design alla definizione di uno strumento di facile comprensione e utilizzo da parte dei cittadini che si spostano in bicicletta

4 – EVNTUALI RICADUTE OCCUPAZIONALI PREVEDIBILI

Fruibilità dei luoghi d'interesse della città: commercio, intrattenimento culturale, ristorazione

5 – SOGGETTI COINVOLTI

PUMS del Comune di Firenze, tecnici urbanisti

6 – PRINCIPALI AZIONI DA ATTIVARE E PRIMI PASSI PER COMINCIARE

Analisi del PUMS, ricerca attiva sul posto, ricerca etnografica, interviste agli utenti, prototipazione e test.

7 – PUNTI DI FORZA E DI DEBOLEZZA

Punti di forza: Maggiore usabilità delle infrastrutture esistenti

Punti di debolezza : costi di distribuzione e promozione della mappa (es. mappe cartacee, sito web, app, eventi di lancio) e di segnaletica stradale

8 – CONCLUSIONI

È di fondamentale importanza, affinché il lavoro già svolto non venga sprecato piuttosto valorizzato, tradurre e comunicare in maniera user friendly la rete di infrastrutture per la mobilità ciclistica già presenti sul territorio.



UNIVERSITÀ
di VERONA

Dipartimento Neuroscienze, Biomedicina e Movimento

8° Corso di perfezionamento e aggiornamento professionale per una nuova figura professionale: **Esperto Promotore Mobilità Ciclistica – anno 2021**

Elaborato di fine corso - scheda di sintesi

Portabiciclette, BikeBox, Ciclostazioni e Antifurti: la conservazione del mezzo

Marco Fardelli

Via Nicola Porpora n.6 – 21052 Busto Arsizio (Va) CityBustoBike@gmail.com - +39 338 60 88 473

Architetto e designer, libero professionista nella città di Busto Arsizio. FaceBook CityBustoBike.

“Ladri di biciclette... “ vorremmo che fosse il titolo di un film di Vittorio De Sica oppure il nome di un gruppo musicale modenese ma si tratta della dura realtà con la quale si scontra ogni giorno chi usa la bicicletta, specie in città. Il furto delle biciclette è uno dei maggiori deterrenti all’uso delle stesse.

1 - Obiettivi:

- Ideare e progettare portabiciclette, bikebox e ciclostazioni **“concepiti per semplificare la vita del ciclista e complicare quella dei ladri”**. Pur consapevoli che azzerare i furti è una semplice utopia.
- Eliminare o limitare la diffusione di quei manufatti proposti come portabiciclette ed antifurti in genere che nella realtà perseguono obiettivi totalmente differenti da quello di garantire la conservazione della proprietà del mezzo.

2 – Principali risultati attesi:

- Far aumentare la consapevolezza che le biciclette in sosta non sono necessariamente alla mercé di chiunque voglia impossessarsene. A seguire diffusione dell’uso della bicicletta anche in orari o zone attualmente considerati off-limits.

3 – Elementi di innovazione / strategici:

- Principi di codifica delle caratteristiche: dimensioni, materiali, finiture ed altri dettagli che li compongono, allo scopo di progettare Portabiciclette, BikeBox e Ciclostazioni funzionali.

4 – Eventuali ricadute occupazionali prevedibili:

- Adeguamento e miglioramento dei progetti dei manufatti anche esistenti. La ricaduta occupazionale sul territorio può essere indirizzata alla diffusione delle pratiche del buon progetto che tende ad elevare gli standard di progettazione e di realizzazione esistenti. Formazione di posti di lavoro per servizi di custodia e piccola manutenzione nelle ciclostazioni.

5 – Soggetti coinvolti:

- Tutti i progettisti del settore, con coinvolgimento a cascata delle aziende produttrici dei manufatti.

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

- Coinvolgere professionisti, Amministrazioni Comunali e Produttori affinché sia chiaro l’obiettivo “antifurto” e quindi sia possibile abbandonare progetti e manufatti non adatti allo scopo prefissato.

7 – Punti di forza e punti di debolezza:

- Punti di forza: conservazione della proprietà del mezzo lasciato in sosta, resistenza e durabilità dei manufatti che esonerino le Amministrazioni ed i Privati da continui interventi di manutenzione.
- Punti di debolezza: iniziali costi elevati, superiori alla media attuale, legati alle caratteristiche geometriche e tecnologiche dei manufatti. Rimuovere la resistenza alle buone pratiche.

8 – Conclusioni:

- Una ipotesi di lavoro che richiede tempi lunghi per modificare la mentalità di pretende di perseguire lo scopo “antifurto” senza investire in maniera adeguata. *“Non si fan nozze coi fichi secchi”*.



UNIVERSITÀ
di VERONA

Dipartimento Neuroscienze, Biomedicina e Movimento

8° Corso di perfezionamento e aggiornamento professionale per una nuova figura professionale: **Esperto Promotore Mobilità Ciclistica – anno 2021**

Elaborato di fine corso - scheda di sintesi

Ciclabile dell'Adda: la pista che (non) c'è

Camilla Fassi

Treviglio (BG) – Via G. Deledda 16, camilla.fassi@gmail.com, 333 6034666

Laurea in Pubbliche Relazioni. Impiegata nel Credito Cooperativo. Cicloturista per passione.

Il percorso ciclabile lungo il fiume Adda paesaggisticamente è di notevole bellezza e tocca numerosi luoghi d'eccellenza; eppure pare non avere un'identità propria, in loco è privo di segnaletica ed è conosciuto quasi esclusivamente dalla gente del posto. Può un piano di comunicazione valorizzarlo e renderlo più accessibile?

AAAAAAAAAAAAAAAAAAAAAAAAAAAAAAAAAAAA

1 - Obiettivi:

Creare un'identità al percorso ciclabile da Cassano d'Adda (MI) a Lecco (50 km circa) e costruire un piano di comunicazione integrata sia in loco (segnaletica e pannelli esplicativi) sia su internet e in infopoint. Valorizzare un percorso di grande bellezza e con un buon potenziale turistico. Estendere il bacino dei potenziali fruitori a ciclo-escursionisti e cicloturisti in viaggio.

2 – Principali risultati attesi:

Mediante la segnaletica in loco, adesso assente, migliorare la fruibilità del percorso. Con la comunicazione e la promozione su internet, ora curata per lo più da blogger su siti personali, incrementare i possibili fruitori.

3 – Elementi di innovazione / strategici:

Paesaggio naturalistico molto bello. Luoghi d'eccellenza: Ecomuseo di Leonardo ed opere di ingegneria idraulica progettate da Leonardo da Vinci. Villaggio Operaio di Crespi d'Adda (Patrimonio Unesco), Centrali elettriche Bertini, Esterle e Taccani. I collegamenti: è parte del Percorso Ciclabile di Interesse Regionale PCIR 03 di 290 km che collega Bormio (SO) a Cremona ed è collegato alla ciclovia di 32 km del Naviglio della Martesana che da Trezzo d'Adda (MI) porta a Milano.

4 – Eventuali ricadute occupazionali prevedibili:

Con l'aumento dei fruitori crescerebbe la domanda di servizi dedicati: noleggio bici, aree sosta sicure, ciclofficine/stazioni per le riparazioni; ristori bike-friendly. Potrebbe essere richiesta la figura della guida per accompagnare gruppi di ciclo-escursionisti e scolaresche in visita ai siti d'interesse.

5 – Soggetti coinvolti:

Parco Adda Nord, Comuni attraversati e rispettive Proloco; Gestori dei siti attraversati (Crespi d'Adda, Ecomuseo Leonardo, Centrali Elettriche); Ente proprietario dell'alzaia; sponsor privati.

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

Creare il piano di comunicazione integrata; coinvolgere i vari soggetti; reperire sponsorizzazioni.

7 – Punti di forza e punti di debolezza:

Forza: si tratta di un percorso molto bello e già esistente, in sede propria e ben conservata (a tratti addirittura asfaltata e con parapetto). Debolezza: da approfondire se l'essere un'alzaia può comportare problemi nel connotarla come pista ciclabile; individuare un soggetto che possa agire da regia.

8 – conclusioni:

Il percorso ciclabile dell'Adda esiste da tempo ed è bellissimo, a differenza di altri siti/percorsi ancora sulla carta ma ben più conosciuti. Come valorizzarlo e farlo conoscere?



8° Corso di perfezionamento e aggiornamento professionale per una nuova figura professionale: **Esperto Promotore Mobilità Ciclistica – anno 2021**

L'A.B.C. ovvero Mettiamo le ali alla bici!



UNIVERSITÀ
di VERONA

Dipartimento Neuroscienze, Biomedicina e Movimento

8° Corso di perfezionamento e aggiornamento professionale per una nuova figura professionale: **Esperto Promotore Mobilità Ciclistica – anno 2021**

Elaborato di fine corso - scheda di sintesi

Comune di Venezia più ciclabile: applicazione del nuovo codice della strada

Giulio Grienti

Sestiere di Santa Croce 1870, Venezia, giulioorienti@hotmail.it, 3407726868

Laurea in Architettura, Architetto

ho iniziato la mia carriera lavorativa come collaboratore esterno del Comune di Venezia occupandomi di viabilità in particolare di piste ciclabili nella terraferma veneziana. La mobilità sostenibile è diventata una vera e propria passione rendendomi conto della grande potenzialità che questa ha nel rendere le nostre città più vivibili, sicure e meno inquinate

AAAAAAAAAAAAAAAAAAAAAAAAAAAAAAAAAAAA

1 - Obiettivi:

applicare a Mestre le recenti modifiche apportate al Codice della Strada per favorire la mobilità ciclistica ed aumentare il numero di cittadini che preferiscono utilizzare la bicicletta per i loro spostamenti quotidiani e del tempo libero, piuttosto che utilizzare l'auto privata.

