



5° Corso di perfezionamento e aggiornamento professionale per una nuova figura professionale:

Esperto promotore della Mobilità Ciclistica

anno 2018

Titoli e ambito delle tesine

Corso	Nominativo e ambito professionale / titolo di studio	Residenza	Tipologia di ambito	Tema dell'elaborato finale
1	Chiara Bezzi (ing. ambientale)	Modena	Cicloturismo	Creazione a Sassuolo del primo Bicigrill lungo la Ciclovia del Fiume Secchia
2	Anna Benetti (ing. ambientale)	Torino	ciclabilità urbana	Amsterdam e dintorni: una pedalata ininterrotta
3	Mario Brambilla (filosofia – lavora nel sociale)	Legnano (Mi)	Cicloturismo	Mirasole Ciclabile
4	Michele Bresola (scienze e tecnologie per l'ambiente)	Verona	Ciclabilità urbana	STATO DI FATTO E PROSPETTIVE DI MOBILITÀ CICLISTICA A VERONA: PROPOSTE PER UN BICIPLAN COMUNALE
5	Adelio Brillo (Ambito sanitario – Fiab Desio)	Desio (MB)	ciclabilità urbana	L'IDEA DI UNA CITTÀ IN CUI PREVALE LA BICICLETTA NON È PURA FANTASIA
6	Marinella Censi (Sociologa – bibliot - Girolibero)	Saronno (VA)	ciclabilità urbana	La Ciclo Metropolitana di Saronno: un'opportunità di cambiamento - Ripensare luoghi e comportamenti
7	Leonardo Certini (Architettura)	Pontassieve (FI)	cicloturismo	Progetto per una pista ciclabile nella frazione di San Francesco (Pelago, FI): ipotesi per il futuro snodo tra le due ciclovie lungo i fiumi Arno e Sieve
8	Ida Ceruti (Scuola di Turismo)	Milano (Mi)	Cicloturismo	Cicloturismo in Oltrepò Pavese
9	Maria Paola Cossu (Avvocato)	Quartu Sant'Elena (CA)	cicloturismo	IPPO-CICLO-VIE DELLA SARDEGNA
10	Alex d'Agosta (giornalista sportivo)	Lugano (Svizzera Ti)	mobilità nuova	LA CHIUSURA DEI PASSI ALPINI QUALE ESEMPIO DI MOBILITÀ E BENESSERE
11	Alberto Deana (Fiab e Scaut)	Travesio (PN)	cicloturismo	Critic - Cyclo Route critic - applicativo informatico per valutare e giudicare le strutture ciclabili e le ciclovie esistenti o in progetto

Collaborazioni



Patrocini ricevuti





12	Angela Di Lorenzo (turismo e Fiab)	Camerota (SA)	mobilità nuova	Da Comune a Territorio ciclabile
13	Giacomo Flavi (turismo lento)	Firenze	imprenditoria	Appunti per lo studio della ciclogistica in ambito urbano
14	Simone Flegoni (commercio)	Brescia	imprenditoria	Ta bi ke - bike sharing diffuso
15	Nicola Giardina Papa (architetto e designer)	Verona	imprenditoria	Ricerca su Cicloturismo e Campeggio Ecosostenibile
16	Davide Girlanda (Bio informatica super ciclista Decathlon)	Verona	sportivo	Capo Nord in 12 giorni
17	Fabio Gon (ingegnere e partecipazione)	San Pier d'Isonzo (GO)	mobilità nuova	Pianificare la mobilità nelle piccole realtà urbane: Il Piano della Mobilità Sostenibile di Turriaco (GO)
18	Ferdinando Leoni (Ingegnere)	Pesaro (PU)	formazione	Centro per la promozione della bicicletta e della mobilità sostenibile - S.E.M. : sustainability, enviroment, mobility
19	Elisabetta Lugo (attiv. sanitaria)	Udine	educativo	INCENTIVARE L'USO DELLA BICICLETTA ATTRAVERSO INTERVEN-TI LUDICO-DIDATTICI RIVOLTI AI BAMBINI DELLA SCUOLA PRIMA-RIA
20	Rosario Marangolo (Progetti europei)	Rocca di Neto (KR)	cicloturismo	Bike Sharing "Green Wolf" - Altopiano della Sila(Parco Nazionale, Calabria)
21	Anna Marostica (economia, social sport)	Verona	cicloturismo	Il primo viaggio in bici - Corso di cicloturismo
22	Federico Motta (architetto interessato ad altro)	Verona	ciclabilità urbana	La mia città può diventare ciclabile
23	Davide Murari (sociologia)	Milano (Mi)	Cicloturismo	La Ciclovía più lunga d'Italia
24	Umberto Nocchi (studente)	Santa Marinella (RM)	mobilità nuova	Un marciapiede in più
25	Daniele Pantini (commercialista)	Roma	valutazioni energetiche ed economiche	" CICLOEFFICIENTAMENTO ENERGETICO "
26	Giancarlo Maria Piana (architetto e insegnante)	Romano di Lombardia (BG)	Cicloturismo	1a Ciclovía Turistico-Didattica - Bassa Pianura Bergamasca Orientale

Collaborazioni



Patrocini ricevuti



Corso Esperto promotore Mobilità Ciclistica

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

Per informazioni <http://www.dsnm.univr.it/?ent=iscrizione&cs=588&lang=it>

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

P. IVA 01541040232 | C.F. 93009870234

27	Paolo Piffer (informatico)	Besenello (TN)	Comunicazione	Ciclisti piu' felici
28	Pietro Sadara (interessato al mondo bici)	Jesi (AN)	cicloturismo	Cicloturismo e Promozione del Territorio - una valorizzazione sostenibile
29	Massimo Tocco (Architetto)	Spoltore (PE)	cicloturismo	Sistema della Mobilità Lenta nel Comune di Francavilla al Mare
30	Giuseppe Valentini (Avvocato)	Brindisi	educativo	Responsabile della promozione locale della "ciclabilità diffusa" - "il Promo Bike"
31	Cedric Vallageas (insegn. francese)	Bologna	Ciclabilità urbana	Progetto Arcoveggio: riqualificazione di una via ciclopeditonale importante a Bologna
32	Dario Zanette (Tecnico)	Pordenone	ciclabilità urbana	PER ASPERA, AD cicLASTRA
33	Cristina Guerretta (architetto comune di Venezia)	Mestre (VE)	mobilità nuova	Itinerario ciclabile nell'entroterra Veneziana tra terra e acqua
34	Alice Maniero (architetto comune di Venezia)	Mestre (VE)	mobilità nuova	Itinerario ciclabile nell'entroterra Veneziana tra terra e acqua
35	Ganna Tykhonova (incoming turistico)	Lazise (VR)	mobilità nuova	MOBILITA' SOSTENIBILE A LAZISE, LIMITI E SOLUZIONI

su 35 partecipanti / elaborati finali:

- 11 cicloturismo
 - Creazione a Sassuolo del primo Bicigrill lungo la Ciclovía del Fiume Secchia– Regione Emilia Romagna –Bezzi
 - Mirasole Ciclabile – Regione Lombardia – Barmbilla
 - Progetto per una pista ciclabile nella frazione di San Francesco (Pelago, FI): ipotesi per il futuro snodo tra le due ciclovie lungo i fiumi Arno e Sieve – Regione Toscana – Certini
 - Cicloturismo in Oltrepò Pavese – Regione Lombardia – Ceruti
 - Ippo ciclovie nella Sardegna – Regione Sardegna – Cossu
 - Critic - Cyclo Route critic - applicativo informatico per valutare e giudicare le strutture ciclabili e le ciclovie esistenti o in progetto – Regione FVG – Deana
 - Bike Sharing "Green Wolf" - Altopiano della Sila (Parco Nazionale, Calabria) – Regione Calabria – Marangolo
 - La Ciclovía più lunga d'Italia, la Francigena – Regione Lombardia – Munari
 - 1° Ciclovía Turistico-Didattica - Bassa Pianura Bergamasca Orientale – Regione Lombardia – Piana

Collaborazioni



Patrocini ricevuti





- Cicloturismo e Promozione del Territorio - una valorizzazione sostenibile – Regione Marche – Sardara
- Sistema della Mobilità Lenta nel Comune di Francavilla al Mare – Regione Abruzzo – Tocco
- 7 la ciclabilità urbana
 - Amsterdam e dintorni: una pedalata ininterrotta - Regione Piemonte – Benetti
 - Stato di fatto e prospettive di mobilità ciclistica a Verona: proposte per un bici plan comunale – Regione Veneto – Bresola
 - L'idea di una città in cui prevale la bicicletta non è pura fantasia – Regione Lombardia – Brillo
 - La Ciclo Metropolitana di Saronno: un'opportunità di cambiamento - Ripensare luoghi e comportamenti – Regione Lombardia – Censi
 - La mia città può diventare ciclabile – Regione Veneto – Motta
 - Progetto Arcoveggio: riqualificazione di una via ciclopedonale importante a Bologna – Regione Emilia Romagna – Vallageas
 - Per aspera, ad cicl-astra – Regione FVG - Zanette
- 6 la mobilità nuova
 - La chiusura dei passi alpini quale esempio di mobilità e benessere – Svizzera – D'Agosta
 - Da Comune a Territorio ciclabile – Regione Campania – Di Lorenzo
 - Pianificare la mobilità nelle piccole realtà urbane: Il Piano della Mobilità Sostenibile di Turriaco (GO) – Regione FVG – Gon
 - Un marciapiede in più – Regione Lazio – Nocchi
 - Itinerario ciclabile nell'entroterra Veneziana tra terra e acqua – Regione Veneto – Gueretta e Maniero
 - Mobilità sostenibile a Lazise (Vr), limiti e soluzioni – Regione veneto - Tykonova
- 4 formazione
 - Centro per la promozione della bicicletta e della mobilità sostenibile - S.E.M. : sustainability, enviroment, mobility – Regione Marche – Leoni
 - Incentivare l'uso della bicicletta attraverso interventi ludico didattici rivolti ai bambini della scuola primaria – Regione FVG – Lugo
 - I primo viaggio in bici - Corso di cicloturismo – Regione Veneto – Marostica
 - Responsabile della promozione locale della "ciclabilità diffusa" - "il Promo Bike" – Regione Puglia - Valentini

Collaborazioni



Patrocini ricevuti





- 3 fare impresa
 - Appunti per lo studio della ciclogistica in ambito urbano – Regione Toscana – Flavi
 - Ta bi ke - bike sharing diffuso – Regione Lombardia - Flegoni
 - Ricerca su Cicloturismo e Campeggio Ecosostenibile – tendenze ed idee innovative – Regione Veneto – Gardina Papa
- 1 prestazione sportiva
 - Capo Nord in 12 giorni – Regione Veneto - Girlanda
- 1 studi economici
 - Cicloefficientamento energetico – Regione Lazio - Pantini
- 1 comunicazione
 - Ciclisti più felici – Regione Trentino A.A. – Piffer

Collaborazioni



Patrocini ricevuti



Corso Esperto promotore Mobilità Ciclistica

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

Per informazioni <http://www.dsnm.univr.it/?ent=iscrizionecs&cs=588&lang=it>

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

P. IVA 01541040232 | C.F. 93009870234





5° Corso di perfezionamento e aggiornamento professionale per una nuova figura professionale:

Esperto Promotore Mobilità Ciclistica – anno 2018

Elaborato di fine corso - scheda di sintesi

- c) Redigere il Business plan per valutare la sostenibilità economico-finanziaria del progetto, sia in fase di realizzazione/avviamento sia in fase gestionale. Occorrerà pertanto definire la struttura aziendale che si intende adottare, gli obiettivi da perseguire, gli obiettivi da perseguire, i risultati attesi, i costi previsti, le potenziali fonti di finanziamento e il tempo di ritorno dell'investimento.

7 – Punti di forza e punti di debolezza:

I principali punti di forza sono costituiti dall'unicità del Bicigrill lungo la Ciclovia del Secchia, non essendo attualmente presenti competitors, dalla sua ubicazione strategica a Sassuolo e dal significativo numero di ciclisti e pedoni che già oggi utilizzano il percorso, che quindi potrebbero essere potenziali clienti.

I punti di debolezza sono determinati dai vincoli urbanistici presenti nelle aree a ridosso della ciclovia, che rendono difficoltosa l'individuazione di uno spazio idoneo al suo insediamento.

Il principale punto di debolezza è rappresentato dai vincoli imposti dagli strumenti urbanistici vigenti che insistono sulle aree a ridosso della ciclabile, che rendono difficoltosa l'individuazione di uno spazio idoneo al suo insediamento.

8 – Conclusioni:

La realizzazione del primo Bicigrill lungo la Ciclovia del Secchia, grazie alla sua unicità e specificità, si pone l'obiettivo di diventare il punto di riferimento per i numerosi frequentatori del percorso e la sua ubicazione a Sassuolo risulta strategica per la promozione del cicloturismo.

La Ciclovia del Secchia, grazie alla varietà dei paesaggi che offre e al suo collegamento con le più famose Ciclovia del Sole e Ciclovia del Po, offre la possibilità di promuovere un turismo 'sostenibile', sia occasionale che periodico, e, in questo contesto, Sassuolo si pone come perfetto punto di partenza o arrivo per cicloturisti.

La realizzazione del primo Bicigrill a Sassuolo sulla Ciclovia del Secchia può rappresentare un'importante opportunità commerciale, turistica e sociale.



UNIVERSITÀ
di VERONA

Dipartimento Neuroscienze, Biomedicina e Movimento

5° Corso di perfezionamento e aggiornamento professionale per una nuova figura professionale: **Esperto Promotore Mobilità Ciclistica – anno 2018**

Elaborato di fine corso - scheda di sintesi

Amsterdam e dintorni: una pedalata ininterrotta

Anna Benetti

Corso E. Gamba 37/N – 10144 Torino; ing.annabenetti@gmail.com

Ingegnere per l'Ambiente e il Territorio – libero professionista

Nella vita di tutti i giorni, sono innanzitutto una “ciclista urbana”, ovvero utilizzo la bicicletta come mezzo per muovermi in città. E mi sono resa conto delle numerose lacune, culturali e stradali, che il sistema della mobilità ciclistica presenta nella mia città. A Torino si percepisce il desiderio di utilizzare la bici come mezzo per gli spostamenti quotidiani, ma il sistema della viabilità è ancora un ostacolo, nonostante le numerose piste ciclabili nate negli ultimi anni. Sembra venir meno un'attenta e competente pianificazione che permetta agli utenti deboli della strada di muoversi in libertà e sicurezza. D'altronde, Torino è sempre stata la città dell'automobile. Da queste riflessioni, nasce il desiderio di portare un contributo, magari anche dal punto di vista professionale, all'implementazione di un sistema di mobilità sostenibile urbano. Ciò presuppone, a mio avviso, una buona conoscenza di base sia della materia tecnica, sia delle buone pratiche che derivano da chi vanta ormai esperienze positivamente collaudate. Pertanto, forte della mia passione per le esplorazioni, ho pensato di redigere un piccolo reportage di viaggio in una città che è meritatamente l'esempio classico di una città *bike friendly*, ovvero Amsterdam. Ho poi cercato di confrontare gli aspetti salienti rilevati durante il viaggio, con quanto devo affrontare quotidianamente nella mia città.

