



7° Corso di perfezionamento e aggiornamento professionale per una nuova figura professionale:

Esperto promotore della Mobilità Ciclistica

anno 2020

Titoli e ambito delle tesine

Corso	Nominativo e ambito professionale / titolo di studio	Residenza	Tipologia di ambito	Tema dell'elaborato finale
1	Bacchelli Susanna (funzionario pubblico ed Assessore)	Novi di Modena (MO)	accoglienza turistica	Recupero di immobile di proprietà comunale danneggiato a seguito degli eventi sismici del 20-29 Maggio 2012 e sua destinazione a ostello per cicloturisti
2	Bonali Filippo (ingegnere)	Cremona	sviluppo aziendale	Avvio di una start-up per valorizzare il cicloturismo a Cremona
3	Bonato Gianfranco (termotecnico)	Verona	ciclabilità urbana	Piste ciclabili veloci: un caso studio
4	Cartella Pasquale (dirigente pubblico)	Roma	intermodalità	Le infrastrutture per l'intermodalità e la mobilità sostenibile - Stazioni e ciclabilità
5	Conte Simone (economista)	Grugliasco	casa scuola	Il ciclobus, un "nuovo" mezzo per andare a scuola
6	De Iseppi Paolo (Consulente finanziario)	Bergamo	cicloturismo	Mantova e il parco del Mincio: La rosa dei 20..... siti Unesco
7	De Lucca Roberto (funzionario pubblico)	Pordenone	cicloturismo	Più di Quanto Tu possa Immaginare
8	Fabris Susanna (impiegata)	Verona	accoglienza turistica	Your bike-friendly Home
9	Gerosa Bricchetto Adelina Maria (settore comunicazione)	Milano	cicloturismo	Progetto per un collegamento tra Ciclovie e percorsi Cicloturistici nei Comuni a Sud-Est di Milano
10	Ghezzi Claudia (impiegata)	Parma	aziendale gestionale	Studio di una realtà di noleggio e-bike nell'Appennino Tosco Emiliano: esperienza passata e sviluppi futuri
11	Grassadonia Matteo (studente)	Laives (BZ)	ciclabilità urbana	Promozione della mobilità ciclabile: Oltre le piste ciclabili

Collaborazioni e patrocini anni precedenti





12	Maddalena Robert (architetto)	Zané (VI)	pianificazione urbana	Thiene: analisi per una possibile applicazione del nuovo DL76/2020 al centro cittadino
13	Mastrangelo Stefano (Dirigente sanitario)	Reggio Emilia	salute	In sella al San Lazzaro
14	Quattrone Francesca (ingegnere)	Roma	ciclabilità urbana	Che ne sarà di te?
15	Sala Claudia (Dirigente, area servizi sociali)	BERNAREGGIO (MB)	comunicazione	Il Piano della comunicazione a supporto della realizzazione del "Programma di azioni finalizzato a migliorare le condizioni di comfort e sicurezza della ciclabilità e a incentivare la mobilità attiva per gli spostamenti interni e le relazioni con i comuni contermini" (delibera n. 24/2019 del Consiglio Comunale) e dell'itinerario ciclabile "Spalla Ovest" di prossima realizzazione nel Comune di Agrate B.za. Le strategie e l'impianto.
16	Gallina Giuseppe (funzionario pubblico)	provincia di Caserta	pianificazione extraurbana	"Real": Insieme di percorsi cicloturistici tra Caserta e provincia
17	Chicco Edoardo (ingegnere dirigente pubblico)	Trieste	mobility manager scolastico	Indagini conoscitive per lo sviluppo di progetti legati alla bicicletta all'interno di un plesso scolastico
18	Piatto Michele (economista)	Staranzano (GO)	mobility manager scolastico	Indagini conoscitive per lo sviluppo di progetti legati alla bicicletta all'interno di un plesso scolastico
19	Rigonat Davide (ingegnere)	Gorizia	programmazione tecnica ed amministrativa	"FVG 5 piste ciclabili intercomunali connesse" inquadramento, analisi e problematiche del processo programmatico e progettuale in un caso reale
20	Tuzzi Erika (ingegnere funzionario pubblico)	Gorizia	ferrovie dismesse	Recupero delle ferrovie dismesse: una grande risorsa per la bicicletta e il territorio

su 20 partecipanti / elaborati finali:

- 3 Cicloturismo
 - Mantova e il parco del Mincio: La rosa dei 20 siti Unesco - **De Iseppi Paolo**
 - Più di Quanto - Tu possa Immaginare - **De Lucca Roberto**
 - Progetto per un collegamento tra Ciclovie e percorsi Cicloturistici nei Comuni a Sud-Est di Milano - **Gerosa Brichetto Adelina Maria**

Collaborazioni e patrocini anni precedenti





- 3 Ciclabilità urbana
 - Piste ciclabili veloci: un caso studio - **Bonato Gianfranco**
 - Promozione della mobilità ciclabile: Oltre le piste ciclabili - **Grassadonia Matteo**
 - Che ne sarà di te? - **Quattrone Francesca**

- 2 Accoglienza turistica
 - Recupero di immobile di proprietà comunale danneggiato a seguito degli eventi sismici del 20-29 Maggio 2012 e sua destinazione a ostello per cicloturisti - **Bacchelli Susanna**
 - Your bike-friendly Home - **Fabris Susanna**

- 1 Pianificazione urbana
 - Thiene: analisi per una possibile applicazione del nuovo DL76/2020 al centro cittadino - **Maddalena Robert**

- 1 Pianificazione extraurbana
 - “Reali”: Insieme di percorsi cicloturistici tra Caserta e provincia - **Gallina Giuseppe**

- 1 Aziendale gestionale
 - Studio di una realtà di noleggio e-bike nell’Appennino Tosco Emiliano: esperienza passata e sviluppi futuri - **Ghezzi Claudia**

- 1 Comunicazione
 - Il Piano della comunicazione a supporto della realizzazione del “Programma di azioni finalizzato a migliorare le condizioni di comfort e sicurezza della ciclabilità e a incentivare la mobilità attiva per gli spostamenti interni e le relazioni con i comuni contermini” (delibera n. 24/2019 del Consiglio Comunale) e dell’itinerario ciclabile “Spalla Ovest” di prossima realizzazione nel Comune di Agrate B.za. Le strategie e l’impianto. - **Sala Claudia**

- 1 Salute
 - In sella al San Lazzaro - **Mastrangelo Stefano**

- 1 Casa scuola
 - Il bicibus, un “nuovo” mezzo per andare a scuola - **Conte Simone**

Collaborazioni e patrocini anni precedenti





- 1 - Mobility manager scolastico (tesina fatta in 2 corsisti)
 - Indagini conoscitive per lo sviluppo di progetti legati alla bicicletta all'interno di un plesso scolastico - **Chicco Edoardo - Piatto Michele** (lavoro congiunto)

- 1 Programmazione tecnica ed amministrativa
 - "FVG 5 piste ciclabili intercomunali connesse" inquadramento, analisi e problematiche del processo programmatico e progettuale n un caso reale - **Rigonat Davide**

- 1 Ferrovie dismesse
 - Recupero delle ferrovie dismesse: una grande risorsa per la bicicletta e il territorio - **Tuzzi Erika**

- 1 intermodalità
 - Le infrastrutture per l'intermodalità e la mobilità sostenibile - Stazioni e ciclabilità - **Cartella Pasquale**

- 1 sviluppo aziendale
 - Avvio di una start-up per valorizzare il cicloturismo a Cremona - **Bonali Filippo**

Collaborazioni e patrocini anni precedenti



Se ritenete una foto dell'estensore dell'elaborato



**UNIVERSITÀ
di VERONA**

Dipartimento Neuroscienze, Biomedicina e Movimento

7° Corso di perfezionamento e aggiornamento professionale per una nuova figura professionale: **Esperto Promotore Mobilità Ciclistica – anno 2020**

Elaborato di fine corso - scheda di sintesi

Recupero di immobile Comunale danneggiato a seguito degli eventi sismici del 20-29 Maggio 2012 e sua destinazione a Ostello per cicloturisti