2 – Principali risultati attesi:

ampliare e rendere più sicura la rete ciclabile realizzando dei nuovi tratti ciclabili di collegamento tra alcune piste ciclabili esistenti che attualmente non sono collegate tra di loro. Questi interventi dovranno essere di semplice esecuzione e realizzabili in tempi brevi.

3 – Elementi di innovazione / strategici:

con le nuove modifiche del Codice della Strada ora è possibile realizzare degli interventi generalmente con sola segnaletica e con costi contenuti per dare più visibilità e spazio ai ciclisti, non sottraendolo ai pedoni già spesso limitato, ma risagomando la sezione stradale.

4 – Eventuali ricadute occupazionali prevedibili:

le ricadute occupazionali sono per lo più indirette: un aumento dei ciclisti favorirà la nascita di nuove attività che erogano servizi legati al ciclismo e cicloturismo, come: ciclofficine, bikecaffè, noleggio biciclette alberghi ecc., ma anche attività non legate al mondo delle due ruote: Mestre con meno auto diventerà più sicura, attrattiva e meno inquinata. Un luogo piacevole dove passeggiare e fare shopping.

5 – Soggetti coinvolti:

i principali soggetti coinvolti sono il Comune di Venezia e le associazioni del territorio legate alla mobilità ciclistica e ambientaliste.

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

Confronto con Fiab Mestre - Amici della bicicletta e Comune di Venezia per l'individuazione dei punti critici della rete ciclabile e per conoscere la programmazione delle nuove piste ciclabili, da sovrapporre alla mappatura degli incidenti che hanno coinvolto dei ciclisti avvenuti negli ultimi anni (Polizia Locale).

7 – Punti di forza e punti di debolezza:

i punti di forza sono realizzazione in tempi brevi e con costi contenuti, mentre i punti di debolezza possono essere opposizione di alcuni automobilisti e commercianti non inclini al cambiamento.

8 – conclusioni:

per un cambiamento drastico di mentalità la strada è ancora lunga, ma una rete ciclabile sicura oggi è la base per crescere i ciclisti di domani.



Dipartimento Neuroscienze, Biomedicina e Movimento

Elaborato di fine corso - scheda di sintesi

Mario Grosso

La principale motivazione della scelta di questa relazione finale è quella di individuare potenzialità e barriere per uno sviluppo serio della ciclabilità in un territorio del Piemonte orientale

Fornitura di elementi utili a impostare una strategia di medio-lungo periodo per il territorio.

Province Belluno, Treviso, Venezia, università di Padova ed Udine, Federazione Italiana Ambiente e Bici (FIAB), comuni.

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

Definire, attraverso un processo partecipativo con le parti interessate, gli obiettivi del progetto, un master plan dei percorsi, le aspettative e le implementazioni pratiche.

7 – Punti di forza e punti di debolezza:

Forza: opportunità di sviluppo turistico in linea con lo spirito dei tempi (bici/turismo di qualità); rivitalizzazione zone turisticamente periferiche; nessuna infrastruttura necessaria se non segnaletica dedicata. Debolezza: coinvolgimento del territorio è un processo imprescindibile ma lento e complesso; implementazione progetto Mu.ri necessita di una struttura dedicata a tempo pieno.

8 – conclusioni:

La possibilità di riunire in un network itinerari di scoperta “alternativa” sia per tipologia culturale che mezzo usato, oltre a permettere di decentrare l'interesse del visitatore dalle attrazioni consolidate e tradizionali (grandi città, montagne, mare), costituisce valore aggiunto per il turista curioso che aspira ad una conoscenza non superficiale del territorio.



UNIVERSITÀ
di VERONA

Dipartimento Neuroscienze, Biomedicina e Movimento

8° Corso di perfezionamento e aggiornamento professionale per una nuova figura professionale: **Esperto Promotore Mobilità Ciclistica – anno 2021**

Elaborato di fine corso - scheda di sintesi

“Veneto bike valley: sinergie tra cicloturismo ed esperienze di conoscenza delle imprese d'eccellenza nel distretto della bicicletta.”

Davide Libralesso

Mestre, Venezia

davide.libralesso@gmail.com

+39 3339990701

Profilo: *Laurea in Scienze Politiche / Politica Internazionale // Marketing Manager azienda di biciclette*

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

Rappresentare il potenziale culturale e attrattivo inespresso, rappresentato dalle aziende di eccellenza del distretto della bicicletta in Veneto (Veneto Bike Valley).

AAAAAAAAAAAAAAAAAAAAAAAAAAAAAAAA

1 - Obiettivi:

Valorizzare il potenziale culturale delle aziende di eccellenza del distretto della bicicletta sportiva in Veneto, quale strumento di attrattività per cicloturisti e appassionati delle due ruote. Coniugare l'esperienza di conoscenza della manifattura con itinerari cicloturistici nelle aree in cui insistono le stesse imprese.

2 – Principali risultati attesi:

- 1- *Mappatura delle imprese di eccellenza della Veneto Bike Valley e loro coinvolgimento in programmi di cicloturismo e di turismo industriale;*
- 2- *Definizione di una proposta che coniughi il cicloturismo e il turismo industriale in Veneto, coinvolgendo alcune imprese della Veneto Bike Valley e tracciando due itinerari cicloturistici nelle aree interessate;*

3 – Elementi di innovazione / strategici:

- a) *Avvicinamento del tessuto industriale della bicicletta al tema del cicloturismo, nel proprio territorio;*
- b) *Rafforzamento delle relazioni tra le imprese per la promozione di un messaggio comune;*
- c) *Attrazione di cicloturisti sportivi, interessati all'esperienza di conoscenza di questo tessuto imprenditoriale e agli itinerari cicloturistici negli stessi territori;*

4 – Eventuali ricadute occupazionali prevedibili:

Prodotto turistico che può generare occupabilità diretta nella gestione degli itinerari e indiretta nella vendita di servizi alle imprese coinvolte.

5 – Soggetti coinvolti:

Imprese del distretto della Veneto Bike Valley; Organizzazioni datoriali di secondo livello; Tour Operator specializzati, promotori nel mondo di itinerari cicloturistici in Italia.

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

- 1- *Mappatura e coinvolgimento delle imprese della Veneto Bike Valley;*
- 2- *Redazione della proposta di cicloturismo e turismo industriale;*
- 3- *Identificazione degli operatori del cicloturismo potenzialmente interessati alla proposta e definizione delle strategie operative e di sostenibilità per la possibile attuazione.*

7 – Punti di forza e punti di debolezza:

Punti di forza: esclusività assoluta del capitale culturale delle imprese del distretto e conseguente potenziale di attrazione per cicloturisti e appassionati evoluti in tutto il mondo;

Debolezza: Possibile difficoltà nell'armonizzazione delle esigenze di attori e imprese diversi, all'interno di un percorso comune e fortemente innovativo;

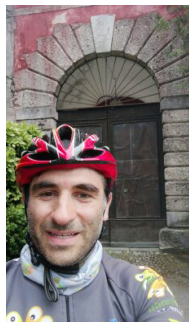
8 – conclusioni:

La proposta, con approccio innovativo, intende valorizzare il capitale culturale ed economico inespresso, rappresentato dalle imprese della manifattura veneta del distretto della bicicletta, quale elemento di attrattività del territorio verso cicloturisti e appassionati della bicicletta sportiva nel mondo. Le capacità di mettere in rete le imprese e di rappresentare la proposta cicloturistica e turistico-industriale all'interno di un progetto comune ne determineranno il successo e la competitività sui mercati internazionali.



UNIVERSITÀ
di VERONA

Dipartimento Neuroscienze, Biomedicina e Movimento



8° Corso di perfezionamento e aggiornamento professionale per una nuova figura professionale: **Esperto Promotore Mobilità Ciclistica – anno 2021**

Elaborato di fine corso - scheda di sintesi

La realizzazione di cicloposteggi di qualità per sostenere lo sviluppo della bicicletta come pratica scelta di trasporto

Raffaele Lombardi

Pavia di Udine (UD)

aliceralom@alice.it

mob: 3805150605

Ingegnere civile

La motivazione principale per la quale hai scelto questa relazione finale

La bicicletta rappresenta una parte rilevante del **traffico lento**, sia come forma di mobilità indipendente sia in combinazione con altri mezzi di trasporto. I percorsi ciclabili attrattivi, sicuri e ben collegati tra di loro costituiscono i presupposti essenziali per incrementare l'utilizzo della bicicletta ma di pari importanza per la scelta della bici come **pratico mezzo di trasporto** è la presenza di un **posteggio di qualità ed adeguatamente progettato**.

A che cosa serve avere un buon percorso ciclabile se, arrivati a destinazione, non si trova un posteggio a portata di mano, dove poter lasciare il proprio ciclo al riparo da intemperie e dal rischio di furti?

E come il funzionario di banca di una città italiana potrà andare in bicicletta al lavoro se una volta raggiunta la sede non potrà adeguatamente presentarsi in ufficio dopo aver pedalato sotto una leggera pioggerellina o sotto un timido sole mattutino? Ritengo che la creazione di uno spazio dedicato al parcheggio della bicicletta opportunamente integrato da spogliatoi e servizi con deposito di effetti personali possa essere un concreto incentivo all'utilizzo della bicicletta nei percorsi casa-lavoro, specie in questo periodo "post smart-working".