AAAAAAAAAAAAAAAAAAAAAAAAAAAAAAAA

- 1 - Obiettivi:** Consolidamento dei concetti appresi durante il corso attraverso l'esperienza diretta. Confronto tra le buone pratiche di mobilità sostenibile messe in atto in una città simbolo come Amsterdam con quanto avviene (o meglio non avviene) a Torino.
- 2 – Principali risultati attesi:** Maggiore consapevolezza personale della reale esistenza di buone pratiche. Partecipazione attiva nel miglioramento della mobilità ciclistica a Torino. Inizio di un dialogo con le associazioni e gli enti pubblici.
- 3 – Elementi di innovazione / strategici:** Sulla carta il Biciplan di Torino esiste. Occorre verificare che sia ben studiato e che venga realizzato in conformità ai migliori standard, ma soprattutto con il supporto di figure professionali esperte in materia.
- 4 – Eventuali ricadute occupazionali prevedibili:** Lo sviluppo della mobilità ciclistica urbana e l'aumento degli spostamenti in bicicletta avrebbero ricadute economiche su tutto il settore legato alla bici: dai mezzi, agli accessori, alla nascita di punti ricreativi e di ristoro (*bike caffè*, *ciclofficine*)
- 5 – Soggetti coinvolti:** Enti pubblici (Comune, Area metropolitana), associazioni e cittadini.
- 6 – Principali azioni da attivare e primi passi per cominciare:** Attento studio dello stato di fatto, contatti con soggetti coinvolti, elaborazione di una proposta, inizio di un percorso partecipativo.
- 7 – Punti di forza e punti di debolezza:** Il tema della mobilità sostenibile è molto attuale, la sensibilità dei cittadini e delle istituzioni verso temi come salute pubblica e qualità dell'aria sta aumentando (lo scorso inverno i problemi relativi alla qualità dell'aria hanno costretto la città di Torino a emettere continui provvedimenti di limitazione del traffico in una situazione di emergenza perenne, con evidente malumore dei cittadini). Di contro, non è facile convincere amministrazioni che hanno pochi fondi a disposizione, né cambiare la mentalità dei cittadini stessi.
- 8 – conclusioni:** Attraverso l'esperienza diretta ho potuto capire che una rete ciclabile urbana ben progettata, ben mantenuta e largamente utilizzata è realizzabile. Spero di vedere presto nella mia città azioni che tendano a raggiungere questo obiettivo.



Dipartimento Neuroscienze, Biomedicina e Movimento

Elaborato di fine corso - scheda di sintesi

Mario Brambilla

Via Gorizia 31, Legnano (Mi) cell. 3358126851 mail brmario57@gmail.com

Laurea in Filosofia - Coordinatore Area Housing Fondazione No Profit

La motivazione principale: Lavoro presso l'Abbazia di Mirasole ho inteso valorizzare la ciclabilità del territorio inoltre l'utilizzo quotidiano della bicicletta per il lavoro mi ha fatto capire le potenzialità del mezzo in situazioni diverse

~~~~~

## 1 - Obiettivi:

Individuare, migliorare, promuovere e mantenere efficienti itinerari ciclabili da e verso l'Abbazia di Mirasole. Rendere la tappa a Mirasole interessante e utile per i ciclisti. Richiedere interventi di moderazione del traffico ai Comuni interessati Rozzano e Opera.

## 2 – Principali risultati attesi:

Aumento delle visite in bicicletta alla Abbazia di Mirasole anche attraverso percorsi sicuri e praticabili. Collegamenti con le stazioni e i mezzi pubblici che attualmente non sono vicini. Dare inizio ad una attività di cooperazione sociale con persone fragili per la manutenzione del percorso ciclabile e la gestione della ciclofficina

### 3 – Elementi di innovazione / strategici:

Principalmente cercare una soluzione per avvicinare le persone all'Abbazia senza dover intraprendere grandi lavori ma solo migliorando l'esistente

#### 4 – Eventuali ricadute occupazionali prevedibili:

Principalmente nella Cooperativa Impresa sociale per le manutenzioni e la ciclofficina

## 5 – Soggetti coinvolti:

Comune di Opera, Comune di Rozzano Fondazione Progetto Arca Impresa Mirasole Ciclofficina di Castellanza (VA)

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

Ricognizione dei percorsi e individuazione delle principali criticità. Interlocuzione con i soggetti coinvolti  
Elaborazione di una proposta

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

Conoscenza del territorio e dei soggetti coinvolti e da coinvolgere. Scarsità di risorse e poca esperienza nel campo

## 8 – conclusioni:

Mi attendo di fare una esperienza significativa che mi permetta di dare seguito a progetti di promozione della mobilità ciclistica anche in altri territori



UNIVERSITÀ  
di VERONA

Dipartimento Neuroscienze, Biomedicina e Movimento

**5° Corso** di perfezionamento e aggiornamento professionale per una nuova figura professionale:  
**Esperto Promotore Mobilità Ciclistica – anno 2018**

Elaborato di fine corso – scheda di sintesi

## STATO DI FATTO E PROSPETTIVE DI MOBILITÀ CICLISTICA A VERONA: PROPOSTE PER UN BICIPLAN COMUNALE

**Informazioni di base:** Michele Bresaola - Via Zattoni 18, 37135 Verona (VR) – cell. 347.047.3289  
– michelebresaola@yahoo.it

**Competenze professionali:** dottore in Scienze e Tecnologie per l'Ambiente e laureando in Scienze e Tecnologie per l'Ambiente e il Territorio presso l'Università di Padova

**Motivazioni per cui ho proposto questa relazione finale:** contribuire al miglioramento delle politiche ciclabili di Verona sulla base di buone pratiche, conoscenze e competenze apprese nei corsi di studi universitari frequentati.

~~~~~

1- Obiettivi: proporre alcune misure per un Biciplan del Comune di Verona dopo un'analisi della pianificazione comunale in termini di ciclabilità.

- > inserimento standard urbanistico stalli bici nel Regolamento Edilizio Comunale
- > creazione sinergie tra Trasporto Pubblico Locale (TPL) e biciclette
- > contabici strumento multifunzionale
- > costituzione rete di mobility manager aziendali
- > istituzione rimborso monetario per spostamenti in bicicletta
- > valorizzazione bicipark della stazione ferroviaria di Verona Porta Nuova
- > caso studio: carbon market di Bologna come buona pratica

2- Principali risultati attesi:

- > dare attuazione a quanto contenuto negli strumenti di pianificazione urbanistica vigenti
- > modifica modal split a favore degli spostamenti di mobilità sostenibile (TPL, bici, piedi) e conseguente migliore accessibilità, sicurezza stradale, qualità della vita, dell'ambiente urbano e periurbano, aumento velocità commerciale TPL e riduzione dell'inquinamento atmosferico
- > produzione di spunti per un Biciplan del Comune di Verona

3- Elementi di innovazione/strategici: aggiornamento delle norme locali con quelle di livello nazionale, intermodalità dei trasporti, incentivazione monetaria dell'uso della bicicletta, localizzazione e promozione dei cicloparcheggi, mobilità ciclabile per raggiungere gli obiettivi energetici e climatici, pianificazione e progettazione partecipata, utilizzo buone pratiche sperimentate in altre città.

4- Ricadute occupazionali prevedibili: incarichi di consulenza (mobility management aziendali, Biciplan...), creazione ufficio mobilità sostenibile/ciclistica comunale stabile, sviluppo economia della bicicletta (noleggi, bike sharing, ciclofficine, cartellonistica, comunicazione...), cantieri stradali, stimolo arrivo e sviluppo imprese innovative, aumento valore di immobili e aree, sostegno del commercio al dettaglio, coinvolgimento di cooperative sociali.

5- Soggetti coinvolti: residenti e pendolari, Comune di Verona, Circoscrizioni Cittadine e Comuni della prima corona, principali aziende del Comune capoluogo e della prima corona, Amici della Bicicletta Verona, Legambiente, Università, cooperative sociali ed ospitanti richiedenti asilo, Ordini Professionali di Ingegneri ed Architetti, Esperti Promotori della Mobilità Ciclistica, aziende municipalizzate della mobilità, Associazioni di Categoria (commercianti, imprenditori...), Veronafiore, eccetera...

6- Primi passi da attivare e principali azioni da attivare: testare la sensibilità dell'Amministrazione e degli Uffici Comunali, istituire un tavolo con i mobility manager aziendali, studiare la gestione virtuosa dei bicipark delle città contermini, creare una voce nel bilancio comunale per indagini sui flussi ciclabili, rimborso degli spostamenti in bici e monitorare fondi ministeriali ed europei disponibili, fare campagne di promozione e comunicazione del bicipark, valutare l'applicazione del carbon market nella realtà comunale o sovracomunale.

7a- Punti di forza: contributo al raggiungimento di obiettivi di sostenibilità ambientale, complementarietà ad altre forme di mobilità sostenibile, utilizzo fondi regionali, ministeriali ed europei, benefici occupazionali, migliore stato dell'ambiente urbano, strade meno congestionate, multidisciplinarietà delle figure professionali coinvolgibili, pianificazione e progettazione partecipata.

7b- Punti di debolezza: pochi dati derivanti da monitoraggio, scarsa cultura di partecipazione e pianificazione pubblica, gestione processi partecipativi, classe imprenditoriale statica, assenza di una rete ciclabile, punti di discontinuità ed intersezioni pericolose, insufficiente gestione delle infrastrutture ciclabili esistenti, sistema di bike sharing gestito da agenzia pubblicitaria, assenza di un'azienda unica nella mobilità.

8- Conclusioni:

La presente relazione si propone l'obiettivo di analizzare i principali strumenti di pianificazione comunali che parlano di biciclette, fornire spunti di riflessione ed azione per proporre iniziative per un Biciplan comunale. L'obiettivo è rimboccarsi le maniche affinché ognuno, nel ruolo che occupa o che ambisce a raggiungere, conosca, approfondisca e promuova iniziative di mobilità sostenibile, in particolare ciclistica. Iniziative trasversali influenzate anche da diverse sensibilità: chi è vicino alla questione ambientale, chi alla salute, o ai rapporti sociali, all'organizzazione dello spazio urbano, all'economia.



Dipartimento Neuroscienze, Biomedicina e Movimento

Elaborato di fine corso - scheda di sintesi



**UNIVERSITÀ
di VERONA**

Dipartimento Neuroscienze, Biomedicina e Movimento

**5° Corso di perfezionamento e aggiornamento professionale per una nuova figura professionale:
Esperto Promotore Mobilità Ciclistica – anno 2018**

Elaborato di fine corso

La Ciclo Metropolitana di Saronno: un'opportunità di cambiamento

Ripensare luoghi e comportamenti



Marinella Censi
Matricola VR428000
mari.ce@libero.it



UNIVERSITÀ
di VERONA

Dipartimento Neuroscienze, Biomedicina e Movimento

5° Corso di perfezionamento e aggiornamento professionale per una nuova figura professionale: **Esperto Promotore Mobilità Ciclistica – anno 2018**

Elaborato di fine corso - scheda di sintesi

La Ciclo Metropolitana di Saronno: un'opportunità di cambiamento

Marinella Censi

Via Caronni 2, 21047 Saronno (Va) - mari.ce@libero.it - 349.5586967

Laurea in Sociologia Università di Milano Bicocca; Master in Politiche di Pari Opportunità Università Alma Mater Bologna.

Ho scelto questo tema perché nella città in cui vivo sono stati indirizzati recentemente migliaia di euro per il progetto *Ciclo Metropolitana Saronnese*. Questo stanziamento rappresenta un'occasione imperdibile per ripensare la città e il territorio in un'ottica di miglioramento della salute dei cittadini. A partire dalla mobilità, che rappresenta un fenomeno di complessa gestione e che coinvolge tutti, si possono immaginare scenari di trasformazione costruiti su nuovi assetti spazio-architettonici e su moderne pratiche di carattere ambientale sociale e culturale. Un'opportunità di cambiamento.

1 - Obiettivi

Il progetto *Ciclo Metropolitana Saronnese*, inserito all'interno del "Programma Sperimentale Nazionale di mobilità sostenibile casa – scuola e casa – lavoro" promosso dal Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio, ha ottenuto un importante cofinanziamento per lo sviluppo di un sistema di mobilità intermodale del territorio, con il coinvolgimento di ben 11 Comuni collocati su 4 Province. Capofila del progetto è proprio il Comune di Saronno, dove vivo. Come cittadina ho immaginato quali opportunità di sviluppo e cambiamento possa rappresentare questo importante Progetto.

2 - Principali risultati attesi

Incontro con i soggetti coinvolti e auspicabile collaborazione nella ricerca di dati relativi al territorio: inquinamento, quantificazione traffico veicolare, realtà scolastiche presenti, stazione ferroviaria e quantificazione trasporto persone da/per Saronno, valutazione pendolarismo casa scuola e casa lavoro. Materiale informativo sul progetto, stato dell'arte, scelte di sviluppo strutturali e attenzione alle ricadute ambientali, sociali culturali in termini di ecologia e mobilità sostenibile. Valutazione impatto nuove ciclabili sulla qualità della vita.

3 - Elementi di innovazione / strategici

Poiché il progetto ha come scopo la mobilità casa - scuola e casa – lavoro, la stazione ferroviaria di Saronno rappresenta il luogo chiave intorno a cui ruota l'impianto della futura città ciclabile. E' su questo

luogo strategico su cui concentrerò la mia attenzione, immaginandomi la stazione come cuore pulsante di un nuovo modello di città possibile.

4 - Eventuali ricadute occupazionali prevedibili

Costruzione e manutenzione effettiva piste ciclabili; aumento biciclette e quindi vendita, assistenza, meccanica, noleggio; velodromo o centri sportivi dedicati, area sosta/bar attrezzate, progetti per l'insegnamento dell'utilizzo bici e regole stradali, bicibus, ecologia, mobilità; comunicazione, pubblicità. Impatto qualità vita della cittadinanza, studi di ricerca collegati. Consulenze di figure specializzate quali Mobility Manager ed Esperto Promotore Mobilità Ciclistica.

5 - Soggetti coinvolti

Comune di Saronno capofila di altri 10 piccoli Comuni: Caronno Pertusella, Ceriano Laghetto, Cislago, Gerenzano, Origgio, Rovellasca, Rovello Porro, Solaro, Turate e Uboldo; Partner di progetto: Ferrovie Nord, Ente Parco del Lura, FLA Fondazione Lombardia per l'Ambiente, Ordine degli Architetti di Varese; Istituti scolastici; realtà associative territorio;

6 - Principali azioni da attivare e primi passi per cominciare

Incontro con il Comune: Sindaco, Ufficio Urbanistica, Lavori Pubblici, Ufficio ambiente e territorio, per la raccolta di informazioni sul progetto e dati relativi a mobilità e ambiente.

Incontro con Ferrovie Nord Mobilità raccolta informazioni e dati mobilità commuters da/per Saronno.

Insegnanti e istituti scolastici (primaria secondaria) valutazione di progetti per le scuole.

Rete territoriale associazionismo: Fiab Saronno, Legambiente, Associazione Circola Costituzione eventuale comitato e richiesta di apertura tavoli di partecipazione.

Soggetti privati: Albano Marcarini - urbanista e autore Ediciclo - conversazione libera città immaginabili

7 - Punti di forza e punti di debolezza

- Forza: stanziamento denaro significa che il progetto si attuerà, riconoscimento del valore e potenziale impatto del progetto sulla città, 11 comuni territorio coinvolti per un totale potenziale di 100mila persone, concerto di più soggetti pubblico/privato coinvolti;
- Criticità: difficoltà comunicare con e tra soggetti coinvolti, dinamiche politiche conflittuali, rischio attuazione di un progetto legato ad interessi più personali che comunitari, le ciclabili da sole non bastano è necessario destinare attenzione e fondi ad un discorso più ampio culturale e comunicativo.