Susanna Bacchelli Via E. Curiel 7/a Novi di Modena
Mail susannabacchelli@gmail.com Cell 347 0028858

Titolo di studio: Laurea Magistrale in Geografia e Processi Territoriali conseguita presso l'Università di Bologna nell'anno accademico 2014-2015

Professione: strutturatore Direttivo presso l'Ufficio Espropri del Comune di Carpi (MO) e per il mandato 2017-2022 Assessore all'Urbanistica e all'Ambiente del Comune di Novi di Modena

La scelta di proposta progettuale è motivata dal fatto che fin da inizio mandato mi sono occupata di ciclabilità, in modo particolare a quella collegata al fiume Secchia e alla frazione in cui abito: Rovereto. Un "ciclo-ostello" diventerebbe una struttura strategica per lo sviluppo del paese

~~~~~

### **1 - Obiettivi:**

Recuperare e rinnovare l'utilizzo di un vecchio edificio di proprietà comunale al fine di incentivare la presenza di cicloturisti in sosta sul territorio comunale, integrandolo nell'ambito della proposta di percorsi cicloturistici interni che propongono percorsi non solo di tipo paesaggistico, ma anche storici ed enogastronomici.

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

Aumento delle presenze cicloturistiche sul territorio novese che non siano solo di passaggio estemporaneo ma che, prolungandosi almeno su due giornate, possano essere di vantaggio per gli esercizi commerciali del territorio e venga così favorita la conoscenza del contesto storico-ambientale.

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

La progettazione di una struttura la cui gestione sarà informatizzata sarà sicuramente un vantaggio per tutti quelli che si troveranno nella necessità di effettuare una sosta non prevista ma anche per chi, progettando un tragitto più lungo potrà comodamente organizzare il viaggio prenotando per tempo.

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

L'informatizzazione della struttura non preclude tuttavia l'utilizzo di personale addetto. In contesti simili la gestione dell'attività è stata affidata a cooperative anche formatesi in loco.

### **5 – Soggetti coinvolti:**

Comune di Novi di Modena, Pro Loco, popolazione locale, esercizi commerciali e agricoli.

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

Avviare uno studio di fattibilità tecnico economica dell'opera.

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

Prenotazioni on-line. Servizio Immediato. Aumento delle presenze per gli esercizi Commerciali. Difficoltà iniziale di accettazione da parte della popolazione.

### **8 – Conclusioni:**

Il Cicloturismo è per il territorio un'opportunità importante, realizzare una struttura adeguata all'accoglienza del cicloturista come proposto, in un luogo dove l'offerta di sosta e pernottamento è praticamente inesistente significa incentivarne la pratica e aumentare le presenze sul territorio



UNIVERSITÀ  
di VERONA

Dipartimento Neuroscienze, Biomedicina e Movimento

7° Corso di perfezionamento e aggiornamento professionale per una nuova figura professionale: **Esperto Promotore Mobilità Ciclistica – anno 2020**

Elaborato di fine corso - scheda di sintesi

## Avvio di una start-up per valorizzare il cicloturismo a Cremona

### Filippo Bonali

CREMONA, via Zaccaria del Maino 13, [bonali.filippo@gmail.com](mailto:bonali.filippo@gmail.com) , 3287070202

Ingegnere per l'ambiente ed il territorio, laureato presso Politecnico di Milano, libero professionista in Cremona nello studio ProgettAmbiente. Esperto di progettazioni di reti fognarie e Direzioni Lavori con una grossa esperienza nella ricostruzione de L'Aquila post terremoto. Negli ultimi anni l'interesse per la ciclabilità, comunque sempre esistito, è aumentato con progettazioni, rapporto con FIAB e il corso EPMC.

Una pregressa esperienza di amministrazione nel Comune di Cremona mi ha fatto toccare con mano la necessità di rilanciare con attività private il territorio dal punto di vista turistico, in particolare cicloturistico. Vari attori della provincia avevano abbozzato intenzioni in tal senso, ma senza un progetto comune o coordinato. Il ruolo di EPMC può fungere da collante e da stimolo per la partenza di una start-up cicloturistica. Si aggiunge la motivazione di voler ampliare professionalmente il proprio ambito lavorativo.

~~~~~

1 - Obiettivi:

Creazione e attivazione di una azienda che offra prodotti cicloturistici a Cremona, con accompagnamento di guide turistiche, con supporto logistico di una ciclofficina sociale, un campeggio gestito da una coop. sociale e una agenzia di viaggi. L'esperienza punta a dare valore alle realtà del territorio sottovalutate dal turismo locale e delle province/regioni limitrofe.

2 – Principali risultati attesi:

Attivazione dell'azienda. Possibilità di intercettare il turismo italiano in periodo "post-Covid". Stimolare indirettamente le governance territoriali per migliorare le infrastrutture. Anticipare l'apertura di EV8-VENTO.

3 – Elementi di innovazione / strategici:

Il cicloturismo non è una novità, ma lo è nel territorio cremonese in quanto non esiste poiché solitamente sottovalutato. L'elemento strategico è racchiudere nel team tutti gli attori del progetto per maggior coesione e responsabilizzazione.

4 – Eventuali ricadute occupazionali prevedibili:

L'attivazione serve ad espandere i campi di lavoro delle guide turistiche, dell'agenzia viaggi, del professionista. Può rivelarsi interessante per alcuni collaboratori la possibilità di un cambio lavoro. La ciclofficina e il campeggio necessitano di incrementare la mole di lavoro per sostenersi e dare più attività da svolgere ai giovani educativamente presi in carico.

5 – Soggetti coinvolti:

Guide turistiche azienda CRART, Agenzia Viaggi Mobile, Ciclofficina sociale LaGareDesGars, camping Parco al Po, ingegnere ambientale con indirizzo pianificazione e gestione del territorio, una esperta di marketing, una appassionata di viaggi, un commercialista, agenzia digitale Dueper, cooperative sociali Il Solco e Cosper, e attori del territorio per creare una rete di partner.

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

Riunioni di conoscenza del team e allineamento della visione. Analisi della situazione territoriale e valutazione delle forze disponibili o necessarie. Concretizzazione dell'idea del progetto con testi e slides. Creazione Business plan. Creazione forma giuridico fiscale dell'azienda. Ricerca finanziamenti. Attuazione.

7 – Punti di forza e punti di debolezza:

FORZA: elemento di novità; assenza quasi totale di competitor locali; prossimo arrivo dell'infrastruttura VENTO; rete di percorsi ciclistici abbastanza sviluppata nel raggio di 50km; necessità delle realtà territoriali di ampliare clientela; presenza all'interno del team di tutti gli attori interessati.

DEBOLEZZA: l'assenza di normativa cicloturistica in Lombardia ed Emilia; assenza di club di prodotto già esistenti; momento di depressione dell'economia e capacità di spesa dei turisti; poca esperienza cicloturistica di alcuni degli attori del team.

8 – Conclusioni:

Il progetto vuole vedere la luce a primavera 2021, ma ci sarà da correre, con la speranza di tutti che l'incubo COVID sia in parte alle spalle e la gente abbia voglia di natura e vita all'aria aperta. La voglia di fare rete nasce sia dall'esigenza di scardinare una mentalità territoriale a volte un po' chiusa e meno dinamica rispetto ad altre province, sia dall'orgoglio per un territorio che può offrire più bellezza di quella che appare.