AAAAAAAAAAAAAAAAAAAAAAAAAAAAAAAA

1 - Obiettivi:

Attraverso un'attenta pianificazione ed una adeguata progettazione, con la realizzazione di posteggi di qualità si può concorrere al raggiungimento dei seguenti obiettivi:

- promuovere l'uso della bicicletta da e verso le sedi lavorative (percorsi casa-lavoro) favorendo il deposito della bicicletta durante le ore lavorative e mettere a disposizione servizi igienici dotati di spogliatoio e doccia per coloro che arrivano e/o ripartono in bicicletta;
- creare servizi urbani di accoglienza al cicloturista, come parcheggi protetti ove lasciare la bici assieme ai bagagli, soprattutto in siti di interesse storico – artistico, dotati anche della possibilità di ricarica per e-bike;

2 – Principali risultati attesi:

Parallelamente alla creazione delle condizioni per permettere agli utenti di usare la bicicletta in sicurezza negli spostamenti, il potenziamento della sosta ciclistica di qualità, nel medio e lungo periodo, potrebbe portare ai seguenti risultati:

- l'aumento della consapevolezza tra i cittadini che muoversi con la bicicletta, oltre ad apportare molti benefici alla salute, incrementa il livello di qualità della vita e questa può costituire una **pratica** alternativa all'utilizzo dell'autoveicolo;
- la riduzione del traffico veicolare privato nei centri urbani e conseguentemente delle emissioni di inquinanti nell'aria;
- il miglioramento dell'offerta turistica presentando la propria città come moderna ed innovativa ed agevolando la permanenza dei cicloturisti sul territorio e la fruizione dei servizi e delle attrattive (soprattutto per le cittadine di interesse storico artistico ubicate sulle ciclovie).

3 – Elementi di innovazione/strategici:

Gli spazi appositamente destinati al parcheggio delle biciclette sono poco considerati nel processo di progettazione delle infrastrutture di trasporto a rete.

I luoghi e le strutture per i parcheggi delle biciclette potrebbero essere progettati come parti integranti e non accessorie all'interno della pianificazione della mobilità (*PUMS-Piani urbani della mobilità sostenibile, PGTU-Piano generale del traffico urbano e Biciplan*) e vanno dimensionati in armonia con le ambizioni di sviluppo della mobilità ciclistica della realtà stessa (città/centro storico, realtà artigianale, commerciale e/o industriale).

La combinazione degli *standard* di parcheggio auto e di bici potrebbe rappresentare un approccio moderno ed efficiente per influenzare il comportamento della mobilità.

Infine, la realizzazione di soluzioni integrate (*ciclo gazebo automatizzati e dotati di spogliatoi, servizi ed armadi deposito degli effetti personali*) modulari e prefabbricate potrebbe essere un elemento innovativo e di design dell'arredo urbano. Alternativamente all'installazione di nuovi elementi si potrebbe pensare di incentivare i proprietari di immobili al recupero con riconversione di porzioni di edifici esistenti.

4 – Eventuali ricadute occupazionali prevedibili:

Oltre ai benefici indiretti a livello occupazionale legati al miglioramento dell'offerta per ciclisti e cicloturisti (con la loro conseguente maggiore permanenza sul territorio), si può considerare che nell'ambito delle soluzioni di cicloparcheggi di qualità potrebbero trovare spazio società per l'offerta ai committenti privati e/o alle amministrazioni pubbliche di sistemi integrati di gestione del parcheggio/custodia/deposito (che includono il servizio di pulizia degli spazi, l'installazione dei dispositivi di pagamento, la riscossione e il rendiconto degli introiti e la manutenzione dell'infrastruttura stessa)

5 – Soggetti coinvolti:

Un posteggio per cicli di qualità suscita interesse e coinvolge differenti soggetti quali:

- i progettisti degli spazi urbani, quali architetti e ingegneri;
- i sindaci ed gli assessori della mobilità unitamente ai responsabili della pianificazione territoriale delle Regioni e le autorità preposte al rilascio di permessi di costruzione;
- nell'ambito della realtà aziendale, i responsabili della mobilità interna
- i proprietari di negozi e aree commerciali;
- i costruttori di sistemi di posteggio e le società addette alla gestione dei servizi annessi;
- le associazioni specializzate ed i gruppi di interesse.

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

Analizzare la realtà in una visione globale di pianificazione e valutarne il fabbisogno a livello di ciclo-sosta, definire l'ubicazione dell'area di intervento, comprenderne i requisiti specifici e gli obiettivi strategici.

7 – Punti di forza e punti di debolezza:

Sistemi per il parcheggio e depositi per biciclette di ottima qualità presentano i seguenti punti di *forza*:

- rendono più sicuro, comodo e ordinato il parcheggio o il deposito delle biciclette;
- nel medio termine potremmo trovarci di fronte ad una riconsegna di territorio in precedenza riservato al parcheggio delle autovetture a completa disposizione della città.

Sistemi per il parcheggio e depositi per biciclette di ottima qualità presentano i seguenti punti di *debolezza*:

- possono aver bisogno di molto spazio;
- possono essere piuttosto costosi da installare e/o da mantenere.

8 – Conclusioni:

Al fine di facilitare la transizione verso modalità più attive di mobilità, le città dovrebbero riconsiderare gli *standard* legati al parcheggio tradizionale delle auto private in relazione agli spazi di sosta delle biciclette. In primis si potrebbe intervenire nel processo di stesura dei piani, con particolare riferimento ai seguenti aspetti attuativi:

- applicazione di *tetti massimi* per lo spazio riservato al parcheggio delle auto;
- applicazione di *standard minimi* per il parcheggio delle bici in relazione alla tipologia specifica delle attività di un'area (ad es. aree turistico-culturali, centri dedicati allo shopping, zone residenziali, zone di servizi, aree industriali, ecc).

A livello progettuale, esistono varie soluzioni e buone pratiche che si possono adottare per realizzare cicloparcheggi funzionali e di qualità: le realizzazioni virtuose, presenti in particolare nel nord-Europa ma anche in Italia, vanno seguite ed implementate in modo ragionato ed organico sulla base dello specifico territorio in esame. Molti passi, anche a livello di innovazione, si possono ancora compiere riguardo a questa attuale tematica.



UNIVERSITÀ
di VERONA

Dipartimento Neuroscienze, Biomedicina e Movimento

8° Corso di perfezionamento e aggiornamento professionale per una nuova figura professionale: **Esperto Promotore Mobilità Ciclistica – anno 2021**

Elaborato di fine corso - scheda di sintesi

Mirandola: obiettivo 2022 5 bike smile

Nome e Cognome

Roberta Luppi, residente a Mirandola (Mo) in viale Italia n. 50, mail r.luppi67@gmail.com, cell. 333-6493884

Diploma scuola superiore Istituto tecnico Commerciale, impiegata in uno studio di consulenza tributaria e fiscale.

La mia partecipazione al corso è stata motivata dalla necessità di avere degli strumenti utili a promuovere l'utilizzo della bicicletta soprattutto per i brevi spostamenti come casa – lavoro. L'elaborato vuole dare una informazione sull'attuale situazione delle piste ciclabili a Mirandola e i progetti previsti per il futuro per implementare l'utilizzo della bicicletta e renderlo più sicuro.

AAAAAAAAAAAAAAAAAAAAAAAAAAAAAAAAAAAA

1 - Obiettivi:

Comune ciclabile: cosa c'è di più sostenibile che l'utilizzo della bicicletta per brevi e medi spostamenti? L'amministrazione comunale che si è insediata nel 2019, in un comune che ancora ha cantieri importanti aperti per il sisma, non è scontato che possa interessarsi e spingere per la realizzazione di progetti dedicati alla mobilità sostenibile. Potersi inserire in questo contesto di crescita sarebbe uno stimolo ulteriore per promuovere e collaborare con associazioni presenti sul territorio oltre che con il comune.

2 – Principali risultati attesi:

Chi crede in un progetto e lo realizza, solo nel momento in cui vede che viene utilizzato (come nel caso delle piste ciclabili) può dire di avere dato un servizio. E' stato riscontrato che, le piste ciclabili attualmente in essere per il tragitto casa – scuola, sono poco sicure, con il risultato che i genitori sono costretti a portare a scuola in macchina i loro figli. I progetti previsti porterebbero ad avere un percorso sicuro, allo stesso tempo rendere autonomi i ragazzi ed evitare congestioni del traffico.

3 – Elementi di innovazione / strategici:

L'inaugurazione della Ciclovía del Sole (Verona – Bologna), avvenuta il 13 aprile 2021, ha aperto nuovi panorami nella nostra cittadina. E' anche in questo contesto che l'amministrazione comunale vuole muoversi, implementando/creando i servizi a supporto dei pendolari che arrivano in treno nella frazione di Cividale, all'imbocco sulla ciclovía.

4 – Eventuali ricadute occupazionali prevedibili:

La realizzazione dei progetti previsti dall'amministrazione comunale, soprattutto il collegamento dalla Ciclovía del Sole verso le valli o il comune di Concordia sulla Secchia dal quale passa l'Eurovelo 7, porterebbe sicuramente ad avere un aumento delle richieste di strutture ricettive e ristoranti/bar, oltre ad implementare le attività di contorno all'utilizzo della bicicletta (negozi sportivi e meccanici).

5 – Soggetti coinvolti:

L'amministrazione comunale, le associazioni presenti sul territorio (Ceas La Raganella, Fiab Modena), i cittadini attenti che per primi manifestano le necessità.

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

Adeguare i percorsi ciclabili già presenti rendendoli sicuri, promuoverne l'utilizzo attraverso la conoscenza ad esempio cogliendo l'occasione del "Bike to Work".

7 – Punti di forza e punti di debolezza:

L'amministrazione comunale ha implementato, dallo scorso agosto, le risorse umane dedicate alla

realizzazione delle piste ciclabili. Tali progetti metterebbero Mirandola al centro di una ragnatela di percorsi, collegandola con tutte le frazioni, dando più visibilità alle attività presenti sul territorio.

Sarà assolutamente indispensabile promuovere ed incentivare l'utilizzo della bicicletta nelle scuole e sui luoghi di lavoro.

La realizzazione dei progetti dipenderà dalla presenza dei fondi necessari, dalla determinazione delle persone nel voler proseguire a raggiungere l'obiettivo, nella speranza che anche l'eventuale amministrazione che si avvicenderà a quella attuale abbia a cuore la mobilità sostenibile.