8 – Conclusioni

Investire sulla mobilità sostenibile e ciclistica può cambiare concretamente il volto della città. Significa andare verso la riduzione delle automobili in strada, la riduzione del traffico veicolare e quindi il contenimento dell'inquinamento. Muoversi in questa direzione oggi più che mai è necessario e indifferibile, anche e soprattutto per la salvaguardia della salute dei cittadini e delle cittadine. Leggere l'utilizzo della bicicletta come mezzo non solo di sport e turismo ma anche di trasporto e spostamento, trova nell'intermodalità la sua chiave vitale, rendendo possibile il cambiamento nelle scelte quotidiane di movimento delle persone. Il progetto Ciclo Metropolitana Saronnese è un 'occasione imperdibile per iniziare a ripensare sia i luoghi che gli stili di vita, e ragionare sulla loro interdipendenza. E' responsabilità importante delle Amministrazioni e dei soggetti coinvolti di oggi e di domani, che hanno in mano l'operativa attuazione di questo progetto, l'offrire il miglior contributo possibile di capacità e competenze per il futuro delle comunità coinvolte.



**UNIVERSITÀ
di VERONA**

Dipartimento
di **NEUROSCIENZE,
BIOMEDICINA E MOVIMENTO**

*5° Corso di perfezionamento e aggiornamento
professionale per una nuova figura professionale:
Esperto Promotore Mobilità Ciclistica - Anno 2018
DOCENTE: Prof. Marco Passigato*

**“Progetto per una pista ciclabile nella frazione di San Francesco (Pelago, FI):
ipotesi per il futuro snodo tra le due ciclovie lungo i fiumi Arno e Sieve”**

ABSTRACT

Oggetto di questo lavoro è il progetto di realizzazione di un percorso ciclabile e di una “Area 30” all’interno dell’abitato di San Francesco, frazione del Comune di Pelago situata lungo il fiume Sieve subito a monte della confluenza con il più importante corso d’acqua toscano, l’Arno.

L’analisi dell’abitato certifica come l’antico nucleo storico sviluppatosi presso il Ponte Mediceo e la successiva crescita dell’agglomerato lungo la ex-SS67, ora sostituita da una variante in galleria, ospitino di fatto la quasi totalità degli spazi di interesse cittadino, siano essi luoghi pubblici che attività private.

L’elaborazione del percorso ciclabile, con asse nord-sud, prevede un parziale utilizzo della ex statale ora caratterizzata da un traffico ridotto nella zona settentrionale della frazione e parte delle vie parallele al fiume nella parte meridionale.

Una volta raggiunta l’estremità a sud, il ponte sulla Sieve della ex-SS67 sarebbe utilizzato come collegamento all’abitato di Pontassieve, nucleo più importante dell’intera area che ospita ulteriori spazi di interesse, in particolare la stazione ferroviaria ed il maggiore centro commerciale della Valdisieve.

La confluenza tra il fiume Arno ed il suo principale affluente potrebbe infine corrispondere allo snodo tra le ciclovie che auspicabilmente potrebbero sorgere lungo i due corsi: ad oggi (Settembre 2018), il progetto della CicloArno sta lentamente procedendo essendo da qualche tempo al centro dell’attenzione della Regione Toscana; il progetto di una CicloSieve è invece al momento estremamente parziale.

Leonardo Certini
Matricola VR428014
leonardo.certini@yahoo.it



UNIVERSITÀ
di **VERONA**

Dipartimento Neuroscienze, Biomedicina e Movimento

5° Corso di perfezionamento e aggiornamento professionale per una nuova figura professionale: **Esperto Promotore Mobilità Ciclistica – anno 2018**

Elaborato di fine corso - scheda di sintesi

Cicloturismo in Oltrepò Pavese

Ida Ceruti

Via Vittoria Colonna 13 20149MI, idaceruti@hotmail.com, +39 333 3798564

TOUR LEADER

AA

1 - Obiettivi:

Orientare il processo d'Innovazione e Rilancio Territoriale in atto in Oltrepò Pavese - Zona Collinare e Montana - per quanto riguarda il settore Turistico verso il Cicloturismo

2 – Principali risultati attesi:

In corso

3 – Elementi di innovazione / strategici:

Si sente la necessità sul Territorio d'Innovazione e Rilancio Turistico

Il Cicloturismo è il futuro

Consentirebbe di:

- rispondere alla Domanda turistica individuata e contestualmente alle esigenze degli Operatori Turistici
- mettere in Rete le Risorse del Territorio in una prospettiva Innovativa e Rilanciare in generale il Territorio

4 – Eventuali ricadute occupazionali prevedibili:

Formazione di Guide cicloturistiche

Servizi di sosta e ristorazione

Servizi di noleggio bici e relativa Assistenza

Ospitalità Cicloturistica

Servizi di vendita Bici e Accessori

Ciclofficine

Sviluppo Indotto commerciale relativo e non al prodotto Bici e Cicloturismo

Servizi di Mktg e Comunicazione

5 – Soggetti coinvolti:

Pubblico e Privato

Cittadini

Operatori Turistici

Operatori Mktg e Comunicazione

Operatori a vario titolo settore Bici e Cicloturismo

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

- Creare pacchetti Cicloturistici
- Portare a termine la Greenway fino a Varzi
- Investire sui Percorsi cicloturistici
- Creazione DMO
- Investire su mktg e comunicazione per la Promozione della DMO IN CHIAVE Cicloturistica e Sostenibile
- Coinvolgere/Attivare i cittadini e gli Operatori Pubblici e Privati
- Mettere in Rete gli Operatori

7 – Punti di forza e punti di debolezza:

FORZA

- **Risorse e Potenzialità del Territorio**
- **Cittadinanza Attiva**
- **La parte di Imprenditori e Settore Pubblico orientati al Cambiamento e all'Innovazione**
- **Supporto della Fondazione Cariplo**

DEBOLEZZA

- **Tendenza a non fare Rete a livello imprenditoriale**
- **Settore Pubblico non orientato al Cambiamento e all'Innovazione**
- Mancanza di una DMO e Sistema di Mktg e Comunicazione - Promozione Territoriale
- Percorsi e Pacchetti Cicloturistici da potenziare
- Coinvolgimento dei Cittadini da potenziare

8 – conclusioni:

La Fondazione Cariplo ha attivato e sta incubando un Progetto d'Innovazione e Rilancio del Territorio

Il Turismo è uno degli Attori Fondamentali

Investire sul Cicloturismo permetterebbe di:

- rispondere alla Domanda Turistica individuata e contestualmente alle esigenze degli Operatori Turistici
- sviluppare l'Indotto commerciale relativo e non al prodotto Bici e Cicloturismo
- Di rimando stimolare la Mobilità Ciclistica del Territorio e la sua Immagine

Il Promotore può:

- indirizzare il Processo in atto in questa direzione
- promuovere la Realizzazione o il Completamento dei percorsi cicloturistici

Esempi:

- Suggesti riguardi alla creazione di pacchetti cicloturistici
- Promuovere il completamento della Greenway fino a Varzi
<https://www.quotidiano.net/italia-slow-tour/oltrepo-pavese/la-greenway-di-rivanazzano-1.3697034>
- Il Festival della Bici può rappresentare un ottimo Volano in termini di Mktg e Comunicazione - Promozione



UNIVERSITÀ
di VERONA

Dipartimento Neuroscienze, Biomedicina e Movimento

5° Corso di perfezionamento e aggiornamento professionale per una nuova
figura professionale: **Esperto Promotore Mobilità Ciclistica – anno 2018**

Elaborato di fine corso - scheda di sintesi

IPPO-CICLO-VIE DELLA SARDEGNA

La Via dei Fenicotteri

dallo Stagno di Molentargius allo Stagno di Santa Gilla

La Via dei Giganti

dal sito archeologico di Mont'e Prama al sito archeologico di Barumini

Paola Maria Cossu

Indirizzo Quartu Sant'Elena (CA)

mail: paolamc@alice.it

cell: 3337723075

Titolo di studio, qualifica o professione: Laurea in legge – Abilitata all'esercizio della professione forense - Mediatore Conciliatore - attualmente impiegata in uno studio notarile.

La motivazione principale per la quale ho scelto questa relazione finale: Abito in Sardegna e sono consapevole che la crisi economica, che da anni attanaglia l'Italia e soprattutto la Sardegna, sta portando ad un progressivo spopolamento, i giovani in cerca di lavoro sono costretti a lasciare la loro terra, quando, invece, attuare politiche economiche indirizzate verso un turismo sostenibile, cioè il cicloturismo e soprattutto l'ippo-cicloturismo, potrebbero creare tanti posti di lavoro, fermando così in parte questo spopolamento.

AAAAAAAAAAAAAAAAAAAAAAAAAAAAAAAA

1 - Obiettivi: Le IPPOCICLOVIE DELLA SARDEGNA sono delle vie ciclabili e cavalcabili in sede propria quando possibile o in sede promiscua, che collegano diversi siti di interesse archeologico o naturalistico della Sardegna, creando una offerta di turismo itinerante non ancora abbastanza conosciuto e sfruttato, ma che può avere un ritorno in termini di crescita economica notevole, infatti, in Sardegna il numero dei cavalieri e delle amazzoni è molto elevato.

Il progetto si sviluppa nel collegamento della rete regionale degli itinerari ciclabili della Sardegna attraverso una serie di ippociclovie a tema. Si potrebbe iniziare con la VIA DEI FENICOTTERI, che ripercorre idealmente l'itinerario che fanno i fenicotteri dallo stagno di Molentargius (Cagliari) a quello di Santa Gilla (Cagliari) e ritorno, o LA VIA DEI GIGANTI che idealmente ripercorre il tragitto che gli antichi Shardana facevano dal sito archeologico di Mont'e Prama (Cabras) al sito archeologico di Barumini (Barumini).

Pertanto vorrei anche dimostrare come la Sardegna apprezzata quasi esclusivamente per le sue meravigliose coste, possa essere apprezzata anche per il suo entroterra, pieno di reperti archeologici da conoscere da esplorare in bici o a cavallo o prima in bici e poi a cavallo, come i Nuraghe, le Tombe dei Giganti, il sito de I Giganti di Mont'e Prama ecc.. Se si evidenziano nella cartina della Sardegna tutti i punti in cui ci sono dei reperti archeologici la si ricopre quasi completamente.

<http://nurnet.crs4.it/nurnetgeo/>

2 – Principali risultati attesi: Il turismo itinerante sia in bici che a cavallo, ha un carattere originale, è l'atto stesso di spostarsi in un territorio, osservandolo e conoscendolo, spostandosi in maniera più o meno programmata per la visita, il ristoro, il pernottamento, questo costituisce l'essenza stessa della proposta turistica. In questi turisti si trova il rispetto, la cura per l'ambiente, ma anche la valorizzazione di concetti come natura, territorio, benessere fisico e mentale, dove il turismo itinerante rappresenta la sintesi. Pertanto ci si attende l'estensione della stagione turistica a tutto l'anno, essendoci un clima che favorisce il turismo in bici e a cavallo.

3 – Elementi di innovazione / strategici: L'elemento di innovazione è la creazione di ippociclovie, con il coinvolgimento strategico dei cavalieri e delle amazzoni, che in Sardegna sono tantissimi e presidiano il territorio. Pensare non a semplici ciclovie, ma a percorsi che prevedano anche la possibilità per i cavalieri di poterle attraversare, creando delle vie condivise che portino sia i ciclo-turisti che gli ippo-turisti da un

paese all'altro, da una zona di interesse archeologico all'altra, da una zona di interesse naturalistico all'altra, fa sì che chi presidia realmente l'entroterra cioè i cavalieri, possano apprezzare e valorizzare le vie condivise con i cicloturisti. Si crea così un circolo virtuoso in quanto le persone che abitano lungo le ippociclovie si possono aprire al turismo organizzando Bed and Breakfast con non solo la possibilità di ospitare bici ma anche cavalli, aprire punti di ristoro i c.d. Bici Grill o anche Ippo Grill. Loro stessi possono controllare lo stato e la manutenzione delle piste, si può infatti creare la figura del "Responsabile di Chilometro", alle famiglie che abbiano in prossimità della Via, gli si può assegnare un certo tratto dell'ippociclovie, con il compito di segnalare ad esempio l'assenza di cartelli o se una pioggia abbondante ha rovinato il fondo ecc.

4 – Eventuali ricadute occupazionali prevedibili: La creazione di ippociclovie e la loro promozione, che sia comunque compatibile con i luoghi attraversati, costituisce un fattore importante per elaborare modelli di sviluppo locale che si basano sulla conservazione e salvaguardia delle risorse di qualità presenti nei propri territori, ed in particolare in territori considerati marginali rispetto alle solite mete turistiche. Una rete di itinerari ippocicloturistici, diffusi a livello regionale può costituire, specialmente a livello di piccole realtà locali, un'importante opportunità di sviluppo economico sostenibile legato al turismo, ma un turismo rispettoso dei luoghi e in sintonia con l'ambiente.

5 – Soggetti coinvolti: Per quanto attiene "LA VIA DEI FENICOTTERI" i principali soggetti coinvolti sono la Città Metropolitana di Cagliari, l'Ente Parco, l'Ippodromo di Cagliari, le Cooperative della Pesca, gli Operatori Turistici, il Porto di Cagliari. Per quanto attiene "LA VIA DEI GIGANTI" il Museo di Mont'e Prama, il comune di Cabras e di Barumini, la Fondazione Barumini, gli Operatori Turistici e tutti gli altri comuni interessati dalla ippociclovie. Ed in generale agriturismi, negozi di biciclette, allevatori di cavalli, gestori di strutture ricettive.

6 – Principali azioni da attivare e primi passi per cominciare: Per poter realizzare quanto sopra descritto bisogna contattare i responsabili della mobilità dei comuni coinvolti, in modo da studiare la possibilità di creare dei percorsi condivisi tra ciclisti e cavalieri. Contattare le associazioni di ciclisti e gli allevatori di cavalli per studiare assieme alle amministrazioni pubbliche i diversi percorsi e come reperire i fondi per realizzarli.

7 – Punti di forza e punti di debolezza: Punto di forza dell'elaborato finale è la possibilità di coinvolgere un mondo quello dei cavalieri che è sempre rimasto fuori da una logica di mobilità sostenibile e di turismo equestre itinerante. Coinvolgerli significa renderli partecipi di un processo di crescita economica dato dalla presenza dei cicloturisti. Purtroppo punto di debolezza di questo progetto, sono le ippociclovie stesse, che necessitano di spazi ampi e due tipi di fondo distinti uno per le bici ed uno adatto agli zoccoli del cavallo.

8 – conclusioni: Questa idea vuole essere uno stimolo per far capire che l'obiettivo comune deve essere creare turismo, creare posti di lavoro, in un'isola come la Sardegna che ha un clima che le consente di essere sfruttata dal punto di vista turistico tutto l'anno.



5° Corso di perfezionamento e aggiornamento professionale per una nuova figura professionale:
Esperto Promotore Mobilità Ciclistica – anno 2018

LA CHIUSURA DEI PASSI ALPINI QUALE ESEMPIO DI MOBILITÀ E BENESSERE

Email: alexdagosta@mac.com - Cell: 0041789275045

Motivazioni per le quali ho proposto questa relazione finale: pochi anni fa ho deciso di ricominciare a pedalare con l'obiettivo di affrontare dislivelli importanti. La scoperta di poter partecipare non solo alle "Gran Fondo" più speciali, come la Maratona dles Dolomites, ma anche a qualche (raro) evento ciclistico popolare "alpino" mi ha permesso di poter godere di giornate realmente speciali insieme a tutta la famiglia, facendomi apprezzare un valore aggiunto unico. Ho quindi pensato di approfondire la materia per essere portatore di ogni valore, strategia e innovazione per far vivere la mobilità in montagna in modo più sostenibile.