UNIVERSITÀ
di VERONA

Dipartimento Neuroscienze, Biomedicina e Movimento

7° Corso di perfezionamento e aggiornamento professionale per una nuova figura professionale: **Esperto Promotore Mobilità Ciclistica – anno 2020**

Elaborato di fine corso - scheda di sintesi

Piste ciclabili veloci: un caso studio

Gianfranco Bonato

Via Villa Broglia 5/f – 37135 Verona

Email: mail.delta@gmail.com

+393351244386

Diploma di Geometra e Perito Termotecnico, ma soprattutto ciclista urbano e fautore della mobilità attiva

Motivazione principale: analisi di un caso studio reale per la creazione di una rete dei percorsi ciclabili che garantisca la velocità, la sicurezza e la continuità degli spostamenti in bicicletta in un centro cittadino, in modo che questo tipo di mobilità sia appetibile per nuovi utenti

AAAAAAAAAAAAAAAAAAAAAAAAAAAAAAAAAAAAAAAA

1 - Obiettivi:

L'obiettivo è quello di fornire un contributo alla progettualità delle reti ciclabili urbane attraverso l'analisi di un caso studio di una cittadina svedese di 50.000 abitanti

2 – Principali risultati attesi:

Implementare progetti già esistenti con una visione strategica per il futuro, inserendo il concetto di piste ciclabili veloci

3 – Elementi di innovazione / strategici:

Introduzione del concetto positivo di mobilità attiva, come presa di coscienza personale, dell'utilità delle scelte di mobilità ciclistica per sé stessi e per la comunità. Per lo sviluppo di queste idee un contributo può arrivare dal progettare una rete ciclabile che garantisca spostamenti veloci e sicuri

4 – Eventuali ricadute occupazionali prevedibili:

L'obiettivo di aumentare il numero degli utenti farà destinare nuovi investimenti per le infrastrutture, i mezzi meccanici ecc.

5 – Soggetti coinvolti:

I promotori come consulenti degli Amministratori e le Associazioni come voce dei cittadini

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

Utilizzare i Piani e i progetti già in essere, aggiornarli con nuove proposte che rendano appetibile lo spostamento attivo con mezzi sostenibili e migliorare la comunicazione

7 – Punti di forza e punti di debolezza:

Il punto di forza è che aumentare la mobilità ciclistica contribuisce immediatamente a ridurre le emissioni di gas nocivi da parte dei mezzi di trasporto a motore. Il punto debole è senz'altro quello di riuscire a convincere amministratori e cittadini come questa sia una delle scelte migliori per aumentare la qualità della vita.

8 – Conclusioni:

Studiare ed analizzare esempi reali e virtuosi di altre Amministrazioni (anche all'estero), può aiutarci a capire in che direzione ci si debba orientare per promuovere una visione a lungo termine in modo che le scelte che facciamo oggi siano funzionali all'obiettivo finale di raggiungere le giuste modifiche strutturali ed urbanistiche alle nostre città. La progettazione di linee ciclabili veloci e sicure anche nella città di Verona potrebbe attrarre nuovi utenti della mobilità attiva e diventare anche un ulteriore punto di interesse turistico per la città.



UNIVERSITÀ
di VERONA

Dipartimento Neuroscienze, Biomedicina e Movimento

7° Corso di perfezionamento e aggiornamento professionale per una nuova figura professionale: **Esperto Promotore Mobilità Ciclistica – anno 2020**

Elaborato di fine corso - scheda di sintesi

Le infrastrutture per l'intermodalità e la mobilità sostenibile Stazioni e ciclabilità

Pasquale Cartella

Perito Elettrotecnico - Esperto informatico del Gruppo Ferrovie Italiane già Mobility Manager RFI

Coordinatore Regionale FIAB Lazio

30 Anni di esperienza nel settore in funzioni chiave con conoscenza della banca dati unica qui unita alle competenze sviluppate con il corso.



1 - Obiettivi:

Fornire un quadro strutturato delle infrastrutture per l'intermodalità e la mobilità sostenibile con focus sulle stazioni e ciclabilità

2 – Principali risultati attesi:

Orientare i gruppi decisori alle tematiche intermodali quali elementi strategici di cambiamento degli spostamenti territoriali su direttive di breve medio e lungo raggio raccordando i vettori a luoghi e destinazioni.

3 – Elementi di innovazione / strategici:

Fornire elementi utili ad una pianificazione strategica territoriale e sociale difficilmente recuperabili altrimenti.

4 – Eventuali ricadute occupazionali prevedibili:

Le ricadute occupazionali sono strettamente legate alla pianificazione di medio e lungo periodo dei decisori pubblici.

5 – Soggetti coinvolti:

RFI, Comuni e servizi socio territoriali. Decisori politici.

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

Dialogare con i decisori "territoriali" deputati alle infrastrutture al fine di connetterli alla rete intermodale in sviluppo.

7 – Punti di forza e punti di debolezza:

Forza: Politiche decisionali dettate dal principale gruppo Italiano con ampiezza nazionale ed internazionale

Debolezza: estrema complessità dell'architettura intermodale e del numero di attori interessati

8 – conclusioni:

Il quadro delineato nell'elaborato permetterà ad un promotore di avere una visione di insieme e di essere leva decisionale operando come cabina di regia esperta per lo sviluppo della mobilità ciclistica grazie alla conoscenza delle infrastrutture facilitatrici dell'intermodalità italiana ed internazionale.



**UNIVERSITÀ
di VERONA**

Dipartimento Neuroscienze, Biomedicina e Movimento

7° Corso di perfezionamento e aggiornamento professionale per una nuova figura professionale: **Esperto Promotore Mobilità Ciclistica – anno 2020**

Elaborato di fine corso - scheda di sintesi

Il ciclobus, un “nuovo” mezzo per andare a scuola

Simone Conte

Via Giolitti 5 Grugliasco (TO), simoneconteepmc@gmail.com, Numero di tel. 3336188394

Laureato in Economia dell'ambiente, della cultura e del territorio presso Università di Torino, Consulente mobilità ciclabile

Il bicibus è un progetto sul quale sto lavorando e mi sto appassionando in questi ultimi mesi.

1 - Obiettivi:

L'obiettivo di questo elaborato è di far conoscere il ciclobus (o bicibus), un mezzo innovativo, ecologico e divertente per accompagnare i bambini più piccoli a scuola. Nei Paesi del Nord Europa è usato da circa 10 anni. Dalla scorsa primavera è sbarcato anche in Italia, riscontrando un enorme successo.

2 - Principali risultati attesi:

Il ciclobus è un mezzo che può scardinare le cattive abitudini, in particolare quella di accompagnare i bambini con l'automobile privata pur dovendo effettuare pochi km di spostamento. Inoltre, il ciclobus è un mezzo che collega molte tematiche: l'ambiente, l'attività sportiva, l'educazione e la cooperazione.

3 - Elementi di innovazione / strategici:

Il ciclobus è un mezzo innovativo per l'Italia, in quanto non è mai stato usato se non prima di quest'anno. E' strategico poichè è un modo per incentivare gli spostamenti casa-scuola con mezzi alternativi all'automobile privata, la quale causa inquinamento, traffico e poca sicurezza, in particolare davanti alle scuole.

4 - Eventuali ricadute occupazionali prevedibili:

Il ciclobus è un vero e proprio nuovo servizio di trasporto, il quale potrà essere gestito dai comuni o da associazioni creando delle ricadute occupazionali.

5 - Soggetti coinvolti:

I soggetti coinvolti sono molteplici, i bambini e le famiglie sono i primi beneficiari di questo nuovo servizio. Ma in generale tutti i cittadini potrebbero essere coinvolti in quanto è un mezzo che può far rinascere quel senso di comunità, che abbiamo perso negli ultimi tempi.

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

Le prime azioni da attivare sono quelle di trovare finanziamenti per l'acquisto del mezzo. Una volta acquistato il mezzo è necessario individuare chi a livello comunale o a livello associativo potrebbe gestire il servizio.

7 - Punti di forza e punti di debolezza:

I punti di forza sono sicuramente il mezzo innovativo che racchiude al suo interno molte tematiche importanti e la possibilità di andare a scardinare alcune cattive abitudini. I punti di debolezza sono il costo iniziale elevato per l'acquisto del ciclobus (circa 20.000 €) e il numero di posti limitati del mezzo.

8 - conclusioni:

Il ciclobus è un mezzo che potrebbe “rivoluzionare” gli spostamenti casa-scuola, che sono quelli che nella maggior parte dei casi vengono effettuati con le automobili private creando gravi problemi a livello ambientale, sociale ed economico.