8 – conclusioni:

Credo che il comune di Mirandola, possa, con la giusta sinergia, arrivare ad essere un comune ciclabile a 5 bike smile!!!





UNIVERSITÀ
di VERONA

Dipartimento Neuroscienze, Biomedicina e Movimento

8° Corso di perfezionamento e aggiornamento professionale per una nuova figura professionale: **Esperto Promotore Mobilità Ciclistica – anno 2021**

Elaborato di fine corso - scheda di sintesi

Consorzio di gestione di una ciclovia

Susanna Maggioni

Via dei Roveri, 12

31100 Treviso

susanna.maggioni@outlook.com

cell. 3496487898

Traduttrice, Guida Ambientale Escursionistica, Presidente di FIAB Treviso APS Amici della Bicicletta

Road Map per la costituzione di un consorzio di gestione della Greenway del Sile

AAAAAAAAAAAAAAAAAAAAAAAAAAAAAAAAAAAA

1 - Obiettivi:

Stabilire i passi da intraprendere per la costituzione di un consorzio di gestione di una ciclovia di interesse turistico, la Greenway del Sile, in accordo al DGR n. 868 del 30 giugno 2020 della Regione Veneto.

2 – Principali risultati attesi:

Una road map di rapida applicazione per costituire un consorzio di gestione della Greenway del Sile, e da poter replicare poi per altre ciclovie di interesse regionale, quali la Treviso Ostiglia, secondo criteri chiari di gestione per monitorare, razionalizzare e programmare gli interventi di manutenzione necessari.

3 – Elementi di innovazione / strategici:

Se da un lato a livello regionale, risulta chiara la volontà di investire risorse anche ingenti nelle infrastrutture ciclistiche di interesse turistico – più che di incentivazione della mobilità sostenibile nei percorsi casa-scuola e casa-lavoro – la manutenzione di tali infrastrutture è spesso frammentaria e non organica.

4 – Eventuali ricadute occupazionali prevedibili:

Operatori addetti alla manutenzione del verde, interventi strutturali (recinzioni, pavimentazioni ecc.). Possibilità di impiegare richiedenti asilo/detenuti in lavori socialmente utili. Manager di ciclovia o Bike Manager.

5 – Soggetti coinvolti:

Associazioni ambientaliste. Pro Loco. FIAB locali. Associazioni di categoria. Associazioni di inclusività sociale, integrazione migranti. Imprenditori. Amministrazioni locali. Negozi bici/noleggio bici. Operatori turistici.

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

Attivare una riunione conoscitiva tra i principali stakeholder, coloro cioè che traggono un vantaggio economico dalla presenza ed utilizzo della Greenway, evidenziare le azioni da intraprendere per la manutenzione (monitoraggio, segnalazioni degli utenti ecc.), la gestione e la promozione ed istituire un sistema di presa in carico.

7 – Punti di forza e punti di debolezza:

Forza: inquadramento normativo. Debolezza: carenza di risorse finanziarie, apatia degli stakeholder locali.

8 – Conclusioni:

La questione della manutenzione in particolare, oltre che della gestione e promozione delle ciclovie e percorsi ciclabili è problematica, e determinati interventi sono a volte sollecitati dal privato cittadino o dall'associazionismo. Si tratta di creare un vero e proprio sistema che possa poi essere affinato ed applicato ad altre ciclovie di interesse regionale.





UNIVERSITÀ
di VERONA

Dipartimento Neuroscienze, Biomedicina e Movimento

8° Corso di perfezionamento e aggiornamento professionale per una nuova figura professionale: **Esperto Promotore Mobilità Ciclistica – anno 2021**

Elaborato di fine corso - scheda di sintesi

Titolo dell'elaborato

Piano di Comunicazione V.O.C.

(Venezia. Orientale. Cicloturismo)

Pierpaola Mayer

Via Talmassons, n.19

33050 MORTEGLIANO (UD)

Laurea in Lettere e Filosofia – Indirizzo Conservazione dei Beni Culturali – Professione: Presidente-legale rappresentante DIMENSIONE CULTURA – Impresa sociale – Direttore Tecnico Distretto turistico Venezia Orientale.