AA

1 - Obiettivi: prendere ad esempio e cercare di contribuire al miglioramento delle attività già esistenti nelle Dolomiti e in Svizzera per convincere sempre più amministrazioni locali e regionali a chiudere regolarmente al traffico dei motori anche i più elevati passi alpini del resto del mondo, allo scopo di offrire un nuovo tipo di esperienza agli abitanti locali e, soprattutto, un nuovo strumento per un turismo più selezionato e di qualità. Grazie anche alle recenti innovazioni giuridiche, deve passare il messaggio che chiudere le strade di montagna, specie quelle più note e pregiate per i ciclisti, è sano e “speciale”, sia occasionalmente e tanto meglio se avviene anche con una certa regolarità.

2 – Principali risultati attesi: maggiore sensibilizzazione alla salvaguardia dell'ambiente grazie a una mobilità sostenibile e a un'evoluzione dei prodotti turistici senza penalizzare lo sviluppo economico dell'area, al fine di ottenere più momenti di chiusura o di limitazione regolare del traffico, anche non solo in occasione di specifici eventi.

3 – Elementi di innovazione / strategici: le Dolomiti vantano eventi da record come il Sellaronda Bike Day e la Maratona dles Dolomites, capaci di riunire migliaia di persone in bici in un solo giorno in un ambiente che, senza chiusura del traffico, non potrebbe ospitarne così tanti. Per questo, prima di tutto è lecito aspettarsi l'organizzazione di più eventi di massa, competitivi o non, per giustificare tali giornate di chiusura in tanti passi. In combinazione, ben vengano anche eventi collaterali, principalmente culturali o gastronomici, per rendere l'offerta turistica più interessante. Ma il fine ultimo è arrivare a una chiusura regolare del traffico durante la stagione estiva, o una sua limitazione in tante forme, anche inedite e sperimentali. Allo stesso tempo è necessario anche rendere più attrattivo l'uso della bici, dei mezzi pubblici e incentivare, ove disponibile, l'uso di impianti di risalita esistenti. La chiusura "regolare" del traffico non prescinde da un percorso normativo di pari dignità a quello completato nel 2016 in Alto Adige.

4 – Eventuali ricadute occupazionali prevedibili: per quanto riguarda gli eventi di massa, la loro ampiezza richiede "macchine organizzative" importanti, basate su tanti volontari ma anche su un buon numero di professionisti. In quanto alle giornate di chiusura, nel caso del progetto DolomitesVives sono stati creati un buon numero di nuovi posti di lavoro durante la stagione. È auspicabile un incremento della stessa natura anche altrove in caso di provvedimenti analoghi.

5 – Soggetti coinvolti: Cittadini, associazioni (culturali, sportive, pro loco), imprese turistiche e generiche, amministrazioni locali e regionali (in Italia in particolare ANAS, Regioni, Città Metropolitane, Province Autonome, Comuni).

6 – Principali azioni da attivare e primi passi per cominciare: per quanto riguarda le ipotesi di chiusura, raccolta informazioni su passaggi veicolari in un ampio intervallo di tempo, misurazione occupazione parcheggi a valle e a monte, valutazione itinerari alternativi, organizzazione incontri con autorità e con i principali attori economici coinvolti.

7 – Punti di forza e punti di debolezza: chiudere passi di rilievo nazionale, se le alternative sono "faticose", è un sistema osteggiato per ragioni di sicurezza e rischi di intasamento a valle in primis. Ma non è di minor peso anche la voce delle attività commerciali interessate, che a priori spesso lamentano possibili perdite di ricavi. In realtà si vuole dimostrare che limitare gli accessi a una montagna garantisce una fruizione meno "mordi e fuggi" dell'ambiente e un turismo di conseguenza più interessato.

8 – Conclusioni: il più elevato valore aggiunto dal punto di vista ambientalistico è dato dal benessere degli autoctoni, sia essere umani sia abitanti delle montagne di specie animale. Ma la stessa quiete creata per dare spazio al ronzio delle biciclette e a pedoni più felici ha formalmente lo scopo di **offrire giornate realmente memorabili all'insegna del godimento di luoghi magnifici senza eccessivi stress e preoccupazioni per la propria incolumità grazie alla regolazione del traffico**. Il successo di queste iniziative non prescinde quindi dalla sicurezza che può essere data dalla sua chiusura totale in caso di eventi, o almeno parziale, in caso di giornate ripetute, per limitare il traffico allo stretto indispensabile.



UNIVERSITÀ
di VERONA

Dipartimento Neuroscienze, Biomedicina e Movimento

5° Corso di perfezionamento e aggiornamento professionale per una nuova
figura professionale: **Esperto Promotore Mobilità Ciclistica – anno 2018**

Elaborato di fine corso - scheda di sintesi

CRitic – Cyclo Route critic ***Applicativo informatico per valutare e giudicare*** ***le strutture ciclabili e le ciclovie esistenti o in progetto***