UNIVERSITÀ
di **VERONA**

Dipartimento Neuroscienze, Biomedicina e Movimento

7° Corso di perfezionamento e aggiornamento professionale per una nuova figura professionale:
Esperto Promotore Mobilità Ciclistica – anno 2020

Elaborato di fine corso - scheda di sintesi

Mantova e il parco del Mincio: La rosa dei 20..... siti Unesco

Paolo De Iseppi , Indirizzo: Via Ambrogio da Calepio 10/c - Bergamo

Email: padeise@libero.it Cell : (+39) 329-3735633 Titolo di studio: Laurea in Economia e Commercio (vecchio ordinamento) Professione: Consulente finanziario

Incentivare cicloturismo fuori dai percorsi ordinari valorizzando i siti Unesco della pianura Padana

1 - Obiettivi:

promuovere itinerari cicloturistici partendo da Mantova in un raggio di 100 km valorizzando e sviluppando il territorio coinvolgendo anche importanti città e territori limitrofi attraverso ciclabili e viabilità secondarie con itinerari cicloturistici e con collegamenti Intermodali facendo base a Mantova

2 – Principali risultati attesi:

sviluppo di collaborazioni con enti locali, con strutture ricettive locali e di ristorazione (beneficiando della grande tradizione culinaria locale) che potranno portare ad ulteriori ricadute economiche positive ed anche coinvolgimento di enti ed amministrazioni limitrofe per fare squadra e coinvolgere un territorio che comprenda altre città patrimonio Unesco (Verona, Vicenza, Padova, Ferrara, Bologna, Modena, Parma, Cremona, Brescia)

3 – Elementi di innovazione / strategici:

abbinamento dei percorsi cicloturistici con percorsi culturali, naturalistici ed enogastronomici, che facciano conoscere itinerari nuovi ed alternativi a quelli già catalogati e disponibili a tutti. Proposte di itinerari per un turismo accessibile a famiglie, giovani, WHOP, turisti stranieri

4 – Eventuali ricadute occupazionali prevedibili:

effetto traino reciproco:

- dall'afflusso turistico naturale che attrae Mantova, per la sua storia e la sua bellezza, verso il cicloturismo per scoprire territori e città circostanti
- e viceversa dagli appassionati ciclisti che giungono nel territorio per la loro passione che potranno scoprire esperienze correlate al patrimonio artistico, naturale e gastronomico con aumento permanenza nel territorio, maggiori incentivi per le strutture locali ad aprire nuove realtà o consolidare quelle esistenti.

5 – Soggetti coinvolti:

strutture accoglienza locali; enti locali e organizzazioni private

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

una maggiore promozione in Italia e all'estero, attraverso web, enti locali, organizzazioni private e approfittando dell'afflusso notevole di turisti durante le manifestazioni consolidate per informare delle opportunità correlate al cicloturismo (Festivaletteratura e Bam in primis) esaltando la ricchezza culturale, ambientale e gastronomica con particolare attenzione allo sviluppo di altri percorsi cicloturistici oltre già quelli già esistenti

7 – Punti di forza e punti di debolezza:

Forza: impatto ecologico, turistico e culturale positivo;

debolezza: incertezza dell'interesse da parte degli enti locali e delle strutture recettive

8 – conclusioni:

Attraverso le attività di promozione degli itinerari cicloturistici e con un minimo investimento in mezzi ecocompatibili si riuscirebbe a promuovere il territorio valorizzandolo e sviluppando un'economia locale con ricaduta nel territorio stesso, vivendo l'ambiente più profondamente.



UNIVERSITÀ
di VERONA

Dipartimento Neuroscienze, Biomedicina e Movimento

7° Corso di perfezionamento e aggiornamento professionale per una nuova figura professionale: **Esperto Promotore Mobilità Ciclistica – anno 2020**

Elaborato di fine corso - scheda di sintesi

Your bike-friendly Home

Susanna Fabris

Via del Bersagliere 17B – 37123 Verona
susilla.susilla@gmail.com, +39 347/5946266

Laurea in Lingue e Letterature Straniere Moderne – Impiegata ufficio commerciale estero

Questo progetto mi dà la possibilità di approfondire il percorso di trasformazione di una struttura extra-alberghiera in un'attività ricettiva a vocazione cicloturistica.



1 - Obiettivi:

Adattare una struttura ricettiva all'accoglienza dei cicloturisti e a rispondere ai loro bisogni.

Allo stesso tempo mi permette di intraprendere un mio personale percorso di crescita per diventare consulente per quegli albergatori che desiderino incrementare il loro fatturato attraverso strategie basate sul cicloturismo.

2 – Principali risultati attesi:

- Destagionalizzare l'offerta della struttura ed incrementare il suo fatturato attraendo un nuovo target di clientela.
- Ampliare l'offerta di strutture adatte ad accogliere i cicloturisti e promuovere il territorio stesso.

3 – Elementi di innovazione / strategici:

Per la struttura in essere si tratta di una vera e propria innovazione a livello progettuale ma anche una nuova esperienza, sfidante e stimolante a livello personale.

4 – Eventuali ricadute occupazionali prevedibili:

Il cicloturismo valorizza i territori che attraversa e stimola la nascita di attività produttive locali con conseguenti ricadute sul lavoro. Prevedo principalmente uno sviluppo personale ma anche delle seguenti risorse:

- Strutture ricettive
- Noleggio biciclette
- Vendita di escursioni cicloturistiche
- Tutte le attività che beneficiano del passaggio e dell'aumento dei cicloturisti nel territorio

5 – Soggetti coinvolti:

Il personale della struttura coinvolta, tutte le attività che ruotano attorno al cicloturismo nella zona, consulenti esterni per la parte di strategie di comunicazione e di marketing.

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

La struttura è già attiva a livello turistico. I primi passi da implementare sono un'analisi S.w.o.t. del territorio e della struttura stessa per approfondire la fattibilità del progetto.

A seguire creare i servizi infrastrutturali mancanti, un sito web dedicato e profilato, implementare delle strategie di marketing e di comunicazione per attrarre i cicloturisti oltre a lavorare sul networking con le attività locali.

7 – Punti di forza e punti di debolezza:

Punti forza:

- Realtà turistica consolidata e presente sul territorio da anni
- Qualità del servizio ed expertise nell'ospitalità
- Capacità di mettere a frutto più competenze di gestione e networking

Punti di debolezza:

- Ridotta capienza ricettiva (pochi posti letto)
- Pochi collegamenti intermodali nella zona
- Affluenza turistica elevata nel periodo estivo ma contenuta in primavera ed autunno

8 – conclusioni:

La conversione della struttura in chiave cicloturistica porterà dei benefici economici alla struttura stessa ma può anche stimolare la crescita del territorio che la ospita e, creando sinergie collaborative può contribuire allo sviluppo di altre attività di vicinato.



Adelina Maria Gerosa Brichetto

Corso di Porta Nuova, 38
20121 Milano
Cell +39 382634257
Mail adelinagerosa@hotmail.com

Maturità classica
Project Manager



**UNIVERSITÀ
di VERONA**

Dipartimento Neuroscienze, Biomedicina e Movimento

7° Corso di perfezionamento e aggiornamento professionale per una nuova figura professionale:
Esperto Promotore Mobilità Ciclistica – anno 2020

Elaborato di fine corso - scheda di sintesi

Progetto per un collegamento tra percorsi Cicloturistici nei Comuni a Sud-Est di Milano

Con il presente studio mi propongo di raffigurare una connessione tra percorsi ciclabili già esistenti per dar luogo ad una rete multipurpose tra i Comuni a sud di Milano.

Il fattore d'interesse comune di partenza è individuato nel potenziamento della promozione di un'area storica di valore internazionale, quale è quella dove si svolse la Battaglia di Marignano, oggi facente parte del territorio di San Giuliano Milanese.



1 - Obiettivi:

Innestare sul già esistente percorso storico-spirituale – Valle dei Monaci che unisce Milano alla Via Francigena ed urbano – futura ciclabile Melegnano-Milano – la segnaletica che contraddistingua i luoghi della Battaglia di Marignano (ora contrassegnata come variante Sentiero dei Giganti), uno dei più importanti combattimenti del Rinascimento.