Ho scelto questo argomento per la mia tesina "ispirata" da un incarico che mi vede impegnata nella predisposizione di uno studio di fattibilità per la creazione di un Ecomuseo di area vasta della Venezia Orientale, denominato AQUAE (l'acqua intesa come fiumi, mare, laguna e bonifica è l'elemento che più accomuna e caratterizza quest'area), che pone al centro la mobilità sostenibile già oggetto di uno specifico Masterplan. All'oggi non esiste un Piano di Comunicazione generale dedicato ai 9 itinerari cicloturistici individuati e già inseriti nel Masterplan, questa tesina potrebbe contribuire a dotare l'Ecomuseo AQUAE e l'area del Veneto Orientale di un ulteriore strumento, non solo di promozione ma anche di coordinamento e messa a sistema di una proposta incentrata sul turismo lento, in grado di pubblicizzare e soprattutto di offrire una visione d'insieme delle opportunità esperienziali e di scoperta dell'intero territorio.

~~~~~

### **1 - Obiettivi:**

- 1- Dotare l'area di nuovi contenuti e strumenti turistico-promozionali
- 2- Favorire il collegamento e la messa in rete dei 9 itinerari cicloturistici individuati
- 3- Offrire a livello territoriale nuove opportunità per creare fattive sinergie imprenditoriali e di sviluppo economico

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

Il principale risultato atteso riguarda la predisposizione di una proposta di Piano di Comunicazione in grado di raggiungere più target, diversificata in termini di contenuti, da quelli più descrittivi a quelli più tecnici e di dettaglio, e di strumenti/media in grado di creare un vero e proprio ecosistema comunicativo.

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

Un elemento di novità è rappresentato dal fatto che la comunicazione, gli strumenti e i linguaggi comunicativi individuati e proposti consentono di operare su più livelli, ovvero non esclusivamente sul piano della pubblicizzazione in senso stretto, ma anche a livello di comunità residente in termini di consapevolezza e coinvolgimento attivo.

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

Le possibili ricadute occupazionali di questa proposta potrebbero interessare l'ambito stesso della grafica e della comunicazione, ma anche offrire opportunità nell'ambito dei servizi turistici.

### **5 – Soggetti coinvolti:**

Comune di San Donà di Piave, in quanto Comune capofila per il progetto Mobilità sostenibile a livello di Conferenza dei Sindaci del Veneto Orientale, Associazioni cicloturistiche in particolare FIAB, DMO, Distretto Turistico Venezia Orientale, VeGAL

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

Premesso che un piano di comunicazione coincide sostanzialmente con un insieme di strategie e “tattiche” il cui risultato deve rispondere a obiettivi chiari e misurabili ed essere volto a generare un contatto fattivo con i propri fruitori attraverso i mezzi più appropriati, le principali azioni da attivare saranno: verifica ed ulteriore disamina dello stato dell’arte dei n.9 itinerari tematici esistenti, avvio dei contatti con i soggetti coinvolti, individuazione dei contenuti principali e dei punti di forza da utilizzare a livello comunicativo.

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

Punti di forza: numero e diversificazione degli itinerari, condizione di partenza (v. progettazione Ecomuseo, Piano Mobilità sostenibile del Veneto Orientale, etc.), interesse per il tema mobilità sostenibile.

Punti di debolezza: vastità dell’area, interessi particolari, mancanza di coordinamento, difficoltà tecnico-logistiche, limitazioni dovute alla pandemia.

**8 – Conclusioni:** L’elaborato intende creare le condizioni per l’avvio, la gestione e la messa a sistema di iniziative di promozione e di valorizzazione in materia di cicloturismo riguardanti l’intera area della Venezia Orientale; uno strumento immediatamente spendibile, atto a garantire una comunicazione univoca, integrata ed accattivante degli itinerari e dei diversi punti d’interesse della Venezia Orientale.



## Dipartimento Neuroscienze, Biomedicina e Movimento

Elaborato di fine corso - scheda di sintesi

Costituisce elemento strategico e innovativo di azione, in particolare sotto il profilo sociale per diffondere o comunque facilitare l'utilizzo della bicicletta e la valorizzazione del territorio, l'attivazione di un comitato, gruppo o delegazione di coordinamento che sia deputata alla organizzazione, formazione e informazione a tutti i livelli, per analizzare, studiare e promuovere, lo sviluppo locale. L'obiettivo di tale comitato sarà l'elaborazione di linee guida e la formulazione di buone pratiche da applicare a specifici progetti e casi di studio.

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

Allo scopo di diffondere e affermare una mentalità *bikefriendly* basata sulla mobilità sostenibile, oltre al coinvolgimento delle strutture già esistenti, si possono creare opportunità di ampliamento, sviluppo e lavoro di nuove attività e figure professionali: Tour Operator, Guide Ambientali, Cicloturistiche, Escursionistiche e nuovi servizi di Diffusione Culturale, Comunicazione e Marketing, Ciclofficine, noleggio Bike, e-Bike, Bikecafé.

#### **5 – Soggetti coinvolti.**

Dalla Pubblica amministrazione agli Enti locali, alle associazioni sportive, alle associazioni ambientaliste e associazioni Pro Loco. Strutture ricettive, Aziende Agroalimentari, Agriturismo, cantine tipiche. Noleggi e meccanici di biciclette, privati cittadini.

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

Organizzare incontri ed eventi di informazione e sensibilizzazione, tendenti a formare una mentalità “*bikefriendly*” rivolti alle amministrazioni locali, alle attività imprenditoriali territoriali e alla cittadinanza, presentando le nuove iniziative correlate dalla redazione di un piano progettuale di realizzo mirato all’attivazione e alla promozione di tutte le iniziative per dare avvio ad una, se pur modesta, Destination Community.

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

Punti di forza: innovatività a seguito delle nuove sinergie culturali connesse alla mobilità ciclistica e alle rinnovate opportunità di sviluppo. Nuovi network di stakeholder.

Punti di debolezza: le resistenze al cambiamento, la scarsa visione turistica, il potenziamento e la riqualificazione delle infrastrutture esistenti. La condizione attuale risulta carente di competenze capaci di collegare tutti gli stakeholder per lo sviluppo legato al cicloturismo.

#### **8 – Conclusioni:**

Il territorio racchiuso tra la il fiume Adige e il fiume Mincio, che si snoda sulla linea delle Risorgive Veronesi, presenta delle potenzialità in chiave turistica ancora in gran parte inesprese. Area caratterizzata da problematiche di diverso tipo, ma dotata di un discreto patrimonio, culturale, eno-gastronomico e naturalistico, nella quale si annovera un numero crescente di associazioni e attività che possono, se coordinati, partecipare fattivamente alla diffusione di una cultura per lo sviluppo sostenibile. Tale territorio risulta, ad oggi, privo di una realtà capace di mettere a sistema tutti gli stakeholder.

**8° Corso** di perfezionamento e aggiornamento professionale per una nuova figura professionale:  
**Esperto Promotore Mobilità Ciclistica – anno 2021**

**Elaborato di fine corso - scheda di sintesi**

**Dalla Città delle auto alla Città delle persone.  
L'importanza, il ruolo, la struttura e le funzioni  
dell'Ufficio Biciclette di Roma Capitale**

**Chiara Ortolani**

Via Francesco Cornaro 72, 00152 Roma, [chiara.citybike@gmail.com](mailto:chiara.citybike@gmail.com), tel. 3281886091.  
Ingegnera, Libera professionista, attualmente consulente per la mobilità ciclistica  
dell'Assessorato Città in Movimento di Roma Capitale

**Stefano Rinaldi** Matricola N. VR469982

Via Casale Santarelli, 105 - 00118 Roma, [s.rinaldi@stino.it](mailto:s.rinaldi@stino.it), tel. 328.58.70.744  
Perito in informatica industriale, impiegato Poste Italiane s.p.a., presidente commissione  
LL.PP., parcheggi, alberature stradali e urbanistica del VII Municipio di Roma Capitale

**Abstract**

Molte città italiane di piccole, medie e grandi dimensioni sono ancora lontane dal poter essere considerate Comuni ciclabili ma alcune, come Roma, hanno iniziato il percorso per poterlo divenire. Affinché questo processo si compia devono essere messi in campo alcuni cambiamenti che riguardano sicuramente la cultura, la partecipazione, le infrastrutture e la comunicazione ma questi non possono avvenire senza una modificazione di fondo concernente la struttura amministrativa comunale.

**Obiettivi**

Questo elaborato ha lo scopo di proporre un ragionamento sul perché sia necessario un cambiamento della struttura amministrativa. Portando il caso di studio della città di Roma si vuole inoltre esaminare come tale cambiamento potrebbe essere realizzato.

**Principali risultati attesi**

Questo lavoro, che prende le mosse dalla necessità di organizzare la città di Roma affinché questa possa divenire un Comune ciclabile, vuole costituire una road map per grandi e medie città italiane che vogliano divenire Comuni ciclabili. Tale road map potrà servire:

- all'individuazione delle criticità e potenzialità attuali;
- all'individuazione della nuova struttura amministrativa;
- all'individuazione dei processi da attivare tra i vari nuclei della nuova struttura amministrativa;
- alla modellizzazione di tale struttura affinché possa essere replicabile.

## **Elementi di innovazione / strategici**

individuazione del processo e del modello da realizzare al fine di avere una struttura amministrativa idonea ad attuare e governare il cambiamento da una città a misura di auto ad una città a misura di persona.

## **Eventuali ricadute occupazionali prevedibili**

Una struttura amministrativa che possa favorire il cambiamento da una città delle auto ad una bike friendly potrà produrre numerosi effetti positivi, in generale, su attività legate alla riparazione e vendita di biciclette, agenzie turistiche con servizio di guide in bici, servizi di rent e di sharing di biciclette e monopattini, servizi di corrieri in bici, ciclofficine, ciclostazioni in convenzione o meno con l'amministrazione.

Inoltre l'idea di processo che viene qui proposto ha l'obiettivo di favorire in maniera diretta la nascita di ciclostazioni con differenti servizi utili agli utilizzatori della bicicletta (parcheggio, informazioni turistiche, ciclofficina, ristoro) ma anche promuovere una empowermentizzazione che diventi realmente il valore aggiunto per le associazioni ciclistiche della città oggi completamente disgregate e con pochissime capacità manageriali affinché queste possano successivamente essere il motore o uno dei motori del cambiamento.

## **Soggetti coinvolti:**

- Amministrazione Comunale di Roma Capitale;
- Amministrazioni Municipali di Roma Capitale;
- Consulta cittadina per la Sicurezza Stradale, Mobilità Dolce e Sostenibilità;
- Altre associazioni e singoli cittadini.

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

1. Definizione, da parte dell'amministrazione, della priorità della promozione della ciclabilità e della mobilità attiva in generale;
2. Condivisione della visione e del modello di struttura e di processo con i soggetti coinvolti;
3. Individuazione e assegnazione delle competenze anche sulla base del regolamento sul decentramento di Roma capitale;
4. Azioni conseguenti, inerenti il bilancio, alla definizione delle priorità;

## **Punti di forza e punti di debolezza**

La realizzazione o meno di tale struttura dipende dalla volontà e dalla forza dell'amministrazione comunale. Il raggiungimento di risultati positivi da parte di questa struttura dipende anche dalle persone che vengono designate nei punti strategici. Tali persone devono avere passione per il tema, conoscenza di esso, conoscenza del processo amministrativo, del cds e dei regolamenti allegati.

## **Conclusioni**

Variato l'assetto strutturale è necessario che ogni elemento (Dipartimento, Municipio, Associazione) contribuisca al risultato finale. La misura di tale contributo darà la misura del raggiungimento dell'obiettivo.



Dipartimento Neuroscienze, Biomedicina e Movimento

## Elaborato di fine corso - scheda di sintesi

# Davide Andrea Pagani

.....



Difficoltà nel far incastrare i corsi con le priorità della scuola. Il maltempo impone a volte riorganizzare i corsi.

#### **7 – conclusioni:**

Ritengo il progetto fondamentale per migliorare la vivibilità delle nostre città. Se dovesse aumentare il numero di ciclisti ma senza migliorare il livello di educazione di chi si muove in bici, questo creerebbe soltanto un numero maggiore di incidenti e problemi. Progetto di lungo respiro dal quale si potranno vedere i risultati tra qualche anno.





UNIVERSITÀ  
di VERONA

Dipartimento Neuroscienze, Biomedicina e Movimento

8° Corso di perfezionamento e aggiornamento professionale per una nuova figura professionale: **Esperto Promotore Mobilità Ciclistica – anno 2021**

Elaborato di fine corso - scheda di sintesi

## Il fascino del Grande Fiume: proposta di percorso interregionale ad anello lungo il fiume Po

### Rossella Ruzza

Via C. Marchesi, 11 – 45030 Occhiobello (Ro), info@studioruzza.it, 327.5732805

Laurea in Scienze Geologiche, libero professionista nel campo della valorizzazione turistica-territoriale

*La Ciclovía del Po nelle regioni Veneto ed Emilia Romagna lungo il fiume che ne costituisce i confini amministrativi, può divenire un forte elemento di attrazione turistica se si supera la logica del prodotto cicloturistico locale "Sinistra Po" e "Destra Po" e si iniziano a progettare azioni integrate e sinergiche.*

~~~~~

1 - Obiettivi:

si intende dimostrare, attraverso il caso studio e il prototipo di un percorso ad anello che interessa le due sponde del fiume Po, come sia concretamente possibile la valorizzazione cicloturistica del fiume Po attraverso azioni di ascolto del territorio, piano di comunicazione integrato, servizi intermodali sinergici.

2 – Principali risultati attesi:

le azioni proposte sono finalizzate alla creazione di una consapevolezza del valore del cicloturismo e delle azioni indispensabili per rendere il territorio, in particolare la sponda veneta, attrattivo per l'utenza del turismo slow; si auspica l'implementazione di segnaletica e la creazione di materiale divulgativo per comunicare un'immagine unica del "prodotto cicloturistico Po", nella fattispecie del percorso ad anello proposto.

3 – Elementi di innovazione / strategici:

si intende porre le basi perché gli attori del territorio agiscano in modo integrato e proattivo superando i localismi con azioni e progetti di area vasta superando la logica dei confini amministrativi.

4 – Eventuali ricadute occupazionali prevedibili:

con lo sperato incremento della frequentazione cicloturistica del territorio proposto si prevede l'incremento economico per le strutture già esistenti legate principalmente alla ristorazione e alla ricettività e l'apertura di nuove attività più specifiche legate alla mobilità in bicicletta (noleggio e riparazione bici, bicigrill, guide cicloturistiche, ecc.).

5 – Soggetti coinvolti:

Comuni di: Occhiobello, Stienta, Gaiba, Ficarolo, Bondeno, Ferrara; Assonautica Acque Interne Veneto ed Emilia, AIPO, Metropoli di Paesaggio, Riserva MaB Unesco Po Grande, OGD Po e il suo Delta, GAL Polesine Delta Po, Pro Loco, Associazioni ricreative e culturali, strutture ricettive.

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

coinvolgimento degli stakeholder pubblici e privati al fine di rendere partecipe la comunità locale del progetto e delle azioni da intraprendere per la sua attuazione (es. chiusura al traffico motorizzato della sinistra Po). Distribuzione di questionari nei punti informativi/di accoglienza per la profilazione degli utenti delle due ruote che percorrono la Sinistra e Destra Po.