Alberto Deana

Via Chiarara 11 – 33090 TRAVESIO (PN); adeana@spin.it +39 335-1422160

~~~~~

### **1 - Obiettivi:**

Fornire ad Associazioni, professionisti, Enti pubblici e EPMC un'applicazione di facile utilizzo per raccogliere dati e informazioni sulle strutture ciclabili di media/lunga percorrenza e sulle reti ciclabili, esistenti o in progetto, valutarle obiettivamente ed esprimere giudizi di qualità

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

La raccolta di dati e informazioni di un determinato percorso o di una rete ciclabile consente lo sviluppo di GIS cartografici con un set dati utile per qualunque tipo di valutazione (la base di un Sistema di Supporto Decisionale-DSS dedicato alla mobilità ciclabile). L'applicazione generalizzata di un unico modello di raccolta, informatizzazione e gestione informatica consentirà l'interscambio e l'aggregazione dei dati raccolti da più soggetti fino alla formazione di database cartografici per una rete di vasta area.

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

Consente di avere una visione puntuale e oggettiva delle strutture/reti ciclabili analizzate per poi progettare, organizzare, indirizzare e valutare gli interventi migliorativi oppure per esprimere opinioni e giudizi sulle strutture stesse al di sopra delle parti e dell'emotività individuale.

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

Non si prevedono ricadute occupazionali dirette dal suo sviluppo, ma l'utilizzo di questa applicazione potrebbe generare notevoli benefici occupazionali, sia nell' momento dell'acquisizione dei dati e della successiva analisi, sia nella costituzione e manutenzione del GIS, sia per le azioni derivate dalla presa di coscienza della situazione delle strutture ciclabili analizzate.

### **5 – Soggetti coinvolti:**

Nello sviluppo c'è stato il sostegno del Gruppo tecnico del coordinamento regionale FIAB del Friuli Venezia Giulia. I risultati sono stati poi condivisi con il medesimo gruppo di lavoro e con le Associazioni FIAB.

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

Raffinamento dell'applicazione, diffusione tra gli addetti ai lavori, sperimentazioni su varie strutture, utilizzo per generazione di piattaforme GIS dedicate alla mobilità ciclabile.

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

Punti di forza: unicità dell'applicazione nel suo genere, facilità d'uso, facile diffusione, uso pressoché intuitivo, possibili molteplici sviluppi. Punti di debolezza: richiede tempo per l'immissione dei dati e per le ricognizioni sulle strutture ciclabili da analizzare

### **8 – conclusioni:**

Realizzato una prima applicazione professionale per addetti ai lavori nel campo della mobilità ciclabile che potrà aprire la strada a innovazioni nel settore



Dipartimento Neuroscienze, Biomedicina e Movimento

## Da Comune a Territorio ciclabile

Telefono: 3248112301

- Far diventare i cinque comuni del Coordinamento del Monte Bulgheria Comuni Ciclabili
- Proposta di un Itinerario ciclabile ad anello che interessi i Comuni precedentemente individuati
- Coinvolgimento di privati per attivare sul percorso un circuito e-bike

- Sviluppo mobilità ciclistica attraverso interventi di moderazione del traffico con ZTL e zone 30 , realizzazioni di corsie e piste ciclabili, realizzazione di almeno una velostazione, trasporto bici sulle linee urbane;
- Una lenta ed inesorabile trasformazione del turismo attuale in cicloturismo;

- L'apertura di un Bike-Point
- la creazione di servizi di noleggio, di ciclofficina, e di vendita ricambi
- Introduzione di un circuito con colonnine di ricarica E-bike
- Dotazione di E-bike a strutture Bike Friendly lungo il percorso

- La nascita di nuove realtà commerciali sul percorso, dal settore alberghiero a quello della ristorazione ed inoltre dei servizi annessi al cicloturismo;
- La formazione di un gruppo di studio che si occupi di ricercare e mappare i sentieri naturalistici e di Individuare le eccellenze artistiche, storiche e culturali del territorio. La creazione di cartine e mappe;
- La nascita di un gruppo web master che metta on line, quanto in rete sul territorio, con la creazione di un sito Web per la promozione. La creazione di eventi e la partecipazione a Fiere;

- Fiab Camerota soggetto trainante
- Comuni di – Camerota/Centola/Celle di Bulgheria/San Giovanni a Piro/Roccagloriosa
- Provincia di Salerno/Parco Nazionale del Cilento/Autorità di Bacino/Comunità Montana/RFI

**Consorzi alberghieri, di ristorazione e agricoli**

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

- Studio di fattibilità del progetto con suddivisione in quattro lotti funzionali in base alle caratteristiche tecniche, al tipo di strada ed alle competenze territoriali, individuando la tipologia di intervento da effettuare e producendo una stima di massima;
- convocazione delle istituzioni e dei soggetti interessati e presentazione del progetto e conferma impegno spesa delle istituzioni territoriali;
- Anticipare i percorsi urbani, seguendo i canoni dei Comuni Ciclabili
- Individuare le possibili fonti di finanziamento

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

- Il percorso ideato racchiude ad anello un territorio che ha molto da raccontare e da mostrare
- La debolezza di questo progetto è forse anche il suo punto di forza, cioè la “verezza del territorio”, ma in quanto tale, ancora tutto da valorizzare. Inoltre progettualità molto innovativa per i luoghi e quindi difficoltà a raccogliere consensi

## **8. Conclusioni:**

- Progettualità che svilupperebbe una sinergia tra molti soggetti istituzionali, associativi e commerciali, creando una maturità cicloturistica
- Itinerario che anticiperebbe il passaggio della Ciclovia del Sole
- Itinerario che trasformerebbe la mobilità urbana dei paesi interessati, portando la bici nelle azioni della vita quotidiana.



UNIVERSITÀ  
di **VERONA**

Dipartimento Neuroscienze, Biomedicina e Movimento

5° Corso di perfezionamento e aggiornamento professionale per una nuova figura professionale:  
**Esperto Promotore Mobilità Ciclistica – anno 2018**

Elaborato di fine corso - scheda di sintesi

## Appunti per lo studio della ciclogistica in ambito urbano

**Giacomo Flavi**

[giacomoflavi@gmail.com](mailto:giacomoflavi@gmail.com)

+39 333 44 86 037

Socio di **Local Logic**, società cooperativa che gestisce il primo servizio di ciclo corriere a Firenze, [Ecopony Bike Messengers](#), con mansioni amministrative, di gestione organizzativa e di corriere in bicicletta.

### 1. Obiettivi:

Studiare il tema della logistica in bicicletta utilizzando un approccio maggiormente scientifico.

### 2. Principali risultati attesi:

La raccolta di una bibliografia sul tema della ciclogistica che possa fornire un quadro di riferimento utile all'orientamento della mia attività lavorativa, anche attraverso lo studio delle *best practice* a livello europeo.

### 3. Elementi di innovazione / strategici:

Già negli ultimi anni il settore della logistica ha subito un'importante crescita, spinta in particolare dallo sviluppo dell'e-commerce. La città di Firenze ha enormi problemi creati dal traffico veicolare che possono essere trasformati in una importante opportunità di *business*.

### 4. Eventuali ricadute occupazionali prevedibili:

Una maggiore consapevolezza nelle scelte strategiche quotidiane, in particolare per quanto riguarda gli aspetti commerciali e di marketing.

### 5. Principali azioni da attivare:

Posizionare l'azienda in una fascia di mercato più specifica utile al suo consolidamento.

Contribuire alla creazione di un consorzio di operatori nel settore della ciclogistica.

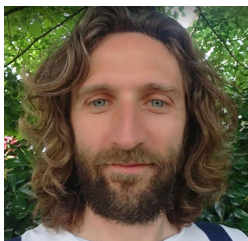
Attivare un dialogo con l'amministrazione cittadina al fine di sviluppare la ciclabilità di tutta l'area metropolitana di Firenze.

Approfondire l'argomento nella mia tesi di laurea in Scienze Politiche presso l'Università degli Studi di Firenze e riscrivere il business plan dell'azienda alla luce dei risultati emersi.

### 6. Punti di forza e punti di debolezza:

Il crescente interesse verso una logistica sostenibile che riscontro quotidianamente nella mia attività lavorativa.

Occorrerà approfondire i singoli aspetti della ricerca, sin qui semplicemente abbozzati.



**5° Corso** di perfezionamento e aggiornamento professionale per una nuova figura professionale: **Esperto Promotore Mobilità Ciclistica – anno 2018**

**tabike®**

La motivazione principale è quella che mi ha spinto ad iscrivermi a questo corso, ovvero perseguire un'idea che possa portarmi ad avere una professione legata alla bicicletta

AAAAAAAAAAAAAAAAAAAAAAAAAAAAAAAAAAAAAAAA

**5 – Soggetti coinvolti:** Soci, investitori, utenti e utilizzatori del servizio ed amministrazioni pubbliche, produttori di lucchetti smart

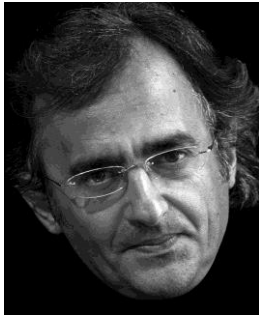
**6 – Principali azioni da attivare e primi passi per cominciare:** Costituzione di un bussines plan, coinvolgimento di soggetti competenti, analisi delle linee guida per la creazione di una startup, analisi dei costi per la gestione digitale del servizio. Fondazione!

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

**PRO:** E' un servizio che non esiste, un nuovo tassello nell'evoluzione del bike sharing. Permette a chiunque di potere avere una bicicletta in ogni luogo, anche dove il bike sharing tradizionale non arriverà mai.

**CONTRO:** E' un servizio che va strutturato bene dalla nascita, qualche problema potrebbe inficiarne il successo. Inoltre è possibile che qualche utente possa subire dei furti di bicicletta.

**8 – conclusioni:** il progetto è molto semplice, ma realizzarlo è complesso. Si tratta del possibile futuro del trasporto ciclistico condiviso. Mi piacerebbe poter riuscire in questa impresa, per poter trovare un canale di incentivazione e diffusione del trasporto quotidiano in bicicletta. Inoltre mi piacerebbe trovare un'occupazione legata alla bicicletta.



UNIVERSITÀ  
di VERONA

Dipartimento Neuroscienze, Biomedicina e Movimento

5° Corso di perfezionamento e aggiornamento professionale per una nuova figura professionale: **Esperto Promotore Mobilità Ciclistica – anno 2018**

Elaborato di fine corso - scheda di sintesi

## Ricerca su Cicloturismo e Campeggio Ecosostenibile

### Nicola Giardina Papa

Via Leonardo Targa,10 37131Verona [nicola.giardina@architetturedesign.it](mailto:nicola.giardina@architetturedesign.it) , +393477262804

Laurea in Architettura

Scopo: Acquisire conoscenze sulle tendenze in atto nei paesi più evoluti

#### 1 - Obiettivi:

1.1 – Dare avvio ad uno studio/progetto di fattibilità relativo ad un'area Campeggio dedicata a Cicloturisti e annessa a una Struttura Ricettiva + Piscina/Spa in fase di progettazione preliminare.

#### 2 – Principali risultati attesi:

2.1 – Incentivare l'interesse dei committenti per lo sviluppo di un Progetto preliminare ed di una analisi economica e di fattibilità per il Campeggio innovativo e relativi servizi rivolti al mercato dei cicloturisti.

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

3.1 – Eco-sostenibilità e Autonomia Energetica; Nuove tendenze relative a: Vita nella Natura; Tecnologia Soft; Benessere, moto, salute e Relax (No stress!); Cultura, prodotti e Territorio; Stile e identità del Concept, del luogo e dell'accoglienza; Cura dell'ambiente e della natura del luogo; Costi contenuti, Gestione condivisa; Rete nel Territorio.

#### 4 – Eventuali ricadute occupazionali prevedibili:

4.1 - In condivisione col Residence: Personale di Gestione (direzione, segreteria e promozione Web) e di Servizio (Pulizia/ Manutenzione, Cura del Verde/Giardini Spa e Wellness ecc.). Servizi integrativi (Bici Officina, Noleggio, attività di accompagnamento e svago)

#### 5 – Soggetti coinvolti:

5.1 – FASE1: Proprietari dell'area e Investitori – FASE2: Amministrazione Comunale – FASE 3 Consulente per Business Plan e ricerca Fondi EU/Regione – FASE4: Tour Operator e Agenzia di Incoming, Partner (noleggi Bike, Guide) Convenzioni con Aziende e Locali, Attività Turismo e Svago (Parchi, Bike Park ecc.)

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

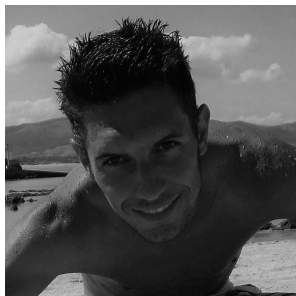
6.1 – FASE1: Ricerca relativa a strutture analoghe in Italia ed Estero con riferimenti ed idee generali. FASE2: Concordare Incarico con la Proprietà per uno Studio di Fattibilità Tecnica e finanziaria; Progetto di Massima e Studio Concept. FASE3: Incarico per studio Business Plan e Ricerca Finanziamenti; Progetto.

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

7.1 – Forza: Sostenibilità, Economicità di avvio, Idea Innovativa ed Originale da costruire Ex-Novo in abbinamento con struttura ricettiva e servizi di carattere "Tradizionale". Sito bello nella natura ma privo di vista panoramica. Vicinanza a frequentate ciclovie e percorsi e luoghi di altissima qualità e appeal.

7.2 Debolezza: Incertezze del committente su nuove idee soprattutto Innovative e mirate verso un target ancora poco percepito e verificato. Luogo adatto solo come punto di transito o di sosta limitata e di appoggio alla visita dei dintorni. Necessità di un gestore molto motivato e appassionato.

**8 – conclusioni:** Fra le tante idee scaturite durante il corso ho messo a tema quella potenzialmente più concreta, approfondimento utile per un incarico progettuale in corso; Devo dire che comunque il cuore portava altrove: gli spunti legati alla ciclabilità e conseguentemente al miglioramento della salute, della qualità della vita, della bellezza e fruibilità urbana, continuavano ad emergere; Ciò però mi dimostra sia il valore del Corso EPMC sia l'importanza di proporre nuove idee e azioni per migliorare le nostre città.



UNIVERSITÀ  
di VERONA

Dipartimento Neuroscienze, Biomedicina e Movimento

5° Corso di perfezionamento e aggiornamento professionale per una nuova figura professionale: **Esperto Promotore Mobilità Ciclistica – anno 2018**

Elaborato di fine corso - scheda di sintesi

## Capo Nord in 12 giorni

### Davide Girlanda

Via Borgo, 15 – Grezzana (VR) [dgirila10@gmail.com](mailto:dgirila10@gmail.com) Cell.: +39 3492457578

Dott. in Bioinformatica

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

*Il mondo della bicicletta, a mio modo di vedere, si sta sempre più spostando verso la ricerca di vivere nuove esperienze e provare nuove emozioni. Raccontare un viaggio in bicicletta può suscitare diversi interessi legati al viaggio, all'avventura, allo sport, al mondo che ci circonda e a noi stessi.*

*Un racconto di un viaggio, accompagnato da foto e video, credo permetta ad ognuno di cogliere e interpretare a suo modo ciò che più lo colpisce, promuovendo la mobilità ciclistica da un punto di vista per molti aspetti singolare.*

AAAAAAAAAAAAAAAAAAAAAAAAAAAAAAAAAAAA

#### 1. Obiettivi:

- Condividere un'esperienza unica di viaggio in bicicletta. Un'avventura senza supporto al seguito con l'obiettivo di conoscere, sfidare e stupire se stessi.

#### 2. Principali risultati attesi:

- Un racconto emozionale e tecnico su un'avventura di ultracycling ritengo sia un modo per far conoscere un mondo di nicchia dell'uso della bicicletta, poco legato al risultato sportivo ma ricco di emozioni, di scoperta di se stessi, di condivisione con gli altri e di una diversa concezione del mondo che ci circonda.

#### 3. Elementi di innovazione / strategici:

- L'utilizzo di portali on-line dedicati, dei principali social network e lo sviluppo di articoli per raccontare l'esperienza può raccogliere grande interesse su diversi fronti: pubblicità, sport, avventura, viaggi. Condividere foto e video è fondamentale per la comunicazione.

#### 4. Eventuali ricadute occupazionali prevedibili:

- Credo possa essere fonte di interesse per il mondo dell'organizzazione viaggi e dell'esplorazione, assieme ai brand legati al mondo della bicicletta, del ciclista e dell'equipaggiamento per affrontare un viaggio in bici.

#### 5. Soggetti coinvolti:

- Un viaggio in bici può potenzialmente coinvolgere agenzie di viaggi, associazioni sportive e non solo, tutti gli amanti della bicicletta sia a livello sportivo che turistico e il mondo della comunicazione per raccontare "il viaggio": l'ambito naturalistico e culturale, le emozioni, l'avventura...

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

- Tramite i soggetti interessati, comunicare l'idea che con una forte motivazione e spirito d'avventura ci si può ritrovare a vivere un'esperienza forte e impensabile, rispettando il proprio livello di preparazione e di concezione di viaggio ma con un obiettivo da raggiungere.

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

- L'interesse, la curiosità e la libertà che può scaturire un viaggio in bicicletta nel mondo è sicuramente un punto a favore, senza dimenticare che può trasmettere un messaggio troppo "forte" e interpretabile come un'esperienza "per pochi".

**8. Conclusioni:**

- Percepisco che il mondo della bicicletta sia in un grande momento di cambiamento e sviluppo, non solo per i prodotti sempre più mirati e tecnici a seconda delle necessità e delle richieste del mercato (es.: e-bike, abbigliamento, freni a disco, ...) ma anche per le necessità e il modo di concepire e vivere la quotidianità.

Le parole "viaggio" e "bicicletta" sono sempre più vicine, indipendentemente dal luogo e dai km percorsi e rivestono anche un forte interesse sociale in tutto il mondo.



UNIVERSITÀ  
di VERONA

Dipartimento Neuroscienze, Biomedicina e Movimento

5° Corso di perfezionamento e aggiornamento professionale per una nuova figura professionale: **Esperto Promotore Mobilità Ciclistica – anno 2018**

Elaborato di fine corso - Scheda di sintesi

## Pianificare la mobilità nelle piccole realtà urbane

il Piano della Mobilità Sostenibile di Turriaco (GO)

**Fabio Gon, Ingegnere - Libero professionista**

via Pordenone, 28, Staranzano - [fabio.gon@studiotandem.it](mailto:fabio.gon@studiotandem.it) - +329 329 972 4593

L'elaborato riprende alcune delle tematiche del Corso per presentare il **processo di redazione del Piano della Mobilità Sostenibile** in un piccolo paese in provincia di Gorizia.

Il metodo utilizzato e le soluzioni tecniche individuate possono essere un **riferimento** per pianificare la mobilità in realtà urbane con caratteristiche analoghe, quali i paesi, le piccole città e i quartieri periferici delle grandi realtà urbane.

### 1 - Obiettivi

Il Piano mette al centro i **bisogni di spostamento** dei cittadini, per rendere possibili e incentivare gli spostamenti a piedi e in bicicletta, promuovere l'autonomia e la sicurezza delle utenze deboli della strada, migliorare la qualità della vita e delle relazioni tra gli abitanti, rivitalizzare il commercio e cogliere le opportunità derivanti dal cicloturismo.

### 2 – Principali risultati attesi

Il Piano individua **strategie, interventi** e costi al fine di sviluppare una mobilità alternativa all'automobile, sia in ambito urbano, sia negli spostamenti extraurbani. Affronta in modo **unitario** e **coerente** il tema della mobilità, fornendo all'amministrazione comunale uno **strumento** che accompagna le revisioni del piano regolatore, definisce gli interventi da realizzare sulla rete viaria nel breve, medio e lungo termine, stimandone i costi.

### 3 – Elementi di innovazione / strategici

Elemento strategico è stato l'utilizzo di un **approccio partecipativo**, coinvolgendo la scuola, le realtà organizzate e i cittadini, che ha permesso di arrivare a delle scelte importanti, quali l'introduzione del **limite di 30 km/h** sull'intero ambito urbano e l'utilizzo di **interventi coordinati e diffusi di moderazione del traffico**.

#### 4 – Eventuali ricadute occupazionali prevedibili

Particolare attenzione è stata posta alla valorizzazione delle **funzioni del centro cittadino**, ai bisogni dei **piccoli negozi** e del **commercio**, e all'opportunità rappresentata dal cicloturismo.

#### 5 – Soggetti coinvolti

Il Piano è stato elaborato attraverso un percorso che ha coinvolto diversi portatori di interesse: gli alunni della **scuola primaria** e le loro **famiglie**, nella definizione condivisa dei bisogni di spostamento e delle criticità presenti sulla rete viaria; le famiglie, le **associazioni** e **cittadini** nella definizione degli assi principali di spostamento e delle strategie poste alla base del Piano; la **cittadinanza** nei momenti di condivisione e verifica del Piano e degli interventi proposti.