2 – Principali risultati attesi:

1. Individuazione e segnalazione del percorso storico praticabile in sicurezza
2. Promozione area per il turismo di prossimità
3. Sovvenzione dell'attività di promozione/realizzazione grazie ad aziende private.
4. Manutenzione e riqualificazione dei percorsi esistenti –riqualificazione paesaggi agro-metropolitani della Valle del Lambro
5. Senso di appartenenza dei residenti delle diverse comunità del territorio

3 – Elementi di innovazione / strategici:

Coinvolgimento aziende private straniere (in particolare svizzere e francesi), nonché italiane con sede/interessi in zona

Realizzazione segnaletica tradizionale e digitale

4 – Eventuali ricadute occupazionali prevedibili:

Servizi e manutenzione legati alla cicloturismo: pulizia, segnaletica, ristoranti, alloggi, noleggio e riparazione biciclette.

Introiti da gestione app, sponsor, eventi, pubblicazioni, materiale informativo.

5 – Soggetti coinvolti:

Amministrazioni

Associazioni Pubbliche e Private

Aziende

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

Sopralluogo per verifiche stato delle strade ciclabili, segnaletica e criticità nelle congiunzioni

Piano di fattibilità - Business Plan

Presentazione ai portatori di interesse

7 – Punti di forza e punti di debolezza:

Punti di forza:

La battaglia di Marignano che si svolse il 13 e 14 settembre 1515 è un punto nodale nella storia della moderna Confederazione Elvetica, nonché di quella francese grazie alla vittoria di Francesco I di Francia. La fondazione elvetica Pro Marignano, ha organizzato per i 500 anni della battaglia (anno 2015) rievocazioni storiche e commemorazioni con l'intervento delle massime autorità svizzere e francesi, oltre ad aver restaurato, grazie a contributi statali, il santuario di Santa Maria Della Neve che conserva l'ossario a memoria dei caduti svizzeri nella battaglia.

Connessioni a ciclovie: AbbracciaMi percorso ciclistico attorno a Milano - Eurovelo 5 - via Francigena - Valle dei Monaci - Maxi-pista Ciclabile Milano-Melegnano (previsione fine lavori primavera 2021)

Fermate bus: lungo tutto il percorso

Fermate FS: Rogoredo [interscambio con MM linea gialla] - Metanopoli – San Donato Milanese – San Giuliano Milanese - Melegnano

Punti di debolezza:

Reperimento fondi

Tempo per conciliare gli interessi dei Comuni e delle Associazioni coinvolte

Resistenza da parte dei proprietari delle strade private a renderle praticabili al pubblico.

8 – Conclusioni:

Tipo di percorso: ad anello con partenza e arrivo in piazza Castello, Milano

Lunghezza percorso: km. 40,1

Difficoltà: facile





7° Corso di perfezionamento e aggiornamento professionale per una nuova figura professionale: **Esperto Promotore Mobilità Ciclistica – anno 2020**

Elaborato di fine corso - scheda di sintesi

Studio di una realtà di noleggio e-bike nell'Appennino Tosco Emiliano: esperienza passata e sviluppi futuri



Claudia Ghezzi

Largo Brahms 3, 43123 Parma – mail ghezzi.claudia@icloud.com
tel: +39 393 5211588

Laurea 1° livello in Economia e Politica per la cooperazione allo sviluppo

Motivazione principale per la quale ho scelto questa relazione finale:

Ho iniziato a occuparmi di bici quasi per gioco, ma mi sono appassionata sempre di più. Amo l'Appennino e vorrei che venisse valorizzato attraverso un turismo lento e sostenibile.

1. Obiettivi

Partendo dall'analisi dell'esperienza maturata da un'area camper con servizio di noleggio e-bike negli ultimi anni, suggerire, sfruttando le nozioni apprese nel corso, le possibilità di sviluppo futuro.

2. Principali risultati attesi

Tramite *SWOT analysis* individuare le aree di miglioramento e quelle da modificare o eliminare, e proporre un piano strategico di azione.

3. Elementi di innovazione / strategici

Rendere la struttura più *bike friendly*; effettuare azioni promozionali per lo sviluppo del business mettendo il focus sulle attività in bici; creare una partnership strategica con un negozio di meccanica e vendita bici per rinforzare i rispettivi giri d'affari.

4. Eventuali ricadute occupazionali prevedibili

Ampliamento del business degli attori coinvolti con possibili nuove assunzioni; management del piano promozionale; potenziale allargamento del giro d'affari dell'attività turistica anche ad altri esercenti.

5. Soggetti coinvolti

Area Tarolli (area camper e ricreativa), Gotra (PR).

Rust'n'Dust (negozio di riparazione meccanica bici e vendita), Medesano (PR).

Comunalie, associazioni, esercenti del territorio.

6. Principali azioni da attivare e primi passi per cominciare

Rendere più *bike-friendly* la struttura.

Riorganizzazione del noleggio.

Creazione di eventi.

7. Punti di forza e punti di debolezza

Punti di forza: struttura ben attrezzata e molto panoramica; motivazione dei soggetti coinvolti; dintorni con percorsi per varie tipologie di bici.

Punti di debolezza: nella zona non vi è ancora la propensione a unire risorse, persone e conoscenze per raggiungere obiettivi; stagione turistica limitata a 7 mesi all'anno.

8. Conclusioni

Tramite le azioni proposte si intende innescare un circolo virtuoso per lo sviluppo del turismo nel territorio.



7° Corso di perfezionamento e aggiornamento professionale per una nuova figura professionale: **Esperto Promotore Mobilità Ciclistica – anno 2020**

Elaborato di fine corso - scheda di sintesi

**Promozione della mobilità ciclabile:
Oltre le piste ciclabili.**

Il caso di studio: Via San Quirino - Bolzano

Matteo Grassadonia

grassadonia.matteo@gmail.com, +39 3348129650

Ho scelto di sviluppare un elaborato su via San Quirino a Bolzano. È da circa una decade che via San Quirino versa di anno in anno in uno stato sempre più avverso, utilizzata solo come "scorciatoia" per evitare il traffico dei corsi principali. Con questo mio lavoro desidero dare una nuova possibilità alla via applicando le modifiche al CdS inserite dal Decreto Semplificazioni 2020.

1 - Obiettivi:

L'obiettivo è quello di simulare l'applicazione delle ultime modifiche al Codice della Strada apportate dal Decreto Semplificazioni e di elementi di regolazione del traffico studiati durante il corso EPCM per dare una nuova vita a via San Quirino, coadiuvando il tutto con campagne comunicative, educative e operazioni di marketing sociale

2 – Principali risultati attesi:

Il principale risultato atteso è quello di favorire la ciclabilità in via San Quirino, promuovendo l'utilizzo della bicicletta e creando un senso di identità legando la bici alla vita degli abitanti della via. Auspico anche un miglioramento della vivibilità di via San Quirino

3 – Elementi di innovazione / strategici:

Gli elementi di innovazione sono la strada urbana in priorità bici, attraversamenti pedonali rialzati, riduzione del numero di parcheggi, inserimento di verde pubblico, l'utilizzo di cuscini berlinesi, e creare un'identità di quartiere legata alla bici.

4 – Eventuali ricadute occupazionali prevedibili:

Possibili ricadute occupazionali sono legate a un aumento del traffico pedonabile e ciclabile, e ad eventi culturali, sociali ed educativi che potranno avere luogo in via San Quirino.

5 – Soggetti coinvolti:

Il Comune di Bolzano, Consiglio di Quartiere, le attività commerciali, gli abitanti della via, associazioni (Manu – Laboratorio aperto, A.N.T.E.A. - Associazione Nazionale Terza Eta' Attiva Alto Adige), Istituto Superiore Claudia De Medici.

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

Le principali azioni sono la riduzione dei parcheggi, la trasformazione in strada urbana a priorità ciclabile, azioni di marketing sociale e la creazione di eventi culturali, educativi e sociali.