7 – Punti di forza e punti di debolezza:

gli elementi di risorsa naturali (paesaggio fluviale), storico-artistici (città di Ferrara e centri urbani minori), enogastronomici e etnografici, la sicurezza del percorso (destra Po) costituiscono senza dubbio gli elementi di forza dell'anello individuato. I punti di debolezza si individuano nell'assenza di promozione e segnaletica integrata fra sinistra e destra Po, nell'insufficienza di servizi per il cicloturismo, nella mancanza di governance e nell'apertura al traffico motorizzato della sinistra Po.

8 – Conclusioni:

l'individuazione di un percorso ad anello, come progetto prototipo di valorizzazione cicloturistica che insiste sul fiume Po e che integra e arricchisce l'offerta turistica delle due sponde, si auspica sia compreso in un'ottica "di somma" e non di "sottrazione" di notorietà della destinazione e del prodotto.



8° Corso di perfezionamento e aggiornamento professionale per una nuova figura professionale: **Esperto Promotore Mobilità Ciclistica – anno 2021**

**Realizzazione percorso Ciclopeditoneale
su un tratto strategico di 2 km
ANTICO SENTIERO DEL BORGHETTO**

Saper guardare con occhi diversi quello che già c'è. Occhi esperti possono individuare soluzioni che altri non vedono.



UNIVERSITÀ
di VERONA

Dipartimento Neuroscienze, Biomedicina e Movimento

8° Corso di perfezionamento e aggiornamento professionale per una nuova figura professionale: **Esperto Promotore Mobilità Ciclistica – anno 2021**

Elaborato di fine corso - scheda di sintesi

Food Valley Bike: azioni per uno sviluppo equilibrato della nuova ciclovie

Ivan Saracca

Fraz Roncole Verdi 219/A, 43011 Busseto (PR) - Mail: ivansar@libero.it - Tel: +39 328 8661506
Ingegnere civile.

La Food Valley Bike costituisce la prima iniziativa cicloturistica strutturata che interessa la Bassa Parmense. La mia conoscenza del contesto in cui essa nasce, unita alla preparazione acquisita durante il corso alimenta l'interesse d'individuare le potenzialità di questa ciclovie, che possano essere condivise con gli stakeholder e quindi indirizzare le scelte future.



1 - Obiettivi:

La Food Valley Bike è un percorso cicloturistico inaugurato nel Giugno 2021 che si sviluppa in un'area vocata alle eccellenze gastronomiche e culturali. L'obiettivo della tesi è quello d'individuare le azioni utili a consolidare una proposta cicloturistica equilibrata e duratura.

2 – Principali risultati attesi:

Le azioni sono funzionali alla creazione del "clima amico del cicloturista" ed in particolare: creazione dei servizi essenziali (noleggio, assistenza, informazione), di un brand attrattivo e caratteristico, fruibilità del percorso e valorizzazione del patrimonio. Tutto è finalizzato a spostare l'utenza dall'escursionista (di giornata) al turista (più giorni) con una ricaduta economica molto più significativa sul territorio.

3 – Elementi di innovazione / strategici:

La valutazione multidisciplinare della proposta attuale permette d'individuare le lacune da colmare e i punti di forza da mostrare. Le azioni incidono in modo integrato e coordinato su infrastruttura, accoglienza, servizi turistici, marketing e governance per creare una robusta piattaforma che faccia da attrazione ai cicloturisti e non ne deluda le aspettative. Queste saranno gestite attraverso la creazione di una Cabina di Regia.

4 – Eventuali ricadute occupazionali prevedibili:

Incremento delle attività esistenti legate alla ristorazione, alloggio, musei/visite guidate, agenzie di turismo. Apertura di nuove attività, in particolare legate ai servizi per il cicloturista (noleggio e assistenza bici, prodotti turistici). Creazione di una Cabina di Regia per il coordinamento della ciclovie.

5 – Soggetti coinvolti:

Comuni di Parma, Sorbolo-Mezzani, Brescello, Colorno, Torrice, Sissa-Trecasali, Roccabianca, Polesine Zibello, Busseto. Consorzio Parmigiano-Reggiano, Barilla, Prosciutto di Parma, ALMA Scuola di Cucina Internazionale, Consorzio Culatello di Zibello, Cantina Ceci, AIPo, Consorzio Bonifica Parmense, CNA Parma, ristoratori, alloggi.

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

Creazione di una cabina di regia con definizione di ruoli, competenze, tempi e modalità di ingaggio. Coinvolgimento delle strutture d'accoglienza attraverso informative dedicate, incontri ed eventi.

7 – Punti di forza e punti di debolezza:

Punti di forza: percorso di facile fruibilità, unicità e autenticità del brand, ricco patrimonio, coinvolgimento di partner importanti. Punti di debolezza: scarso coinvolgimento operativo di alcuni Comuni, scarso coinvolgimento delle strutture ricettive, mancanza di servizi essenziali per il cicloturista (noli bike, assistenza, agenzie turistiche specifiche), percorso in linea non ad anello, assenza di governance con ruoli assegnati.

8 – Conclusioni:

La FVB può vantare una base infrastrutturale buona e un brand forte. Il suo successo dipende dalla creazione di una governance che sulla base di una roadmap applichi le azioni definite per la compensazione delle debolezze e lo sfruttamento dei punti di forza.



UNIVERSITÀ
di VERONA

Dipartimento Neuroscienze, Biomedicina e Movimento

8° Corso di perfezionamento e aggiornamento professionale per una nuova figura professionale: **Esperto Promotore Mobilità Ciclistica – anno 2021**

Elaborato di fine corso - scheda di sintesi

Proposta concreta di miglioramento della mobilità ciclistica a Castelfranco Veneto

Francesco Serafino

Castelfranco Veneto (TV) - francesco.serafino1@gmail.com

Dottore Magistrale in Ingegneria delle Telecomunicazioni

Un incidente stradale che ha coinvolto dei cicloturisti austriaci nel territorio di Castelfranco Veneto mi ha portato a ricercarne le possibili cause, che ho individuato principalmente in una segnaletica orizzontale e verticale non adeguata e nella carenza di segnaletica dedicata ai cicloturisti

1 - Obiettivi:

Migliorare la riconoscibilità e la fruibilità di un percorso ciclabile nell'area urbana di Castelfranco Veneto, incrementando la sicurezza dei ciclisti

2 – Principali risultati attesi:

Recepimento delle modifiche proposte alla segnaletica orizzontale e verticale da parte dell'Amministrazione Comunale, maggiore comunicazione e servizi per il cicloturismo

3 – Elementi di innovazione / strategici:

Realizzazione di segnaletica più coerente, coinvolgimento delle strutture ricettive e dell'ufficio IAT nella realizzazione di servizi dedicati ai cicloturisti

4 – Eventuali ricadute occupazionali prevedibili:

Ciclabili più sicure e percorsi cicloturistici ben segnalati e con servizi dedicati aumenteranno l'attrattiva di Castelfranco Veneto a livello internazionale, e avranno un impatto positivo sull'occupazione

5 – Soggetti coinvolti:

Amministrazione Comunale, Polizia Locale, ufficio IAT, strutture ricettive, associazioni che chiedono più attenzione per la sicurezza stradale

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

E' stato presentato un report sullo stato della segnaletica nel tratto di ciclabile nei pressi del luogo dell'incidente alla Giunta Comunale, all'Ufficio Tecnico del Comune e alla Polizia Locale, assieme alla richiesta di azioni immediate di miglioramento e suggerimenti in prospettiva, sia per la mobilità in ambito urbano, sia per il settore cicloturismo

7 – Punti di forza e punti di debolezza:

Punti di forza: le azioni immediate contenute nel report sono di buon senso e insistono su un'infrastruttura già esistente. Punti deboli: gli interventi che daranno organicità all'infrastruttura ciclabile urbana e che permetteranno lo sviluppo cicloturistico dovranno essere promossi con sana insistenza da parte delle associazioni

8 – Conclusioni:

La ricerca delle cause di un incidente - con lo scopo di diminuire il rischio che un evento del genere si ripeta - ha permesso di individuare una serie di azioni che daranno a Castelfranco Veneto più collegamenti ciclabili e percorsi cicloturistici più aggiornati e più fruibili