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

Il Piano, già approvato dal Consiglio comunale, è in fase di attuazione. La riproposizione del metodo utilizzato prevede, tra le diverse attività:

- un'attività di **informazione**, **promozione** e di **educazione** rivolta ai portatori di interesse e ai cittadini, per diffondere una nuova cultura della mobilità e per informare su benefici e impatti delle scelte della mobilità in termini di salute, di benessere e di qualità della vita, di autonomia e di diritto alla mobilità;
- il **coinvolgimento** dei portatori di interesse nelle diverse fasi di elaborazione del Piano;
- la redazione di un **Abaco** di interventi "tipo" da replicare in ambito urbano, adattandoli ai vari contesti.

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

Punti di debolezza - Il metodo utilizzato e le scelte fatte nel Piano richiedono:

- **Amministratori pubblici** capaci di desiderare una nuova visione dello spazio urbano e di fare scelte che possono essere, da un punto di vista politico, non facili;
- un processo di **comunicazione** e **condivisione di qualità**;
- la capacità di costruire alleanze e di individuare opinion leader sul territorio.

Punti di forza:

- la scelta di avviare un **percorso condiviso**, che ha permesso una grande condivisione rispetto alle soluzioni tecniche proposte;
- Il mettere al centro i bisogni di categorie di utenti della strada che usualmente non hanno voce;
- le scelte tecniche utilizzate per **favorire l'integrazione** tra utenze deboli della strada e il traffico motorizzato;
- lo sguardo rivolto sia all'**ambito urbano**, sia alle connessioni con le realtà urbane limitrofe.

#### 8 – Conclusioni

Il percorso presentato mostra come, in realtà analoghe a quella analizzata, sia possibile pianificare e avviare un reale processo di cambiamento delle abitudini riguardanti la mobilità, anche senza disporre di grandi risorse economiche.

Il **Piano della Mobilità Sostenibile** non è un punto di arrivo ma è il punto di partenza per costruire un nuovo modo di vivere lo spazio urbano. Redatto attraverso un percorso di condivisione e di confronto, dovrà continuare ad essere **patrimonio della cittadinanza**, attraverso periodiche occasioni di verifica pubblica, sia rispetto alle modalità di attuazione, sia rispetto al raggiungimento degli obiettivi posti alla base del Piano stesso.



UNIVERSITÀ  
di **VERONA**

Dipartimento Neuroscienze, Biomedicina e Movimento

5° Corso di perfezionamento e aggiornamento professionale per una nuova  
figura professionale: **Esperto Promotore Mobilità Ciclistica – anno 2018**

Elaborato di fine corso - scheda di sintesi

## **Centro per la promozione della bicicletta e della mobilità sostenibile S.E.M. : sustainability, enviroment, mobility**

### **Ferdinando Leoni**

Via XI Febbraio 42 – 61121 – Pesaro , cell. 3408520961, email f.leoni@replanps.it

Architetto libero professionista

La motivazione principale per la quale ho scelto questa relazione finale è determinata dalla convinzione, sviluppata anche in anni di professione, della necessità di una didattica indirizzata alla educazione ambientale a 360 gradi. La mobilità sostenibile è fondamentale per la salvaguardia dell'Ambiente e della Salute pubblica. La Bicicletta ne è attrice principale.

AAAAAAAAAAAAAAAAAAAAAAAAAAAAAAAA

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

Coordinare una serie di attività didattiche inerenti l'uso della bicicletta intesa come mezzo di trasporto urbano, attrezzo sportivo e sistema di trasferimento turistico e oggetto di tecnica e design. A partire dalla conoscenza di uso e manutenzione del mezzo, alla programmazione della trasformazione urbana in adeguamento ai nuovi sistemi di mobilità nel rispetto dell'Ambiente, alla biomeccanica della bicicletta, allo sviluppo tecnologico del mezzo.

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

Divulgazione e incentivazione dell'uso della bicicletta come mezzo di trasporto ecocompatibile e fautore di salute pubblica. Incentivazione del rapporto tra Cittadino ed Amministrazione in tema di trasporto e qualità della vita. Migliore conoscenza delle potenzialità del mezzo "Bicicletta" alla luce del forte incremento dell'uso della E-bike. Trasformazione di Hotel in Bike-Hotel e preparazione di operatori turistici. Specializzazione di preparatori atletici e fisioterapisti.

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

Distribuzione sul territorio nazionale di Centri in collaborazione con Università, Amministrazioni e con varie realtà locali che in qualche maniera hanno nella bicicletta il proprio core business ( centri di terapia fisica specializzati per ciclisti, biomeccanica ciclistica applicata allo sport). Creazione di un punto di riferimento per coloro che progettano innovazioni nel settore ciclistico. Creazione di un network relativo allo sviluppo del mezzo "Bicicletta".

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

Difficile dirsi quanti addetti interni al Centro, sicuramente la creazione di un circuito di indotto legato alle attività del Centro. Formazione di specialisti nel settore Bike. Personale didattico. Possibile ripetitività nel territorio nazionale.

#### **5 – Soggetti coinvolti:**

Amministrazioni comunali, Università, Centri fisioterapici, industrie e artigiani del settore ciclistico, noleggiatori di biciclette e accompagnatori turistici. Albergatori bikehotel. Scuole di ogni ordine fino alle superiori. Associazioni ciclistiche sportive. Associazioni e Federazioni ambientaliste. Ordini professionali

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

- Business plan
- Ricerca fondi sulla base del Concept
- Individuazione della location in zona urbana visibile e facilmente accessibile. Possibilmente in locali disposti dall'Amministrazione comunale.
- Individuazione del Corpo insegnante per la formazione degli iscritti.
- Accordi con Università in particolare Scienze motorie, Architettura e Ingegneria meccanica, ma anche Sociologia ed Economia. Istituti di Design.
- Accordi con Associazioni di Albergatori (Marche e Romagna)
- Accordi con Istituti e Cliniche Fisioterapiche
- Accordi con Artigiani e Industrie del settore
- Accordi con Associazioni di Accompagnatori turistici
- Accordi con Ordini Professionali
- Accordi con FIAB e Legambiente.
- Creazione di un sito internet

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

- **Punti di forza** : Promozione della Mobilità sostenibile, Creazione di soggetti da inserire nel mondo del turismo in bicicletta (accompagnatori e Bikehotelier). Studio e sviluppo della locomozione ciclistica con l'assistenza universitaria, Creazione di corsi di specializzazione connessi con le Università. Nuove figure professionali nell'ambito della preparazione ciclo-sportiva. Assistenza alle Amministrazioni per la promozione e lo studio dei percorsi protetti per ciclisti urbani ed extraurbani
- **Punti di debolezza** : Necessità di finanziamenti esterni (Europei e Privati sponsor) in quanto le iscrizioni alle didattiche del Centro difficilmente possono sostenere l'intero costo.

#### **8 – conclusioni:**

Ritengo che sia ora di invertire le modalità della locomozione umana a breve raggio trasferendola da un sedile automobilistico ad una sella di Bicicletta. I benefici possono essere di grande portata senza neanche elencarli tutti. Per fare ciò bisogna espandere la Cultura della Bicicletta, creare Personale specializzato che diffonda il verbo "Ciclistizzare".



UNIVERSITÀ  
di VERONA

Dipartimento Neuroscienze, Biomedicina e Movimento

5° Corso di perfezionamento e aggiornamento professionale per una nuova figura professionale: **Esperto Promotore Mobilità Ciclistica – anno 2018**

Elaborato di fine corso - scheda di sintesi

## INCENTIVARE L'USO DELLA BICICLETTA ATTRAVERSO INTERVENTI LUDICO-DIDATTICI RIVOLTI AI BAMBINI DELLA SCUOLA PRIMARIA

### Elisabetta Lugo

Via Pulfero, 14 - 33100 UDINE ; [elisa64.el@gmail.com](mailto:elisa64.el@gmail.com) +39 349-1029706

Odontotecnica, gestisco una struttura sanitaria privata

AAAAAAAAAAAAAAAAAAAAAAAAAAAAAAAAAAAAAAAA

#### 1 - Obiettivi:

Agire per modificare la mentalità delle persone (in primis i bambini) dimostrando loro che con un impegno condiviso si ottengono risultati vantaggiosi per tutti con ricadute positive sulla salute, sull'ambiente e sull'economia.

#### 2 – Principali risultati attesi:

Aumentare la percentuale delle persone che utilizzano la bici facendo capire che ciò, pur non comportando un grande impegno, è in grado di migliorare lo stato di salute delle persone, le condizioni dell'ambiente nonché l'economia delle famiglie

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

Organizzare campagne di sensibilizzazione rivolte principalmente ai bambini, decisamente più ricettivi degli adulti, intervenendo in maniera ludica più che didattica per fare in modo che loro diventino agenti di un cambiamento sostanziale in grado di coinvolgere una gran varietà di attori sociali (famiglie, insegnanti, istituzioni, associazioni, aziende, testimonial...)

#### 4 – Eventuali ricadute occupazionali prevedibili:

Trattandosi di interventi didattico educativi mirati queste campagne di sensibilizzazione potrebbero diventare un modello replicabile nel tempo e richiedere l'impiego di diversi promotori

#### 5 – Soggetti coinvolti:

Potenzialmente tutte le associazioni che si occupano e promuovono l'uso della bicicletta nonché le istituzioni scolastiche, i comuni, le aziende private che vogliano sponsorizzare il progetto, studenti e sportivi impiegati come volontari per le uscite su strada....

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

Costituire una APS, stilare un business plan stabilendo quantità degli interventi, cercare delle aziende/fondazioni disposte a finanziare il progetto, proporre lo stesso al Provveditorato e al Coni per il patrocinio

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

Il punto di forza principale è rappresentato dal fatto che lavorare con i bambini è stimolante, motivante e difficilmente noioso. Il punto di debolezza è invece legato alla difficoltà di interfacciarsi con le amministrazioni dove spesso si trovano interlocutori poco sensibili alle problematiche ambientali che potrebbero provocare rischiosi stand-by

#### 8 – conclusioni:

Considerando che le famiglie delegano sempre più alla scuola il ruolo di educazione dei bambini confido che agire in questo ambito permetta di indurre il cambiamento atteso.



UNIVERSITÀ  
di **VERONA**

Dipartimento Neuroscienze, Biomedicina e Movimento

**5° Corso** di perfezionamento e aggiornamento professionale per una nuova figura professionale:  
**Esperto Promotore Mobilità Ciclistica – anno 2018**



## **Bike Sharing “Green Wolf”**

Altopiano della Sila (Parco Nazionale della Sila, Calabria)

### **Marangolo Rosario**

Viale della Repubblica, San Giovanni in Fiore (CS)

e-mail: [rosariomarangolo@libero.it](mailto:rosariomarangolo@libero.it) Cell: 329-9529223

Laureato in Scienze Politiche e delle Relazioni Internazionali.  
Europrogettista.

### **Proposta di progetto**

*La motivazione principale per la quale hai scelto questa relazione finale:* rientro in un piano di valorizzazione di giovani laureati promosso dalla Regione Calabria che, sfruttando risorse comunitarie, ha l'intenzione di dotarsi di esperti in determinate materie di sviluppo territoriale (nella fattispecie, esperto in *green economy* per il turismo). Il percorso è costituito da formazione, animazione territoriale e da uno stage. In questo quadro, sorge una collaborazione con il comune di San Giovanni in Fiore e con l'Ente Parco Nazionale della Sila che mira a ricercare le migliori soluzioni di sviluppo territoriale attraverso l'uso dei fondi comunitari. All'interno delle linee di sviluppo impartite dall'UE, nonché nello stesso POR Calabria 2014/20, sono previste risorse per l'implementazione di una economia a impatto zero, specie se di natura turistica.

**Obiettivi:** promuovere uno sviluppo turistico sostenibile del territorio del Parco Nazionale della Sila, incentivare una mobilità ciclistica dei turisti, creando le condizioni per le quali il territorio possa essere identificato come paradiso naturale, dello sport e del benessere psico-fisico. La realizzazione del Bike Sharing è sicuramente componente importante per l'implementazione di un certo modo di pianificare e programmare un sistema turistico.

**Principali risultati attesi:** 1) incremento qualitativo dei flussi turistici; 2) aumento del reddito medio della popolazione residente; 3) miglioramento dei servizi dedicati a determinati segmenti turistici; 4) aumento di determinate attività commerciali presenti sul territorio; 5) sviluppo di una determinata strategia di marketing territoriale anche da parte degli enti locali.

**Elementi di innovazione / strategici:** sistema turistico integrato che ruoti verso un'idea di sviluppo condivisa e basata su 3 semplici attrazioni: patrimonio naturalistico, movimento fisico, benessere del palato.

Elemento principale di innovazione è senza dubbio la presenza di bici a pedalata assistita, fruibile da chiunque e su qualsiasi tipo di dislivello. Inoltre, è necessaria la pianificazione di una rete di stazioni di BS funzionale allo sviluppo del territorio, nella quale viene sintetizzata l'offerta turistica collegando le varie attrazioni e servizi già presenti e da potenziare.

**Eventuali ricadute occupazionali prevedibili:** un potenziamento settorializzato su determinati servizi, ad oggi carenti, da apportare a strutture già presenti e ad operatori di nuova costituzione permetterebbe di aumentare il fabbisogno di personale esperto come guide in bici, meccanici/gestori parchi bici ecc. La presenza di un Bike sharing permetterebbe l'accoglienza di appassionati cicloturisti senza che essi siano costretti a portarsi la propria bici, evitando tutte le complicazioni di viaggio connesse.

**Soggetti coinvolti:** in sostanza tutti gli operatori economici turistici del territorio. Ciò sia per quanto riguarda la promozione del servizio stesso che per quanto concerne la gestione ed eventuali sponsorizzazioni. Naturalmente i soggetti promotori e costruttori del sistema sono i Comuni dell'area Parco; l'Ente Parco Nazionale della Sila; il Gal Sila.

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

- Incontri istituzionali e tavoli di informazione e coinvolgimento con gli operatori economici improntate sulla diffusione dell'ottica di sviluppo sostenibile basata su una mobilità sostenibile, evidenziando le opportunità di sviluppo qualitativo del turismo, incentrando il tema sull'utilità di un sistema di Bike sharing, a cosa serve e quale sia l'opportunità di sviluppo che esso può dare al territorio.
- Identificazione delle aree a maggior rilievo per servizi presenti e attrazioni architettonico-culturali e naturali. Dimensionamento sostanziale dell'infrastruttura sulla base delle risorse disponibili e/o ricercabili.
- Determinazione della natura gestionale dell'infrastruttura, ed eventualmente coinvolgere non solo gli enti pubblici ma anche le associazioni e gli operatori turistici.

**Principali punti di forza e punti di debolezza.**

**Punti di forza:**

1. PRESENZA DI E-BIKE CHE PERMETTONO DI SUPERARE CON RELATIVA FACILITÀ LE ALTIMETRIE DEL TERRITORIO PER CHI È SCARSAMENTE ALLENATO;
2. TERRITORIO NATURALE INTEGRO CON IMPORTANTI CENTRI DI ATTRAZIONE NATURALI/CULTURALI ED AGRO-ENOGASTRONOMICO;
3. STRADE DEL TERRITORIO A BASSO AFFLUSSO VEICOLARE MOTORIZZATO.

**Punti di debolezza:**

1. LE INFRASTRUTTURE DI COLLEGAMENTO EXTRA-REGIONALI PRESENTI;
2. OFFERTA TURISTICA POCO INTEGRATA;
3. NECESSITÀ DI GARANTIRE UN COSTANTE RIEQUILIBRIO DEI VEICOLI NELLE STAZIONI.

**Elemento propedeutico e necessario per la realizzazione dell'infrastruttura:**

Serve un sentimento collettivo della popolazione/operatori locali verso un'unica strategia di sviluppo sostenibile che debba essere guidata, in modo concertata, con le istituzioni pubbliche. Creare un'infrastruttura che non è compresa dalla popolazione e dalle istituzioni stesse risulterà essere l'ennesima cattedrale facilmente vittima del vandalismo.





UNIVERSITÀ  
di VERONA

Dipartimento Neuroscienze, Biomedicina e Movimento

5° Corso di perfezionamento e aggiornamento professionale per una nuova figura professionale:

**Esperto Promotore Mobilità Ciclistica – anno 2018**

Elaborato di fine corso - scheda di sintesi

## La mia città può diventare ciclabile

### Federico Motta architetto

Via del Fortino, 7/a, Verona

tel: +39 329 953 9124

mail: mottafede@gmail.com

Nella relazione finale sono riassunte la mia creatività e le mie competenze tecniche unite a quanto appreso nel corso, al fine di fornire le informazioni utili a migliorare la mobilità ciclistica di ogni città, partendo da Verona.

#### 1- Obiettivi:

Ideare un **LOGO** identificativo, che funzioni come simbolo evocativo per iniziative che diano un carattere marcato, forte, visibile, riconoscibile e strategico alla rete ciclabile cittadina che potrebbe essere accompagnato da una **MASCOTTE** altrettanto simbolica e riconoscibile dalla comunità, per Verona potrebbe essere, ad esempio, Cangrande della Scala in sella ad una bicicletta anziché ad un cavallo. Partendo dal logo e dalla mascotte, la mia proposta prevede lo sviluppo di un'**APPLICAZIONE** interattiva, scaricabile su tablet e smart-phone.

#### 2- Principali risultati attesi:

Miglioramento della qualità della mobilità ciclistica cittadina e incremento del numero degli spostamenti in bici.

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

Verona al momento, in ambito di mobilità ciclistica, non ha né logo, né mascotte e non sembra esistere un'applicazione aggiornata in tempo reale dagli stessi utenti con le indicazioni dei percorsi ciclabili più sicuri e più veloci, le condizioni delle infrastrutture ciclabili e i punti pericolosi, i bici-park, le zone di scambio intermodale, i bike sharing, le stazioni di pompaggio, gli uffici turistici, i bike hotel, i punti di erogazione di acqua potabile, le aree picnic, le attività commerciali collegate alla bicicletta.

#### 4 – Eventuali ricadute occupazionali prevedibili:

Occupazioni in campo informatico, grafico-pubblicitario, artistico, di marketing, tecnico e commerciale.

#### 5 – Soggetti coinvolti:

Coordinatori FIAB, promotori della mobilità ciclistica, facilitatori, tecnici, creativi, artisti, medici, fisioterapisti, preparatori atletici, residenti, negozianti, mass-media, politici,

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

Raggruppare un team composto da coordinatori FIAB, promotori della mobilità ciclistica, facilitatori, tecnici, creativi e artisti che organizzino meeting nelle scuole e nelle circoscrizioni;

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

Punti di forza: rapida consultazione, sempre maggiore utilizzo di tecnologie mediatiche.

Punti di debolezza: possibile difficoltà di reperimento informazioni da inserire nell'applicazione e di interazione con l'amministrazione pubblica.

#### 8 – conclusioni:

La mia città può diventare ciclabile, quindi, ma la strada da percorrere perché questo si realizzi, sarà lunga e non priva di ostacoli. Le idee che ho qui sviluppato sono volte a proporre degli spunti da cui partire per iniziare a dare un'identità specifica alla rete ciclabile cittadina, nel caso del logo e della mascotte. Il mio intento è, altresì, quello di fornire un servizio che raccolga informazioni utili a tutte le categorie di ciclisti, urbano, sportivo e turista, ma anche a tutte quelle attività che ruotano attorno al mondo della bicicletta, nel caso dell'applicazione.

Se ritenete una foto  
dell'estensore dell'  
elaborato



UNIVERSITÀ  
di VERONA

Dipartimento Neuroscienze, Biomedicina e Movimento

5° Corso di perfezionamento e aggiornamento professionale per una nuova  
figura professionale: **Esperto Promotore Mobilità Ciclistica – anno 2018**

Elaborato di fine corso - scheda di sintesi

## La Ciclovía più lunga d'Italia

**Davide Munari**

Via Prestinari 14, 20158 - Milano – [davide.munari1@gmail.com](mailto:davide.munari1@gmail.com) - 3493462461

Laurea in Scienze del Turismo e Comunità Locale (Università Bicocca Milano)