7 – Punti di forza e punti di debolezza:

Punti di debolezza: difficoltà politiche e malcontento da parte dei cittadini.

Punti di forza: Si rendono più rapidi e sicuri gli spostamenti dei ciclisti urbani, limiti di velocità più bassi e ostacoli fisici che obbligano a mantenere una bassa velocità, di conseguenza una via più accogliente e sicura, creazione di un senso di appartenenza alla via.

8 – conclusioni:

La sperimentazione in studio ha l'intento di creare un punto di incontro tra mobilità attiva/sostenibile e mobilità meccanizzata (sia essa con motore a scoppio o elettrico). Questo avverrà ridistribuendo gli spazi in modo equo tra i vari utenti della strada. Il tutto deve essere accompagnato dalla promozione della mobilità ciclabile tramite eventi e azioni di marketing sociale.



UNIVERSITÀ
di **VERONA**

Dipartimento Neuroscienze, Biomedicina e Movimento

7° Corso di perfezionamento e aggiornamento professionale
per una nuova figura professionale:
Esperto Promotore Mobilità Ciclistica – anno 2020

Thiene: analisi per una possibile applicazione del nuovo DL76/2020 al centro cittadino

Robert Maddalena
Via del Costo 29 Zanè VI
Architetto . AVVI studio associato

Ho scelto questa tesi per il desiderio di verificare, in una città di piccole dimensioni (Thiene) in cui vivo, lavoro e percorro in bici, le possibilità date dalle nuove normative; data soprattutto la difficoltà di diffondere certe tematiche in territori dispersi e dipendenti dall'auto.

AAAAAAAAAAAAAAAAAAAAAAAAAAAAAAAA

1 - Obiettivi:

Rendere maggiormente percorribile e in sicurezza il centro cittadino di Thiene. Affrontare nodi, strozzature, punti pericolosi e interferenze che l'attuale Piano del Traffico non è riuscito a risolvere.

2 – Principali risultati attesi:

Maggiore efficientamento del traffico. Il continuo intasamento delle principali vie di comunicazione della città potrebbe in parte trovare risoluzione in uno spostamento verso la mobilità ciclistica.

3 – Elementi di innovazione / strategici:

Un capovolgimento dell'approccio alla mobilità

4 – Eventuali ricadute occupazionali prevedibili:

L'aumento della mobilità ciclistica può rigenerare un Centro sofferente a causa di un modo di vivere orientato all'auto che ha, di fatto, contribuito in parte alla desertificazione del Centro stesso

5 – Soggetti coinvolti:

Per il momento consultato dei consiglieri della maggioranza e della minoranza, facenti parte della commissione ambiente e territorio, che stanno spingendo perché l'Amministrazione si impegni maggiormente sul tema. In caso di proseguimento l'intera Amministrazione, gli Uffici Tecnici e i diversi portatori di interessi presenti sul territorio.

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

Eventualmente proporre lo studio e le considerazioni alla Commissione, non tanto con l'intento di applicare il progetto ma di ottenere consapevolezza che le nuove strumentazioni normative possono apportare effetti benefici alla città a costi minimi

7 – Punti di forza e punti di debolezza:

Forza: rendere più efficiente la mobilità, ambiente ed ecologica non fanno presa

Debolezza: un programma non facile da attuare dato il carattere conservativo e orientato all'auto del territorio

8 – conclusioni:

Lo studio ha consentito di verificare l'effettiva potenza e utilità dei nuovi strumenti legislativi emanati.



UNIVERSITÀ
di VERONA

Dipartimento Neuroscienze, Biomedicina e Movimento

7° Corso di perfezionamento e aggiornamento professionale per una nuova figura professionale: **Esperto Promotore Mobilità Ciclistica – anno 2020**

Elaborato di fine corso - scheda di sintesi

Titolo dell'elaborato

“In sella al San Lazzaro”

Stefano Mastrangelo matr. N. VR 455522

Reggio Emilia, Via Emilia San Pietro 50
mailto: mastrostefano080@gmail.com cell. 3389627596

Laurea Magistrale in Scienze Infermieristiche ed Ostetriche

Dirigente Professioni Sanitarie, Patient Safety Manager c/o Azienda USL Reggio Emilia

La motivazione che mi ha spinto allo sviluppo di questo elaborato è il desiderio di contribuire ad incentivare l'uso della bicicletta in un contesto urbano, a promuovere l'adozione di stili di vita sani come strumento di prevenzione delle patologie non infettive mediante la valorizzazione di ambienti di alto valore storico e naturale presenti nel territorio cittadino di Reggio Emilia.



1 - Obiettivi:

Promuovere l'uso della bicicletta;

Promuovere uno stile di vita sano ed attivo attraverso l'uso della bicicletta a livello individuale e di gruppo;

Contribuire al recupero e alla valorizzazione di 1 parco storico cittadino;

Contribuire alla valorizzazione e a migliorare la fruibilità di aree adiacenti al parco cittadino;

Contribuire al consolidamento di una rete di enti, istituzioni ed operatori che hanno come obiettivo la diffusione della cultura di stili di vita sani.

2 – Principali risultati attesi:

Aumentare il numero dei ciclisti frequentatori del parco;

Definizione dell'offerta di 3 percorsi tabellati e mappati (basic, advanced, baby) che si aggiungono all'offerta di percorsi ciclabili cittadini

Costituire un ulteriore elemento della rete locale di interesse e promozione dell'uso della bicicletta che si aggiunge a quelli in essere

3 – Elementi di innovazione / strategici:

Il progetto valorizza in gran parte risorse ambientali già esistenti

Il progetto mira a realizzare un'offerta ad alto valore aggiunto per numerosi potenziali fruitori a costi relativamente contenuti

4 – Eventuali ricadute occupazionali prevedibili:

- Lo sviluppo del progetto avviato con assessorati alla mobilità e dell'ambiente del Comune di Reggio Emilia
- Un operatore laureato in scienze motorie per accompagnare singoli o gruppi, per sostenere una corretta pratica dell'educazione al movimento, per consigliare gli esercizi preparatori per affrontare questi percorsi in bicicletta.
- Gli approfondimenti storici e botanici delle aree verdi, museali storici interessati negli itinerari, sono di competenza di una guida turistica ambientale munita di regolare patentino regionale (AIGAE), operativa su richiesta.
- Un operatore cooperativa sociale per sorveglianza spogliatoio/assistenza meccanica bici
- Un operatore per bar (già esistente)

5 – Soggetti coinvolti:

Assessorati comunali dell'ambiente e verde pubblico, assessorato alla mobilità, assessorato al Welfare salute e benessere, Ufficio IAT, informazione e accoglienza turistica per le informazioni e diffusione delle mappe, Ufficio Mobilità per lo studio di fattibilità, sviluppo delle mappe, reperimento fondi e noleggio delle biciclette; comitati di quartiere per il coinvolgimento e informazione sul progetto, divulgazione del materiale informativo; ASL, MMG, UNIMORE, UISP, FIAB, Luoghi di Prevenzione, Cooperative di servizi e sociali per la manutenzione delle aree verdi interessate; ciclofficina per il noleggio e la manutenzione delle biciclette e manutenzione dei percorsi; negozi e meccanici di biciclette per lo sponsor e il sostegno informazione alla cittadinanza.

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

Presentare il progetto nelle sedi politiche opportune e nella rete dell'associazionismo locale.

Informare tramite conferenza stampa ed azioni di comunicazione attraverso i principali mass media;

Organizzare una conferenza pubblica su salute e bici ed un'iniziativa di lancio promozionale invitando la cittadinanza

Tabellare e mappare i percorsi; stampare le mappe.

7 – Punti di forza e punti di debolezza:

Progetto di prevenzione per contribuire a creare salute

Costruzione di una rete

Costi contenuti

Accesso libero per i cittadini

Offerta per tutte le categorie

Tempi medio-lunghi di realizzazione

Da valutare l'esistenza di eventuali vincoli storico-artistici ambientali

8 – conclusioni:

Promuovere l'uso della bicicletta permette di creare una cultura della prevenzione, promuovere stili di vita sani, di scoprire e valorizzare aree cittadine di interesse storico culturale e naturalistico che rischierebbero il degrado e di recuperarle alla piena fruizione da parte della cittadinanza.