Dipartimento Neuroscienze, Biomedicina e Movimento

Elaborato di fine corso - scheda di sintesi

Ermes Spadoni

“Il peggior nemico delle biciclette non sono le automobili, ma i pregiudizi” (Margot Wallström). Credo che sia importante lavorare sulle persone nella giovane età in cui non hanno pregiudizi, proponendo loro una attività in cui dimostriamo che sulla strada non ci si deve muovere per forza con l'automobile.

~~~~~

Organizzare un format in cui ragazzi di varie nazioni da tutto il mondo si ritrovano per conoscere un paese attraverso un villaggio itinerante in bicicletta. Un modo per unire modalità di spostamento sostenibili alla conoscenza genuina delle comunità che si attraversano, le loro aspettative, la loro cultura.

Far crescere a livello mondiale tra i giovani la consapevolezza che è possibile spostarsi in modo economico, salutare, non invasivo e senza stressare le risorse dei paesi attraversati. E che questa modalità può essere riportata nei propri paesi, sia nei momenti di vacanza che nella quotidianità.

Esistono già tour in bici organizzati all'estero che coinvolgano persone di più paesi, ma non che mettono insieme solo ragazzi adolescenti e che si pongono come scopo la scoperta delle comunità attraversate più che la conoscenza dei monumenti o delle bellezze paesaggistiche.

I partecipanti saranno in gran parte alla prima esperienza ciclistica e quindi necessitano di tutto il supporto possibile: ricerca degli alloggi e ristoranti, mezzo di supporto al seguito, noleggio bici elettriche di qualità, organizzazione di visite con guide ed associazioni locali.

Il progetto unisce le mie esperienze come organizzatore di ciclovacanze famiglie per FIAB e di genitore di ragazzi partecipanti al CISV (Children International Summer Village). Le due associazioni potrebbero studiare insieme il protocollo di istituzione e regole del format e poi affidare a operatori economici professionisti l'organizzazione tecnica, coadiuvando eventualmente le uscite con loro volontari.

Coinvolgere le due associazioni per capire se c'è interesse ad organizzare questi villaggi itineranti, e poi sondare qualche operatore economico per capire se può essere trasformato in un format commerciale.

Una offerta di vacanza attiva, slow con valenze nel sociale, ma con difficoltà nel proporre itinerari in sicurezza ed impegno di personale di accompagnamento qualificato.

Un progetto non facile, ma che guarda alla formazione su strada di una nuova mentalità delle future generazioni, con un effetto immediato di gratificazione per una esperienza immersiva e coinvolgente.



8° Corso di perfezionamento e aggiornamento professionale per una nuova figura professionale: **Esperto Promotore Mobilità Ciclistica – anno 2021**

Elaborato di fine corso - scheda di sintesi

## Collegamento ciclabile extraurbano Trento Pergine – uno strumento per la transizione ecologica

### MARIANO TAVA

Indirizzo, mail, cell TENNA (TN) Via Valdagni 5 [marianotava@alice.it](mailto:marianotava@alice.it) 3391413810

Educatore socio-pedagogico counselor psicologico

#### La motivazione principale per la quale hai scelto questa relazione

La mobilità ciclistica extraurbana in territorio montano attraverso il futuro collegamento ciclabile tra Trento e Pergine e le prospettive di sviluppo nell'ottica di una vera transizione ecologica. Muoversi con la bici fuori dalla rete urbana si può, attraverso le nuove infrastrutture ciclabili e le tecnologie in evoluzione delle e-bike.

#### 1 - Obiettivi:

Breve esposizione storia personale - breve descrizione nuova tratta ciclabile Trento Pergine - individuare target persone e aziende – come motivare i residenti lavoratori e imprese private per promuovere la transizione dall'automobile alle bici a pedalata assistita in sinergia con l'ente pubblico.

#### 2 – Principali risultati attesi:

Introdurre pensieri, sensibilità e interesse sul tema della mobilità ciclistica extraurbana; non solo piste ciclabili ad hoc per turisti ma anche percorsi fatti per promuovere il pendolarismo in entrata e in uscita dalla città di Trento- possiamo essere cittadini attivi nel proporre stili di vita virtuosi

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

Piste ciclabili viste non solo come indotto e ricaduta economica turistica del territorio ma anche come forma di pendolarismo consolidato e promuovere il benessere psico/fisico individuale, professionale ed economico dei lavoratori e degli individui in generale. Strategico come il significato di “transizione ecologica” nell'etica e sostenibilità ambientale.

#### 4 – Eventuali ricadute occupazionali prevedibili:

aumento partite IVA attraverso la nascita di piccole imprese di noleggio e-bike, ristorazione, ciclofficine. Implementazioni e assunzioni Mobilty Manager sia nelle PA che nelle imprese come previsto dalla legge del 17 luglio 2020.

#### 5 – Soggetti coinvolti:

Cittadini e residenti - Provincia di Trento, Comune di Trento, Comune di Pergine - imprese private sensibili alla mobilità ciclistica; Mobilty Manager operanti sia in ambito pubblico che privato - Partite Iva (noleggiatori, ristoratori) - Trentino Trasporti - FIAB Trento

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

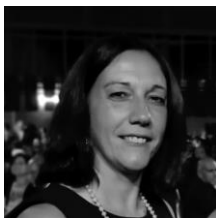
Argomentare e approfondire con il responsabile ufficio piste ciclopeditoni PAT ing Deromedis - Fiab Trento individuare figura interessata ad approfondire ed accompagnarmi nello svolgimento dell'elaborato

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

Momento storico civile e sociale in fase di profondi e radicali cambiamenti nella mobilità ciclistica - e-bike come opportunità per la mobilità ciclistica extraurbana casa/lavoro – maggiore benessere e minore spese sanitarie - transizione mobilità ciclistica in ambito pendolare extraurbano in territorio montano è molto lenta - poco interesse della politica - minori risorse economiche per incentivare e promuovere la mobilità ciclistica extraurbana

#### 8 – conclusioni:

L'elaborato è rivolto ai lavoratori e ai pendolari che si vogliono sperimentare in un vero cambiamento nel proprio modo di spostarsi e di vivere la propria vita. Quei 14 km di pista ciclabile che saranno completati nel 2023 tra la città di Pergine Valsugana e il capoluogo Trento può essere un primo esempio concreto in Italia di come organizzare virtuosamente una mobilità ciclistica extraurbana.



UNIVERSITÀ  
di VERONA

Dipartimento Neuroscienze, Biomedicina e Movimento

**8° Corso** di perfezionamento e aggiornamento professionale per una nuova  
figura professionale: **Esperto Promotore Mobilità Ciclistica – anno 2021**

Elaborato di fine corso - scheda di sintesi

## **“TRA SANTI E POSTI DIVINI”**

### **Percorso cicloturistico-enogastronomico e culturale tra chiese, santuari e cantine vitivinicole sulle colline di Gussago.**

**Emanuela Tiburzi**

Via Bevilacqua GUSSAGO (BS) – E-mail: emanuela.tiburzi@gmail.com - Tel: +39 339 4993937

Cicloturista curiosa, appassionata di montagna, fotografia e del bello che ci circonda.

Per 25 anni ho svolto la professione di infermiera in un centro di riabilitazione. Ora gestisco un centro sportivo nel quale abbiamo aperto un punto noleggio e-bike con l'associazione “ASD FACCIAMO CENTRO” di cui sono presidente.

AAAAAAAAAAAAAAAAAAAAAAAAAAAAAAAAAAAAAAAA

#### **1 - Obiettivi:**

Promuovere il territorio di Gussago ed i suoi prodotti locali.

Incentivare l'uso della bicicletta.

Aumentare la clientela del punto noleggio e-bike offrendo spunti per nuovi percorsi con o senza guida.

Far conoscere il nostro noleggio e-bike.

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

Aumento del numero di persone che raggiungono Gussago come turisti.

Aumento del numero di noleggio e-bike

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

Il nostro territorio, sito in Franciacorta, è già di per sé un punto di forza perché paesaggisticamente offre numerosi punti attrattivi.

La presenza di chiese e Santuari da poter visitare.

La presenza di cantine dove poter fare una visita guidata e degustazione di vini della Franciacorta.

Possibilità di mangiare in loco in trattorie che offrono cibi tipici del territorio.

Presenza di B&B dove pernottare.

Nel 2023, quando Brescia e Bergamo saranno le “capitali della cultura”, ci sarà una ciclabile che collegherà queste due città, ed una delle tappe possibili è proprio Gussago.

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

Personale al punto noleggio e-bike.

Cantine vitivinicole, trattorie, B&B e bar locali.

#### **5 – Soggetti coinvolti:**

Comune di Gussago, aziende vitivinicole, trattorie, ristoranti, B&B, guida culturale che può accompagnare i cicloturisti e spiegare dal vivo le chiese ed i santuari, cabina di regia della ciclabile Brescia-Bergamo.



UNIVERSITÀ  
di **VERONA**

Dipartimento Neuroscienze, Biomedicina e Movimento

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

Tracciare il percorso da consigliare.

Creare un logo ben visibile del percorso, collaborando con il Comune.

Contattare le varie cantine, trattorie e B&B, ed eventualmente riuscire ad avere prezzi calmierati per i turisti che verranno.

Pensare a merchandising da poter vendere al punto noleggio e-bike.

7 - Punti di forza e punti di debolezza:

Il territorio ricco di possibilità cicloturistica ed enogastronomiche.

L'inesperienza in questo campo e nella capacità divulgativa.

La non conoscenza di lingue straniere in caso di turisti provenienti da altre nazioni, ma la possibilità di Ingaggiare giovani che ci facciano da interpreti.

8 - Conclusioni:

Questo percorso sulle nostre colline permetterebbe di attrarre cicloturisti da paesi diversi, che potrebbero fermarsi anche per diversi giorni e visitare anche i dintorni (lago d'Iseo, Montisola ed altri paesi franciacortini), aumentando così la possibilità di lavoro delle attività locali.



UNIVERSITÀ  
di VERONA

Dipartimento Neuroscienze, Biomedicina e Movimento

8° Corso di perfezionamento e aggiornamento professionale per una nuova figura professionale: **Esperto Promotore Mobilità Ciclistica – anno 2021**

Elaborato di fine corso - scheda di sintesi

## **Le ciclabili nazionali come occasione di crescita della mobilità sostenibile locale**

### **Il caso della Ciclovía Adriatica nell'area Marche - Abruzzo**

**Fabio VALLAROLA**

Via Carena 77 Civitanova Marche (MC) Email: [fabiovallarola@gmail.com](mailto:fabiovallarola@gmail.com) Tel: +39.348.140.19.66

Architetto con Dottorato di Scienze Politiche "Analisi delle Politiche di Sviluppo e Promozione del Territorio"  
Direttore di Parco attualmente Responsabile dell'Ufficio "Ambiente e Green Economy" - Comune di Ancona

~~~~~

1 - Obiettivi:

Approfondire gli aspetti di connessione e i vantaggi per la mobilità locale e cittadina connessi alla realizzazione delle grandi ciclovie nazionali in particolare per ciò che riguarda la Ciclovía Adriatica analizzandone i vantaggi, le opportunità che si offrono, ma anche i rischi su scelte non attente e ponderate.