~~~~~

1 - Obiettivi:

Realizzare collegamenti lungo l'itinerario ciclabile della Via Francigena con piste ciclabili e ciclovie per dare dignità e visibilità ad un territorio unico e ricco a livello paesaggistico e culturale.

2 – Principali risultati attesi:

Aumento del flusso cicloturistico di media e lunga percorrenza e, in prossimità di centri abitati, un aumento della mobilità ciclistica giornaliera dei comuni interessati. Sviluppo delle comunità locali attraverso l'apertura di attività economiche.

3 – Elementi di innovazione / strategici:

Realizzazione ed attivazione di servizi necessari come la presenza di un bike sharing lungo l'itinerario; incremento dei punti di ricarica per le bici elettriche ed una mappatura dei punti di ristoro.

4 – Eventuali ricadute occupazionali prevedibili:

Realizzazione di ciclo officine, bici grill, albergabici e negozi, manutenzione del percorso ed attività della comunità locale.

5 – Soggetti coinvolti:

I principali soggetti coinvolti a livello organizzativo sono le 7 regioni e 140 comuni interessati che sono attraversati dall'itinerario e finanziario; i privati che sovvenzionano il progetto e le associazioni che divulgano la conoscenza dell'opera.

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

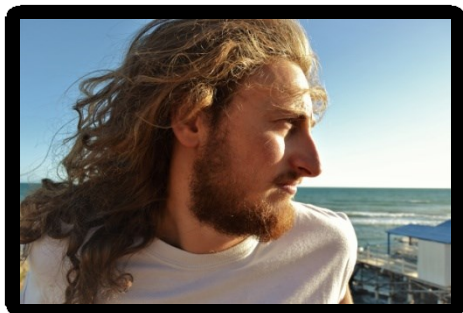
Sopralluoghi tecnici e valutazione del percorso già tracciato e presente, individuando collegamenti ciclabili e i punti di sosta in base all'affluenza, realizzare collegamenti e strutture.

7 – Punti di forza e punti di debolezza:

I punti di forza sono la presenza di un tracciato, l'importanza storico culturale che è la Via Francigena e la volontà della comunità locale. Le debolezze sono date dal fatto che essendo un tracciato lungo che attraversa diverse regioni, risulta complicata l'organizzazione e il coordinamento.

8 – conclusioni:

Focalizzare l'attenzione su un tratto in particolare del percorso, il tratto toscano in particolar modo è il più frequentato, più attrattivo e più attivo in modo da poter essere di esperienza per il proseguimento dell'opera.



UNIVERSITÀ
di VERONA

Dipartimento Neuroscienze, Biomedicina e Movimento

5° Corso di perfezionamento e aggiornamento professionale per una nuova figura professionale: **Esperto Promotore Mobilità Ciclistica – anno 2018**

Elaborato di fine corso - scheda di sintesi

Un marciapiedi in più

Umberto Nocchi

Santa Marinella RM ; marinocchi@libero.it ; 3288031403

Perito meccanico e studente d'ingegneria

1 - Obiettivi:

- 1.1 Miglioramento aree pedonali della cittadina di Santa Marinella.
- 1.2 Creazione di un'area pedonale nel centro e completamento del Lungomare Marconi ,con prolungamento.
- 1.3 Nuovi sensi unici e zone 30

2 – Principali risultati attesi:

- 2.1 Proiezione del paese verso una nuova idea di spostamento.
- 2.2 Investimenti e sviluppo del territorio.

3 – Elementi di innovazione / strategici:

- 3.1 Incremento dei mezzi pubblici, con maggior servizio nel periodo estivo

4 – Eventuali ricadute occupazionali prevedibili:

- 4.1 Riscoperta ed integrazione della cultura e tesori del territorio

5 – Soggetti coinvolti:

- 5.1 Comune di Santa Marinella

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

- 6.1 Assemblea cittadina , con promozione dei progetti di sviluppo.
- 6.2 Riunione tra comune e proprietari degli esercizi commerciali compresi nelle aree coinvolte, confronto dei pro e contro.
- 6.3 Ricerca di un beneficio comune.

7 – Punti di forza e punti di debolezza:

- 7.1 Pro :voglia del paese di rinnovarsi e crescere economicamente.
- 7.2 Contro :difficoltà mediatiche.

8 – Conclusioni:

- 8.1 L'intensificazione delle are pedonali affiancate a piste ciclabili, e di adeguate strutture, porterà ad un utilizzo di diversi mezzi di trasporto, riducendo così il traffico automobilistico.



UNIVERSITÀ
di VERONA

Dipartimento Neuroscienze, Biomedicina e Movimento

5° Corso di perfezionamento e aggiornamento professionale per una nuova
figura professionale: **Esperto Promotore Mobilità Ciclistica – anno 2018**

Elaborato di fine corso - scheda di sintesi

Cicloefficientamento energetico

Daniele Pantini

Piazza dei Re di Roma 3 00183 Roma, mail: d.pantini@tiscali.it, cell. 335.6401787

Laurea in Economia e Commercio, Dottore Commercialista, Revisore Legale, Revisore Ambientale

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

E' la unione delle mie competenze in più settori.

^^

1 - Obiettivi:

Trasformare, remunerandole, le singole persone in “generatori di efficientamento energetico” accumulabile dal gestore dell’iniziativa attraverso un “contatore tecnologico virtuale” riconosciuto metricamente dallo stato italiano e inserito in un meccanismo pubblico di riconoscimento.

2 – Principali risultati attesi:

Persone aderenti numero stima	km gg a persona	Gg annui	km totali di energia risparmiata anno	Equivalenza a CO2 Non immessa in atmosfera 1 Kg ogni 7 KM	Litri di benzina necessari media 10 km/l a percorrere i Km risparmiati	Equivalenza litri benzina kg benzina	Eq.za TEP tonnellate equivalenti di petrolio rapporto petrolio-benzina coefficiente 1,051
8.180.000	5	200	8.180.000.000	1.168.571.429	818.000.000	681.666.667	716.432

valore tep in euro	Ricavo da tep in euro puo essere visto come il costo che dovrebbe sostenere lo stato per un equivalente risultato con la incentivazione attuale	Credito fiscale utenti a 0,20 a km in euro	Risparmio annuo in benzina ad utente in euro	Totale beneficio utenti esterni interessati solo a certificazione fiscale in euro di credito detraibile	Beneficio minimo utenti pubblicitari quale ricavo per aver esposto la pubblicità	Totale benefici per utenti con certificazione tributaria e pubblicitaria
120	85.971.800	200,00	160,00	360,00	200,00	560,00

in Euro	2019	2020	2021	2022	2023
Ricavi delle vendite	0,00	13.725.200	17.105.000	17.132.825	17.162.592
Risultato di esercizio	-198.613	8.750.479	11.035.249	11.023.356	11.031.431

3 – Elementi di innovazione / strategici:

Un “contatore” costituito dai singoli smartphone personali, attraverso una App, fungerà da rilevatore del movimento “virtuoso”. Gli utenti attraverso i loro spostamenti, accumuleranno “crediti/agevolazioni” commisurati “alla quantità di risparmio di carburante ottenuto con le conseguenti riduzioni di CO2 in atmosfera.”

4 – Eventuali ricadute occupazionali prevedibili:

	2019	2020	2021	2022	2023
Numero Dipendenti	1	33	37	38	39

5 – Soggetti coinvolti:

Soci - Numero non discriminante. Il capitale di maggioranza dovrà essere detenuto al 51 % dalla iniziativa
Altri finanziatori - Enti pubblici o istituzionali anche solo con carattere di controllo quali ad esempio ENEA Università nel limite del 49 % del capitale.
Utenti – Potenzialmente tutti i cittadini italiani – MEF – ENEA- GME

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

Costituzione della compagine societaria base e altri. Definizione prototipo App secondo modello validabile. Campagna istituzionale di riconoscimento. Validazione modello. Sperimentazione con protocollo condiviso MEF.

7 – Punti di forza e punti di debolezza:

Forza: Aderenza a tutti gli obiettivi e piani nazionali in essere. Elevato numero di utenti

Debolezza: Soggetto ad influenze politiche e decisionali esterne. Mancanza di protocolli validati

8 – conclusioni:

Il piano presentato costituisce una iniziativa di livello nazionale in grado di influenzare i comportamenti dei singoli cittadini nonché mutare il concetto di risparmio energetico legato al residenziale con quello di guadagno energetico individuale. Necessita di un lavoro articolato. I vantaggi sociali ed economici saranno conseguenti.

UNIVERSITÀ
di **VERONA**

**5° Corso di perfezionamento e aggiornamento professionale per una nuova figura professionale:
Esperto Promotore Mobilità Ciclistica – anno 2018**

1a Ciclovia Turistico-Didattica Bassa Pianura Bergamasca Orientale

Via Balilla, 27 – Romano di Lombardia (BG),

Architetto e insegnante di Tecnologia – Scuola secondaria di 1° grado -

ΛΛ

Descrizione del tracciato di una Ciclovía di media percorrenza (Strada ciclabile), praticabile da ciclisti amatoriali, da famiglie e da gruppi scolastici, si una distanza complessiva di circa 16 Km, che attraversa il territorio di quattro comuni contermini e trova, in parallelo, la presenza di un percorso ciclabile sterrato (strada bianca) all'interno dei confini del Parco Regionale del Serio. Si aggiunge l'idea di promuovere un modello di escursionismo e di turismo in bicicletta alternativo all'uso non solo a livello sportivo e competitivo di questo veicolo.

Favorire in via esclusiva l'utilizzo della bicicletta lungo un tracciato che ora è percorso occasionalmente da singoli utenti, così da farlo diventare motivo di attrazione didattica-culturale con il beneficio di avviare una serie di attività rivolte alla valorizzazione del luogo anche in termini turistico-commerciali e del tempo libero che si aggiungono a quanto già esistente e che fanno della bicicletta e del suo utilizzo lo strumento ricreativo e pedagogico privilegiato.

- Avvicinare l'utenza alla mobilità sostenibile tramite l'impiego della rete di interconnessione con il sistema della mobilità collettiva offerta dal servizio intermodale TreNord che trova quale punto di partenza e arrivo la Stazione di Romano, posta lungo la linea ferroviaria Milano-Brescia-Verona.
- L'ampliamento del servizio "Bike Park" esistente con l'inserimento di una ciclo-officina e l'attivazione di un servizio di noleggio biciclette e E-Bike.
- Applicare strumenti di messa in sicurezza del percorso in essere adottando soluzioni per la moderazione del traffico ordinario urbano ed extra urbano.

Sotto il profilo strategico, il percorso si integra con altri riferimenti di servizio per l'accesso alla città di Romano di Lombardia, quali.

- La prossimità dell'autostrada BreBeMi (A32), con il casello autostradale posto a pochi chilometri dal confine urbano della città, e l'attraversamento, segnalato con apposti cartelli, della Ciclovia dei Laghi Sud che parte da Gropello d'Adda in Provincia di Milano e che, procedendo verso Sud-Est, si inserisce in ulteriori percorsi ciclo-pedonali che transitano nel territorio del vicino comune di Calcio (BG).

4 – Eventuali ricadute occupazionali prevedibili:

L'ampliamento del servizio di deposito biciclette "BikePark" esistente con l'installazione di una ciclo-officina e l'integrazione di un servizio di noleggio biciclette e E-bike, presuppone la creazione di nuove figure professionali dedicate.

Nuove competenze organizzative assegnate alle agenzie turistiche del territorio, con relativa formazione di guide turistiche qualificate.

La valorizzazione delle strutture commerciali e di accoglienza esistenti quali: Centri ricreativi e di aggregazione, ristoranti, trattorie, alberghi, B&B, da inserire nella rete AlbergaBici (FIAB).

5 – Soggetti coinvolti:

Le Amministrazioni Comunali dei quattro comuni coinvolti territorialmente (Romano di Lombardia, Martinengo, Ghisalba e Cavernago), Il Parco Regionale del Fiume Serio che ha sede propria a Romano di Lombardia, le Pro-loco esistenti del Comune di Martinengo e di Cavernago, la Polizia Locale dei singoli comuni, Gli istituti scolastici, i centri di promozione ricreativa, le imprese turistiche, commerciali e di ristoro.

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

In primo luogo incontri mirati con gli enti locali e la dirigenza del Parco Regionale per la definizione delle reciproche competenze con riferimento al percorso proposto, comprese le fasi operative progettuali e tecniche.

In secondo luogo, l'istituzione di tavoli di lavoro per la valorizzazione dell'itinerario proposto, coinvolgendo le strutture legate al mondo della bicicletta (negozi commerciali, artigianali e associazioni amatoriali) e tutte le realtà formative e promozionali di competenza ai vari livelli presenti sul territorio (scuole, uffici culturali, agenzie turistiche ecc..).

7 – Punti di forza e punti di debolezza:

I punti di forza sono rappresentati principalmente dalle valenze attrattive dei luoghi che si possono percorrere per interessi ecologico-ambientale, storico-artistico-architettonico e la presenza di infrastrutture in uso, in parte dedicate al tema della bicicletta (Bike Park, tratti ciclopeditoni esistenti), da attrezzare e ampliare, con particolare riferimento ai percorsi ciclabili esistenti (es. Pista ciclabile in sede propria nel Parco Regionale del Serio e la ciclovia dei Laghi Sud).

Punti di debolezza sono. La scarsa attenzione delle Istituzioni all'investimento in iniziative che richiedono coinvolgimento e partecipazione di diversi attori interessati e la scarsa attitudine all'accoglienza dei turisti sul territorio.

8 – conclusioni:

Il percorso proposto si sviluppa lungo una direttrice urbana ed extraurbana Sud/Nord in grado di definire un tracciato percorribile in sicurezza ed eventualmente trasformabile in un circuito ad anello collegandosi ad altri percorsi già esistenti. Tale percorso consente la conoscenza permanente di luoghi fino ad ora visitati solo in via occasionale, con il fine di favorire lo sviluppo di un territorio che attualmente risulta ripiegato su se stesso e che merita la valorizzazione diffusa delle varie e pregevoli preesistenze consegnateci nel tempo (Chiese, Piazze, Portici, Castelli, Cascinali e riserve naturali).



UNIVERSITÀ
di VERONA

Dipartimento Neuroscienze, Biomedicina e Movimento

5° Corso di perfezionamento e aggiornamento professionale per una nuova
figura professionale: **Esperto Promotore Mobilità Ciclistica – anno 2018**

Elaborato di fine corso - scheda di sintesi

Ciclisti piu' felici

Paolo Piffer

Via Rosa Vergani Marelli, 12 – Milano 6futuro@gmail.com cellulare +393489000516
Dott. Ingegnere

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

Conversando con colleghi, amici e conoscenti non sempre riesco a trovare validi argomenti per giustificare l'uso quotidiano della bicicletta. Per alcuni potrebbe diventare il mezzo per recarsi al lavoro, per altri per fare piccoli spostamenti in città oppure per muoversi la sera a fine giornata. La motivazione quindi non verte nel fare proselitismo (che non guasterebbe), bensì essere più efficaci nel comunicare i benefici derivanti dall'uso della bicicletta.

AAAAAAAAAAAAAAAAAAAAAAAAAAAAAAAA

1. Obiettivi:

- Realizzare un volantino pieghevole (tipo flyer) di facile consultazione e comprensione per condividere i principali benefici (ad es. benessere, ambiente, etc.) derivanti dall'uso della bicicletta ed indurre un cambiamento nelle persone.