Se ritenete una foto
dell'estensore dell'
elaborato



UNIVERSITÀ
di **VERONA**

Dipartimento Neuroscienze, Biomedicina e Movimento

7° Corso di perfezionamento e aggiornamento professionale per una nuova
figura professionale: **Esperto Promotore Mobilità Ciclistica – anno 2020**

Elaborato di fine corso - scheda di sintesi

Che ne sarà di te?

Francesca Quattrone

Roma 00122, via Diego Simonetti 54; francescaqmf@gmail.com; mob 3803516831

Ingegnere

La motivazione principale di questa relazione finale: valorizzare alcune buone pratiche incontrate nel corso dell'attività lavorativa utili affinché la pratica della ciclabilità sia quotidiana.

1 - Obiettivi:

Un numero crescente di persone sceglierebbe la bici a condizione che fosse sicura, e una delle maggiori preoccupazioni è proprio la sicurezza di ritrovare il proprio mezzo dopo averlo lasciato in sosta. L'elaborato diffonde la conoscenza di iniziative realizzate in Italia per risolvere tale problema.

2 – Principali risultati attesi:

Mettere a disposizione degli esperti promotori degli esempi di buone pratiche da seguire in tema di sosta, riparazione ed iniziative di promozione della mobilità ciclistica.

3 – Elementi di innovazione / strategici:

Integrazione con le infrastrutture pubbliche; integrazione con la rete di esercizi commerciali locali; coinvolgimento dei cittadini residenti.

4 – Eventuali ricadute occupazionali prevedibili:

Impianto di imprese private di servizi e maggiore volume di lavoro per imprese già esistenti.

5 – Soggetti coinvolti:

Uffici pubblici, enti gestori di infrastrutture di trasporto, privati cittadini, gestori di esercizi o enti pubblici dotati di spazi su strada.

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

A prescindere dalla formazione di base l'EPMC può intraprendere una ricognizione di enti, esercizi pubblici o privati, con spazi su strada potenzialmente sfruttabili, di stazioni ferroviarie, metropolitane, bus e cercare il coinvolgimento dei gestori.

7 – Punti di forza e punti di debolezza:

Forza: una sosta custodita è più interessante per i ciclisti urbani e gli esercizi commerciali possono sfruttarla per avere maggiore visibilità. Debolezza: occorre una rete di punti sosta fitta e densa a livelli congrui con la domanda di mobilità della città

8 – Conclusioni:

In tema di prevenzione e contrasto ai furti di biciclette, al pari di altri beni mobili, esistono più dispositivi che vanno usati contemporaneamente e in modo sistemico, in particolar modo l'abbinamento con la sosta custodita.



UNIVERSITÀ
di **VERONA**

Dipartimento Neuroscienze, Biomedicina e Movimento

7° Corso di perfezionamento e aggiornamento professionale per una nuova figura professionale: **Esperto Promotore Mobilità Ciclistica – anno 2020**

Elaborato di fine corso - scheda di sintesi

Il Piano della comunicazione a supporto della realizzazione del “Programma di azioni finalizzato a migliorare le condizioni di comfort e sicurezza della ciclabilità e a incentivare la mobilità attiva per gli spostamenti interni e le relazioni con i comuni contermini” (delibera n. 24/2019 del Consiglio Comunale) e dell’itinerario ciclabile “Spalla Ovest” di prossima realizzazione nel Comune di Agrate B.za. Le strategie e l’impianto.

CLAUDIA SALA

Via Obizzone 64, Bernareggio MB, salaclaudia1964@gmail.com; cell: 339 8367002

Diploma di laurea in Scienze Politiche, manager nell’ambito della gestione dei servizi sociali (settore pubblico)

La motivazione principale per la quale hai scelto questa relazione finale
Ho inteso associare lo sviluppo della tesina a una esperienza concreta



1 - Obiettivi:

Il lavoro intende proporre un piano per lo sviluppo di strategie di comunicazione da sottoporre al Comune di Agrate Brianza (MB) per accompagnare la presentazione delle nuove politiche di mobilità attiva.

2 – Principali risultati attesi:

Definizione delle finalità e dei contenuti specifici delle strategie di comunicazione; indicazione dei principali punti di attenzione da considerare al fine dell’efficacia del Piano di comunicazione

3 – Elementi di innovazione / strategici:

Risposta innovativa per gli spostamenti interni e locali, a breve e medio raggio, in un territorio contraddistinto da un sistema del trasporto pubblico molto debole.

Attivazione di una funzione di networking e di modellamento da parte dell’Amministrazione comunale.

4 – Eventuali ricadute occupazionali prevedibili:

Nella parte dedicata alla Conclusioni, il potenziamento degli uffici comunali, con l’inserimento di figure professionali specialistiche (Bike manager) viene indicato come uno dei punti di attenzione, al fine di creare un supporto adeguato all’assessorato nell’esecuzione del programma di mandato e del coordinamento dei lavori.

5 – Soggetti coinvolti:

Assessore delegato alla mobilità del Comune di Agrate Brianza; Enrico Chiarini, nella veste di consulente del Comune per l’attuazione del Programma di mobilità attiva

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

- Sottoposizione dell’elaborato finale all’assessore comunale alla mobilità
- Presentazione dell’elaborato alla Consulta comunale per la mobilità

7 – Punti di forza e punti di debolezza:

Punti di forza: 1. Comune di piccole-medie dimensioni; 2 Periodo particolarmente favorevole per lo sviluppo della mobilità sostenibile sia in relazione all’emergenza sanitaria da Covid-19 sia alla attuazione del Green New Deal a livello europeo. 3. Rapporto efficace tra assessorato alla mobilità e i principali stake holder

Punti di debolezza: 1. Mancanza di un cronoprogramma per l'attuazione dell'intero Programma; 2. Mancanza di personale tecnico formato e dedicato a supporto dell'Assessorato; 3. Le alleanze strategiche sono ancora tutte da costruire; nel budget non è prevista la voce per le spese di comunicazione.

8 – conclusioni:

L'efficacia del Programma appare strettamente correlata alla realizzazione di determinate condizioni sia di natura organizzativa che di contesto.

Se ritenete una foto dell'estensore dell'elaborato



**UNIVERSITÀ
di VERONA**

Dipartimento Neuroscienze, Biomedicina e Movimento

7° Corso di perfezionamento e aggiornamento professionale per una nuova figura professionale: **Esperto Promotore Mobilità Ciclistica – anno 2020**

Elaborato di fine corso - scheda di sintesi

“Reali”: insieme di percorsi cicloturistici tra Caserta e provincia.

Nome e Cognome Giuseppe Gallina

Via Villa, 43 Giano Vetusto (CE) gallina.giuseppe@yahoo.it, cell 3333101905

Dottorato di ricerca in risorse alimentari e dell'ambiente. Dipendente pubblico.

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

Creare un percorso cicloturistico che colleghi i Siti UNESCO della provincia di Caserta, quali la Reggia di Caserta, il real Sito del Complesso Monumentale del Belvedere di San Leucio, l'Acquedotto carolino – i Ponte della Valle, l'Oasi del Bosco di S. Silvestro con il recupero dell'antica vigna del Ventaglio, Borgo Borbonico della Vaccheria, con i dintorni e le eccellenze agroalimentari. Tra le produzioni tipiche interessate dal progetto la mela annurca campana IGP, le Terre del Volturno ed i colli caiatini l'area di produzione del Pallagrello, il vino amato da Re Ferdinando di Borbone, della Mozzarella di Bufala Campana DOP e della ricotta di Bufala Campana DOP, della Pizza.

^^^^^^^^^^^^^^^^^^^^^^^^^^^^^^^^^^^^^^^^^^^^^^^^^^^^^^^^^^^^

1 - Obiettivi:

Favorire lo sviluppo, opportunità economiche, di valorizzazione, conoscenza del territorio rispetto al settore del cicloturismo, aumentare la sensibilità alla mobilità ciclistica, mobilità dolce. Creare un percorso a disposizione di aziende alberghiere, operatori commerciali, Pro Loco, associazioni attive sul territorio.