2 – Principali risultati attesi:

Un elaborato che possa aiutare le amministrazioni e le associazioni locali a comprendere come la buona progettazione e l'integrazione delle opere di realizzazione delle grandi ciclovie, con interventi accessori può tradurre un'opera nazionale in una opportunità per la mobilità cittadina e turistica locale.

3 – Elementi di innovazione / strategici:

Le grandi ciclovie nazionali sono solo all'inizio della loro realizzazione e le comunità locali non comprendono ancora neanche il loro significato. Per la Ciclovía Adriatica la vicinanza del mare e della ferrovia ne fa uno strumento essenziale per lo sviluppo turistico ma anche in prospettiva per una mobilità più sostenibile sulla "città nastro" costiera che dalla Romagna arriva fino in Abruzzo.

4 – Eventuali ricadute occupazionali prevedibili:

Da un punto di vista infrastrutturale sia in fase di attuazione che di manutenzione l'opera attiva una domanda lavorativa importante sia in termini di servizi progettuali che di pratica realizzazione, ma strategicamente si pensa ai nuovi mestieri legati al cicloturismo ed alla mobilità locale ciclabile

5 – Soggetti coinvolti:

Ministero infrastrutture e mobilità sostenibile, Regioni Emilia Romagna, Marche e Abruzzo, Comuni interessati dalla Ciclovía Adriatica, Uffici regionali per l'Istruzione, Università marchigiane e Abruzzesi, Operatori turistici del settore balneare e dei settori cicloturistici, Ferrovie dello Stato, Trenitalia, Associazioni locali e nazionali ambientaliste e di settore, FIAB, Aree protette costiere del medio adriatico.

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

Trovare il tempo per fare un buon lavoro e iniziare con il raccogliere contatti e informazioni.

7 – Punti di forza e punti di debolezza:

Lavoro che si pone nei tempi giusti per essere sviluppato e, soprattutto, utilizzato durante gli anni in cui la Ciclovía Adriatica viene realizzata e successivamente completata, divenendo uno strumento di studio e consultazione per tanti operatori con anche la possibilità di continuare il lavoro di ricerca dopo il termine del Master. Il tema è forse troppo ampio e per la parte meno teorica e più applicativa non si può che limitare geograficamente al medio adriatico o forse alle sole Marche meridionali.

8 – Conclusioni:

Ciclovía Adriatica come spina dorsale di un corpo costituito dalla costa adriatica centrale in cui la mobilità sostenibile si dirama con i vari sistemi, ossei, nervosi, con una muscolatura ed un sistema di circolazione che arriva in ogni remoto punto dell'organismo. Dove l'energia di vita è fornita sia dal fare quotidiano che dal pulsare di un turismo non più concentrato ai soli mesi estivi.



UNIVERSITÀ
di VERONA

Dipartimento Neuroscienze, Biomedicina e Movimento

8° Corso di perfezionamento e aggiornamento professionale per una nuova
figura professionale: **Esperto Promotore Mobilità Ciclistica – anno 2021**

Elaborato di fine corso - scheda di sintesi

Hop Cycle: un progetto ambizioso

Maurizio Vallortigara

Via Mazzini 27, 20045, Lainate (MI), maurizio.vallortigara@gmail.com Cell. +39 333 3637390

Perito informatico, occupato come tecnico IT presso la PA

La motivazione principale per la quale hai scelto questa relazione finale: da anni sono un “appassionato” della bicicletta e trovo affascinante la complessità del mondo che la circonda. Con diversi amici con cui condividiamo questa passione abbiamo creato “Hop Cycle”.

AAAAAAAAAAAAAAAAAAAAAAAAAAAAAAAAAAAA

1 - Obiettivi:

Per ora “solo” una ciclo officina con beershop ma vuole diventare un vero e proprio punto di incontro per tutti quelli che usano la bici, dallo stradista al commuting, dal bikepacker all’anziano che va a prendere il pane. Formazione, eventi, degustazioni, serate a tema e molto altro aiuteranno la comunità ad avvicinarsi a questo affascinante mondo, che per noi non può che essere il futuro!

2 – Principali risultati attesi:

Attivazione dell’attività (in parte già realizzata). Crescere come realtà e diventare un punto di riferimento per la comunità e zone limitrofe. Nel clima generale “post-Covid” intercettare il crescente interesse dimostrato per il “mondo bici” da parte dei cittadini, aziende e stimolare direttamente o indirettamente le governance territoriali per creare o migliorare le infrastrutture esistenti per facilitare l’utilizzo della bicicletta.

3 – Elementi di innovazione / strategici:

Esistono da parecchio le officine di riparazione per le biciclette, come esistono da tanto i bar e luoghi di incontro... Hop Cycle mira a fondere questi due luoghi per diventare uno spazio condiviso per amanti della bicicletta dove coltivare insieme ad altri questa passione.

4 – Eventuali ricadute occupazionali prevedibili:

Al momento sono solo 2 i soci attivi a tempo pieno in negozio ma, con il crescere dei servizi e dell’attività, crediamo sarà possibile un incremento di personale.

5 – Soggetti coinvolti:

Per quanto riguarda l’attività siamo 6 soci di cui 2 occupati a tempo pieno. Ci impegneremo per coinvolgere differenti tipologie di stakeholder tra i quali: società del settore ciclistico o comunque interessate a diventare partner commerciali, associazioni per collaborazioni varie (eventi, attività in genere, ecc), ultimi ma non meno importanti gli Enti locali ed amministrazioni per lo sviluppo e la promozione all’uso della bicicletta.

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

Prima della creazione della forma giuridico fiscale dell’azienda e dell’apertura effettiva del negozio abbiamo effettuato riunioni di conoscenza del team di lavoro ed allineamento della visione dell’attività, analisi della situazione territoriale e valutazione delle forze disponibili e/o necessarie.

Cosa abbiamo fatto (andrea-matteo) e cosa faremo (TUTTI) ???

7 – Punti di forza e punti di debolezza:

Forza: tutto il mercato che ruota intorno alla bicicletta, a causa anche della pandemia in corso, è in forte crescita e la richiesta di prodotti / servizi di conseguenza; molti stanno modificando le proprie abitudini ed il punto di vista nei confronti della mobilità dolce: è il momento di promuoverla e facilitarla il più possibile!

Debolezza: per sviluppare un grande progetto chiaramente ci vuole parecchio del tempo. Siccome per quasi tutti noi si tratta di un “secondo lavoro” non sarà facile conciliarlo con la propria vita lavorativa e privata: il conseguente dilatarsi delle tempistiche di realizzazione di tutto ciò che abbiamo in testa è un ostacolo ma siamo determinati e convinti di poterlo realizzare.

8 – conclusioni:

Riprendere ciò che si è espresso negli obiettivi e ...

Lasciare un mondo migliore per la generazioni future!!!



UNIVERSITÀ
di VERONA

Dipartimento Neuroscienze, Biomedicina e Movimento

8° Corso di perfezionamento e aggiornamento professionale per una nuova figura professionale: **Esperto Promotore Mobilità Ciclistica – anno 2021**

Elaborato di fine corso - scheda di sintesi

CHIANTI CYCLING

Giuseppe Viesti

Giuseppe.viesti@gmail.com - +39 3289724194

Perito Tecnico per il Turismo – professione Travel & Mobility Manager presso Salvatore Ferragamo Spa. Mi sono iscritto spinto dalla voglia di diversificare il mio impegno lavorativo coniugando la ricerca di attività a basso impatto ambientale con la mia passione per la bicicletta

1 - Obiettivi: Elaborare una strategia di promozione del cicloturismo e cicloescursionismo nel Chianti come prodotti utili, economicamente vantaggiosi, sostenibili e legati al tessuto economico e sociale del territorio. Integrare il Chianti fra le due ciclovie Eurovelo 5 Via Francigena ed Eurovelo 7 Ciclovia del Sole.

2 – Principali risultati attesi: Interessamento dei comuni dell'area del Chianti in un'attività di promozione che guarda ad una nuova tipologia di ospite a basso impatto territoriale.

3 – Elementi di innovazione / strategici: Creazione ed integrazione fra loro dei tre elementi principali Governance, Ambiente, Economia in un processo pubblico-privato. Riscoperta e valorizzazione del territorio e delle vie di comunicazione meno tradizionali fra i poli attrattivi del Chianti.

4 – Eventuali ricadute occupazionali prevedibili: Creazione di attività legate al mondo della bici per un target turistico attualmente marginale sul territorio. Si possono ipotizzare noleggi, negozi di bici ma anche nuove forme di strutture turistiche come campeggi/agricamping. Ampliamento della stagionalità turistica per gli operatori coinvolti e integrazione delle aree meno conosciute del territorio.

5 – Soggetti coinvolti: Amministrazioni Pubbliche (comuni di Barberino Val d'Elsa – Castellina in Chianti – Castelnuovo Berardenga – Gaiole - Greve – Poggibonsi – Radda – San Casciano Val di Pesa – Tavarnelle Val di Pesa) – esperti del settore – attività economiche del territorio e loro associazioni - tecnici specializzati in promozione della mobilità ciclistica

6 – Principali azioni da attivare e primi passi per cominciare: Creare una proposta omogenea per la trasformazione di una destinazione turistica in prodotto turistico bike friendly. Ricerca e presentazione del progetto ai comuni interessati.

7 – Punti di forza e punti di debolezza: Il progetto non prevede interventi strutturali di alto impatto puntando esclusivamente sull'immenso reticolo di strade secondarie che attraversano il Chianti. Punto critico la reperibilità di fondi per la consulenza ed il coinvolgimento omogeneo e duraturo nel progetto da parte dei comuni.

8 – Conclusioni: Il progetto è stato già presentato ai comuni dell'area interessata dimostrando una sua validità di massima per l'attenzione e l'interesse dimostrati. Non resta che attendere il feedback definitivo per capirne le reali potenzialità applicative.