2. Principali risultati attesi:

- Facendo leva anche sull'effetto emozionale della comunicazione (uno su tutti la salute personale), le persone dovrebbero privilegiare l'uso della bicicletta ogniqualvolta si presentino le condizioni, superando quindi il scetticismo di muoversi nel traffico cittadino.

3. – Elementi di innovazione / strategici:

- Utilizzare un canale di comunicazione semplice e al contempo coinvolgente per indurre le persone ad una veloce consultazione (ad es. colori, figure, disposizione del testo), e ad una successiva, attenta ed approfondita lettura.

4. Eventuali ricadute occupazionali prevedibili:

- Trattandosi di comunicazione, potrebbe diventare un modello replicabile nel tempo e così facendo bisognoso di puntuali aggiornamenti.

5. Soggetti coinvolti:

- Potenzialmente tutte le associazioni che si occupano e promuovono l'uso della bicicletta nei percorsi urbani e non solo. Anche l'amministrazione pubblica potrebbe giocare un ruolo importante per la diffusione di questo materiale.

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

- Lavorare con uno studio di design per abbozzare la grafica del prodotto, coinvolgere un paio di associazioni per perfezionare il 'messaggio' da comunicare e infine realizzare il primo bozzetto.

7. Punti di forza e punti di debolezza:

- Il volantino dovrebbe essere snello ed accattivante. Ciononostante anche se di facile e immediata lettura potrebbe indurre un modesto cambiamento.

8. Conclusioni:

- In questo modo spero di indurre il cambiamento atteso e che il passa parola possa contagiare anche i più irriducibili.



Dipartimento Neuroscienze, Biomedicina e Movimento

Elaborato di fine corso - scheda di sintesi

ΛΛ

- L'uso diffuso della bicicletta, un nuovo ruolo per il Promotore, un'opportunità per i territori.



Dipartimento Neuroscienze, Biomedicina e Movimento

Elaborato di fine corso - scheda di sintesi

Per cercare di indagare la realizzazione di un sistema di reti ciclabili andando oltre la semplice progettazione di piste ciclabili

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

2 – Progettazione dei percorsi e individuazione dei punti principali su cui intervenire per iniziare a costruire il Sistema della Mobilità Lenta. Reperimento dei fondi pubblici e privati necessari ad una prima fase di opere e iniziative.

7 – Punti di forza e punti di debolezza:

2 – Approccio multilivello con molti attori coinvolti che possono portare più interessi e maggiori risorse. Di contro la gestione di un gruppo così numeroso di protagonisti può diventare motivo di rallentamento o fallimento dell'intera o di parte dell'iniziativa.

8 – conclusioni:

2 – Attraverso i tre punti indagati - turismo sostenibile, qualità della vita dei cittadini, conoscenza del territorio e senso civico - si cerca di sviluppare una riflessione che vuole andare oltre la semplice progettazione di una serie di percorsi ciclabili e allo stesso tempo essere alla base degli studi propedeutici all'individuazione della configurazione migliore della rete ciclabile ipotizzata.



UNIVERSITÀ
di VERONA

Dipartimento di Neuroscienze, Biomedicina e Movimento
5° Corso di perfezionamento e aggiornamento
professionale per una nuova figura professionale:
Esperto Promotore Mobilità Ciclistica - anno 2018

Elaborato di fine corso

Scheda di sintesi

TITOLO: Responsabile della promozione locale della "ciclabilità diffusa"- "Il Promo bike"

Giuseppe VALENTINI: come avvocato, con master in diritto ambientale ed appassionato del mondo della bicicletta, voglio individuare una nuova prospettiva di vita professionale con concrete possibilità di sviluppo.

1. Obiettivi:

L'obiettivo è di collaborare con Enti locali ed associazioni operanti sul territorio (organismi pubblici e privati, associazioni, CCIAA..) per mettere in atto misure concrete e buone prassi per la divulgazione della conoscenza, sensibilizzazione e formazione attiva di un nuovo approccio culturale di "**mobilità ciclabile**".

2. Principali risultati attesi:

Il maggiore risultato atteso è la generazione e la diffusione di una nuova domanda percepita di sensibilità sociale di "**necessità e piacere di utilizzare le due ruote**" nella mobilità lavorativa e nella vita quotidiana.

3. Elementi di innovazione, elementi strategici:

Sono: la creazione del bisogno e del piacere diffuso (nella collettività urbana) di feed back positivi di **voler e poter** utilizzare **in sicurezza** la bicicletta, quale unico mezzo realmente alternativo all'uso dei tradizionali mezzi di trasporto urbano ed extraurbano (attraverso l'uso combinato della mobilità pubblica).

4. Eventuali ricadute occupazionali prevedibili:

Creazione di uno Staff/osservatorio tecnico e multidisciplinare di professionisti permanentemente impegnato alla implementazione e miglioramento della qualità del modello di "**ciclabilità diffusa**".

5. Soggetti coinvolti:

Enti locali (comuni, regioni, CCIAA, enti ed associazioni, sindacati, soggetti privati, ecc) che operano sul territorio che siano "promotori" e loro stessi "veicoli" di sensibilizzazione e promozione di misure concrete di induzione del bisogno aspirazionale per vivere la mobilità ciclabile come nuova frontiera del benessere psico-fisico del cittadino e dell'individuo in generale.

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

Creare, con modelli di buone prassi quotidiane, la divulgazione e la conoscenza di modelli di comportamenti o storie di vita capaci di rappresentare valori e principi in cui **tutti** possano ritrovarsi e da cui **tutti** possano trarre spunti di emulazione nell'ottica del piacere di appartenenza ad un

gruppo/collettività che utilizzi la bicicletta come "stile di vita".

7. Punti di forza e di debolezza::

Il “promotore di mobilità ciclistica diffusa” può implementare le esperienze locali già costituite (si pensi ad esempio all'*ufficio delle biciclette*” ed alle iniziative conseguenti) ed essere il soggetto modulatore nella stesura delle redigende *“pianificazioni della mobilità ciclabile”*; dette *esperienze*, maturate nelle realtà locali del territorio di mio riferimento, non hanno avuto i risultati sperati in termini di maggiore uso della bicicletta perché non è ancora chiara la visione della mobilità secondo un'ottica di piena condivisione comportamentale collettiva. E' un progetto molto ambizioso ma necessario che richiede una nuova prospettiva di gestione del tempo, delle abitudini e dello stile di vita quotidiano di ciascuno e forse per questo non completamente realizzabile nel breve periodo.

8. Conclusioni:

Il Corso è stato per me la risposta ad un mio personale bisogno di formazione di poter coniugare la professione che svolgo da anni con la mia passione per la bicicletta e delinearne la possibilità di trovare una sintesi utile - anche in termini occupazionali ed economici - per il singolo e la collettività del territorio in cui vivo ed anche altrove.



Dipartimento Neuroscienze, Biomedicina e Movimento

Elaborato di fine corso - scheda di sintesi

- L'idea principale di questo lavoro non è soltanto di incoraggiare l'uso della bicicletta negli spostamenti quotidiani ma anche di renderla più logica, sicura e vicina ai bisogni dei cittadini, analizzando le loro domande per aumentare la mobilità sostenibile.



UNIVERSITÀ
di VERONA

Dipartimento Neuroscienze, Biomedicina e Movimento

5° Corso di perfezionamento e aggiornamento professionale per una nuova figura professionale: **Esperto Promotore Mobilità Ciclistica – anno 2018**

Elaborato di fine corso - scheda di sintesi

PER ASPERA, AD ciclASTRA

Dario Zanette

Via Streghe 2/B, Pordenone - dario.zanette87@gmail.com - +39 333 4248424

Diploma di maturità, specializzazione chimica. Attuale occupazione: dipendente industria cartaria.

Ho scelto di sviluppare questo progetto perché intendo verificarne la concreta fattibilità.

1 - Obiettivi:

Promuovere e diffondere la cultura della mobilità attiva (MA) e sostenibile (MS), attraverso un'attività di consulenza e (co)progettazione con/per aziende, enti pubblici e associazioni, in particolare per quanto riguarda gli spostamenti urbani (casa-scuola e casa-lavoro).

2 - Principali risultati attesi:

Diffusione di buone pratiche per la MA quotidiana e diminuzione dei giorni annui in cui lavoratori e studenti utilizzano l'auto per i loro spostamenti. Per le aziende/enti: diminuzione dei giorni di assenza per malattia, maggiore produttività ed efficienza.

3 - Elementi di innovazione / strategici:

Creazione, intorno all'attività consulenziale specifica, di una rete di relazioni ponendosi in stretto dialogo con i maggiori portatori d'interesse sul territorio con cui costruire progettualità condivise che contribuiscano ad accrescere la consapevolezza culturale sulla mobilità attiva.

4 - Eventuali ricadute occupazionali prevedibili:

Aumento degli addetti alla mobilità (quali l'EPMC), all'interno di aziende ed enti, con lo scopo di far aumentare l'utilizzo della bicicletta tra dipendenti, studenti, cittadini.

5 - Soggetti coinvolti:

Aziende del territorio, FIAB, associazioni che si occupano di mobilità, ambiente, qualità della vita, sicurezza stradale, associazioni di lavoratori, aziende di trasporto pubblico..., amministrazioni locali.

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

Creazione di un business plan per l'attività di consulenza; creazione ed implementazione di un sito web, promozione. Costruzione della rete di relazioni.

7 - Punti di forza e punti di debolezza:

Punti di forza: costi di avvio irrisori, una sensibilità locale sul tema in crescita, una rete di soggetti portatori d'interesse già individuabile. Possibilità per le aziende di inserire azioni di promozione della MA e MS dei dipendenti nei bilanci sociali. Una azienda potenzialmente interessata già individuata e contattata. L'assetto territoriale è tale per cui la maggior parte dei dipendenti abitano in un raggio chilometrico ragionevole dal proprio luogo di lavoro.

Punti di debolezza: la figura dell'EPMC è pressoché sconosciuta, il tessuto delle aziende locali ha attraversato un periodo di difficoltà, potrebbero esserci alcune barriere economico-culturali da superare per entrare nel mercato. La viabilità in alcuni casi è pericolosa o problematica.

8 - conclusioni:

Far muovere le persone, giorno dopo giorno, non solo è fattibile ma è fortemente auspicabile per i numerosi benefici che questo comporta. Fine ultimo delle azioni di un EPMC è far diminuire il numero di automobili in circolazione per le strade per restituire queste ultime alle persone, offrendo dove possibile soluzioni semplici, efficaci, efficienti, economiche. Le asperità non mancano, ma le stelle si raggiungono solo con impegno e sacrificio: PER ASPERA, AD ciclASTRA!



UNIVERSITÀ
di VERONA

Dipartimento Neuroscienze, Biomedicina e Movimento

5° Corso di perfezionamento e aggiornamento professionale per una nuova figura professionale: **Esperto Promotore Mobilità Ciclistica – anno 2018**

Elaborato di fine corso - scheda di sintesi

Itinerario ciclabile nell'entroterra Veneziana tra terra e acqua

Nome e Cognome

Cristina Guerretta (cristina.guerretta@comune.venezia.it – cel. 346 6895209)

Alice Maniero (alice.maniero@comune.venezia.it – cell. 340 4629245)

Tecnici della Direzione Lavori Pubblici Settore Viabilità Mobilità Terraferma e Musei del Comune di Venezia
Indirizzo: viale Ancona 63 - 30172 Venezia- Mestre

AAAAAAAAAAAAAAAAAAAAAAAAAAAAAAAAAAAA

1 - Obiettivi:

Definizione e promozione di un nuovo itinerario intercomunale su sede propria da Porte Grandi di Quarto D'Altino a Riviera Del Brenta, che si connette con la rete esistente dei percorsi locali e Regionali, al fine di pianificare con una visione di sistema di più ampio raggio, un'offerta di cicloturismo che valorizzi le unicità del territorio.

2 – Principali risultati attesi:

Coerentemente con le linee guida previste dal "Master Plan Regionale delle piste ciclabili, si intende interconnettere la rete ciclabile esistente in ambito urbano del Comune Veneziano, con una parte degli itinerari cicloturistici extraurbani esistenti e le direttrici principali di collegamento individuate nel Piano Regionale per creare un ulteriore elemento di sviluppo turistico sia delle zone interne, di minore attrattività per il turismo di massa, sia delle aree di maggiore interesse storico-culturale.

3 – Elementi di innovazione / strategici:

L'itinerario offre la possibilità di migliorare non solo la mobilità sostenibile urbana/extraurbana infrastrutturando quartieri non ancora collegati con una rete ciclabile, ma anche di accrescere uno sviluppo turistico nell'entroterra Veneziano.

4 – Eventuali ricadute occupazionali prevedibili:

Lo sviluppo di una forma di mobilità ciclabile, ecosostenibile per il territorio, è anche direttamente connesso alla rivalutazione e all'insediamento di imprese locali, di piccola e media dimensione, che traggono dal contesto agricolo, dalle tradizioni enogastronomiche, dal patrimonio storico-culturale e ambientale il loro radicamento e quindi la loro stabilità nel tempo.

5 – Soggetti coinvolti:

Comune, Città Metropolitana, Regione Veneto, aziende locali (agriturismi, hotel, ristoranti, ecc.).

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

Progettazione e realizzazione di un sistema ciclabile di qualità con una scelta ottimale dei percorsi ciclabili e una corretta esecuzione del progetto dei tratti nuovi secondo il vademecum della ciclabilità. (Sicurezza, continuità, rettilineità, riconoscibilità, ecc.). Ideazione di un brand che permetta di agganciare all'infrastruttura un'immagine di riconoscibilità, qualità e originalità.

7 – Punti di forza e punti di debolezza:

La Città di Venezia parte già da una buona pianificazione, vedi non ultima l'approvazione della terza fase del Bicipaln relativa alla pianificazione degli itinerari extraurbani, e la conseguente realizzazione di una buona parte delle piste programmate. La Città Metropolitana inoltre, si è resa capofila per la realizzazione dell'itinerario con un primo finanziamento, e si può provvedere alla richiesta di ulteriori contributi regionali, nazionali e europei. Le difficoltà fino oggi ritrovate, oltre gli aspetti tecnici, con attraversamenti su fiumi con larghezze importanti, la poca disponibilità e interesse da parte di un Comune interessato dal tragitto.



5° Corso di perfezionamento e aggiornamento professionale per una nuova figura professionale: **Esperto Promotore Mobilità Ciclistica – anno 2018**

MOBILITÀ SOSTENIBILE A LAZISE

LIMITI E SOLUZIONI

Abito a Lazise e vorrei spostarmi in bici in dintorni di Lazise e dei paesini confinanti. E vorrei che fossero in grado di farlo anche mia madre e mia figlia. Vorrei un'area più area pulita, più sicurezzasulle strade di Lazise e meno traffico.

Punti di debolezza: le strade principali sono strette e per modificare la viabilità bisogna deviare il traffico su altre strade, quasi assente il trasporto pubblico, sicurezza stradale, mentalità dei lacisiensi che vedono ancora la bici come qualcosa di fastidioso.

8 – conclusioni:

Bisogna partire dal cambiamento della percezione della bici, cioè far vedere alla gente quanto è bello e quanto è utile andare in bici e avere il turismo ecosostenibile. Si possono realizzare i percorsi ciclabili dappertutto e in questo modo si riduce il traffico (deviando le macchine su altre strade) e attirare il turismo di qualità. Si può prolungare la stagione turistica e aumentare la ricchezza e dei lacisiensi e dei lavoratori precari stagionali.