2 – Principali risultati attesi:

Sviluppo delle opportunità legate al cicloturismo, quali offerte di servizi da parte di hotel, B&B, agriturismi, attenzione delle pubbliche amministrazioni per eventuali interventi a favore della mobilità ciclistica (piste ciclabili, linee ciclabili, segnaletica ecc).

3 – Elementi di innovazione / strategici:

Un percorso che lega i siti Unesco, nei dintorni di un territorio rurale, ad alta valenza enogastronomica e naturalistica. Assenza di proposte analoghe, di offerte turistiche simili.

4 – Eventuali ricadute occupazionali prevedibili:

Creazione di servizi quali ciclofficine, accompagnatori cicloturistici, servizio navette, massaggi fisioterapici

5 – Soggetti coinvolti:

B&B, hotel agenzia di viaggio, agriturismo, cantine, Enti pubblici, siti Museali.

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

Costruzione di un percorso, promozione sui siti delle agenzie di viaggio, hotel, agriturismi, B&B accordo con una società di noleggio bici,

7 – Punti di forza e punti di debolezza:

Percorso ad alta valenza storico culturale, naturalistico enogastronomico. Assenza di percorsi ciclabili in sede propria come linee ciclabili e segnaletica che attenzioni il territorio al transito in bici.

8 – conclusioni:

Il percorso, può rappresentare, considerato l'assenza di proposte analoghe e la futura collaborazione con soggetti interessati al cicloturismo, una fondamentale opportunità per il territorio, che parte da Caserta per interessare l'intera provincia, con le sue amene aree rurali. i dintorni della Reggia di Caserta, sito che resta il principale grande attrattore culturale.

Se ritenete una foto
dell'estensore dell'
elaborato



UNIVERSITÀ
di **VERONA**

Dipartimento Neuroscienze, Biomedicina e Movimento

7° Corso di perfezionamento e aggiornamento professionale per una nuova
figura professionale: **Esperto Promotore Mobilità Ciclistica – anno 2020**

Elaborato di fine corso - scheda di sintesi

INDAGINI CONOSCITIVE PER LO SVILUPPO DI PROGETTI LEGATI ALLA BICICLETTA ALL'INTERNO DI UN PLESSO SCOLASTICO

Edoardo Chicco

edoardo.chicco@regione.fvg.it

Ingegnere

– **Michele Piatto**

– michele.piatto@gorizia.edrfvg.it

– Dottore in Economia e Commercio

Lo sviluppo della ciclabilità è attinente alle competenze professionali dei relatori.

1 - Obiettivi:

Sviluppo di una maggiore propensione all'utilizzo di una mobilità sostenibile da parte degli utenti di una scuola.

2 – Principali risultati attesi:

Maggior conoscenza degli stakeholders.

3 – Elementi di innovazione / strategici:

Coinvolgimento di tutti gli attori presenti in una scuola

4 – Eventuali ricadute occupazionali prevedibili:

Indotte dagli investimenti e da eventuali eventi

5 – Soggetti coinvolti:

Studenti, docenti personale scolastico in genere, ditte produttrici prodotti ciclistici

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

Coinvolgimento altre istituzioni, dirigenti scolastici, altri attori

7 – Punti di forza e punti di debolezza:

Maggior conoscenza - inattività

8 – Conclusioni:

Focalizzare l'importanza dello sviluppo di uno sviluppo della "cultura" ciclistica da accompagnare agli investimenti.

Se ritenete una foto
dell'estensore dell'
elaborato



UNIVERSITÀ
di **VERONA**

Dipartimento Neuroscienze, Biomedicina e Movimento

7° Corso di perfezionamento e aggiornamento professionale per una nuova
figura professionale: **Esperto Promotore Mobilità Ciclistica – anno 2020**

Elaborato di fine corso - scheda di sintesi

“FVG5 E PISTE CICLABILI INTERCOMUNALI CONNESSE”

**INQUADRAMENTO, ANALISI E PROBLEMATICHE DEL PROCESSO
PROGRAMMATICO E PROGETTUALE IN UN CASO REALE**

Ing. Davide Rigonat

Via Michelstaedter, 8 – Gorizia

e-mail: info@dedaloprogetti.it

cell. 349-322825

Laureato in Ingegneria Edile - Libero professionista e funzionario tecnico part-time presso l'Ente di
Decentramento Regionale (EDR) di Gorizia

Il tema è stato scelto in quanto consente di trasmettere possibili spunti per un miglioramento del sistema di
programmazione e gestione della ciclabilità di area vasta desunti da un'esperienza reale.



1 - Obiettivi:

Illustrare la complessità del processo di programmazione e progettazione di una nuova pista ciclabile
sovracomunale partendo da un caso reale, evidenziandone i principali elementi di criticità.

2 – Principali risultati attesi:

Stimolo per promuovere, dall'alto e dal basso, un processo di razionalizzazione e implementazione degli
organi preposti alla programmazione, realizzazione e gestione delle reti ciclabili.

3 – Elementi di innovazione / strategici:

Stimolo al riconoscimento dell'utilità (anche economica) di un sistema di programmazione e gestione della
rete ciclabile sovracomunale improntato a criteri più razionali e moderni di stampo europeo.

4 – Eventuali ricadute occupazionali prevedibili:

Limitate nel breve periodo, legate soprattutto alla possibile strutturazione delle strutture pubbliche
pertinenti; ampie nel medio e lungo periodo a seguito del volano costituito da una rete ciclabile meglio
pensata e gestita e dell'indotto collegato.

5 – Soggetti coinvolti:

Amministrazioni pubbliche centrali e locali, portatori di interessi privati, popolazione, tessuto economico,
tecnici e progettisti.

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

Sensibilizzazione degli attori politici e delle amministrazioni pubbliche circa le opportunità legate ad una più
razionale programmazione e gestione della rete ciclabile come fattore di miglioramento del tessuto sociale
ed economico.

7 – Punti di forza e punti di debolezza:

Punti di forza: modernizzazione e razionalizzazione degli attuali strumenti di governance di settore,
potenziali rilevanti ricadute sociali ed economiche positive. Punti di debolezza: una certa diffidenza rispetto
al nuovo, complessità e delle strutture da riformare, legislazione in diversi casi sovrapposta e conflittuale.

8 – Conclusioni:

Dall'analisi di un caso concreto si possono cogliere gli spunti per un possibile ripensamento degli attuali
standard legati al ciclo di vita delle nostre piste ciclabili, con evidenti ricadute positive a tutti i livelli.

Punti di forza: ricchezza del patrimonio italiano infrastrutturale ferroviario-storico-paesaggistico in disuso e da valorizzare; esempi virtuosi di riconversione in ambito nazionale e non, già attuati; recupero di sedimenti esistenti con interventi rispettosi dell'ambiente e con un impatto minimo sul territorio evitando il consumo di suolo pubblico vergine; sviluppo della rete intermodale; incentivo e volano per l'economia e il turismo.

Punti di debolezza: problemi di acquisizione delle aree; reperimento dei finanziamenti; pluralità di soggetti da coinvolgere per la realizzazione; mancanza di una visione d'insieme; gestione frammentaria dalla realizzazione a gestione dei percorsi ciclabili realizzati; manutenzione dei beni; pluralità nella visione di sviluppo.

8 – Conclusioni:

Il recupero degli ex sedimenti ferroviari e delle opere d'arte ivi connesse quali stazioni ferroviarie in abbandono, di caselli, ponti e gallerie è un'opportunità per mantenere viva la memoria storica di luoghi, di toponimi, di vedute e paesaggi riconvertendo i tracciati, seppur con funzioni diverse, ai fini della mobilità dolce, garantendo la continuità spaziale dell'opera nel pieno rispetto dell'ambiente e con un minimo impatto sul territorio che viene valorizzato e arricchito da un'offerta culturale, storica e paesaggistica senza eguali.