



10° Corso di perfezionamento e aggiornamento professionale per una nuova figura professionale:

Esperto promotore della Mobilità Ciclistica

anno 2023

Titoli e tematiche delle 62 tesine

Provenienza regionale dei partecipanti

Piemonte	6
Liguria	1
Lombardia	19
Trentino AA	3
Veneto	14
Emilia Rom.	4

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

Basilicata	1
Campania	2
Svizzera	1
totale	62

I 62 elaborati finali risultano così ripartiti per temi di interesse: 10 Progettazione urbana, 9 Mobilità territoriale, 9 Educazione e coinvolgimento, 4 Promuovere il cambiamento, 4 Mobility management, 4 Cicloturismo, 2 Costruzione di eventi, 2 Modellistica numerica, 2 Manualistica progettuale, 2 Comunicazione, ecc.

	Nominativo e ambito professionale / titolo di studio	Residenza	Tematica	Titolo dell'elaborato finale
--	--	-----------	----------	------------------------------

1	Abate Andrea (Diploma Accademico in Nuove Tecnologie per l'Arte - ciclomeccanico)	Bergamo (BG)	Ciclabilità e disabilità	Lumaca – Promozione della Mobilità Ciclistica Inclusiva
2	Angelelli Danilo (giornalista)	Anzio (RM)	Comunicazione	PODCAST "CICLABILANDIA. IL PAESE CHE VOGLIAMO"
3	Battistini Sergio (imprenditore)	Commezzadura (TN)	Mobilità territoriale	La Pista Ciclabile della Valle di Sole: da infrastruttura turistica a benchmark europeo per la mobilità sostenibile e gli spostamenti casa-lavoro

Collaborazioni di:



Esperti Promotori
Mobilità Ciclistica

con il patrocinio di





4	Bernieri Cristina (dipendente comunale)	Mantova (MN)	Costruzione di eventi	MantoVainbicielletta – prendi la bici, trovi un tesoro
5	Bertol Nils (biologo)	Bressanone (BZ)	Educazione e coinvolgimento	Promuovere la mobilità ciclistica a Bressanone e Varna attraverso attività in vari ambiti
6	Bertolin Silvia (impiegata)	Cassola (VI)	Educazione e coinvolgimento	Un nuovo piano mobilità casa-scuola per il territorio bassanese
7	Bonomi Raffaella Chiara (formatrice)	Travagliato (BS)	Costruzione di eventi	Il BAM! a Brescia
8	Borgonovo Giovanni (architetto)	Meda (MB)	Mobilità territoriale	La rete: un percorso partecipativo per la realizzazione di un biciplan per la provincia di Monza e Brianza
9	Bosco Andrea (accompagnatore viaggi)	Chieri (TO)	Mobilità territoriale	Pistaaa! La Blue Way Piemontese
10	Bresciani Lorena (impiegata)	Ghedi (BS)	Imprenditoria sociale	"La staffetta" la storia del bici grill chiosco multiservizi che vuole essere il nuovo punto di riferimento per cicloamatori e turisti e per la promozione della mobilità sostenibile in Valle Sabbia
11	Bricca Susanna (impiegata)	Soave (VR)	Accoglienza turistica	Il cicloturismo come opportunità di sviluppo per il territorio - realizzazione di un'area di accoglienza dedicata al turismo-slow nei pressi di Soave (VR)
12	Bruschi Marco (architetto comunale)	Ancona (AN)	Mobilità territoriale	Una rete ciclabile per la città di Ancona
13	Camon Silvia (Export Manager bike industry)	Brendola (VI)	Cicloturismo	Realizzazione di pacchetti cicloturistici a promozione del territorio per agenzie di viaggio specializzate in viaggi di gruppo in Veneto
14	Campodipietro Pellegrino (ferroviere)	Alessandria (AL)	Progettazione urbana	IL QUARTIERE COME LABORATORIO D' IDEE
15	Casali Matteo (progetti europei)	Poppi (AR)	Comunicazione	Generare il cambiamento: la comunicazione non mediale come strumento strategico per favorire la mobilità ciclistica
16	Castellini Fabio (bike sharing)	Padova (PD)	App per bike sharing	Bike On Demand
17	Catalfamo Maurizio (pensionato)	Mirano (VE)	In bici per ascoltare se stessi	Sfide personali: Cicloturismo come viaggio interiore nella psiche umana

Collaborazioni di:



Esperti Promotori
Mobilità Ciclistica

con il patrocinio di





18	Celino Marco (Geometra)	Melfi (PZ)	Progettazione urbana	Melfi città ciclabile e sostenibile: Primi passi e applicazione pratica
19	Cerderio Maria Laura (sociologa)	Torino (TO)	Mobility management	In bici al lavoro Promovendo la mobilità ciclistica al ITCILO di Torino
20	Colombo Stefano (ingegnere)	Brendola (VI)	Intermodalità cicloturistica	Proposta di introduzione di un servizio di trasporto biciclette sugli autobus extraurbani, a supporto del cicloturismo in Provincia di Vicenza
21	D'Amore Pier Paolo (informatico)	Eboli (SA)	Educazione e coinvolgimento	Le basi per l'Evoluzione
22	Feltrin Lorenzo (ingegnere)	Occhiobello (RO)	Mobilità territoriale	CICLOVIA DELLA SINISTRA PO: UNA STRATEGIA PER LE COMUNITÀ RIVIERASCHE
23	Ferrari Kevin (ingegnere)	Polpenazze del Garda (BS)	Cicloturismo gravel	Creazione di un percorso gravel permanente nella catena del Lagorai
24	Ferrari Mattia (educatore)	Cremona (CR)	Educazione e coinvolgimento	Pedalogia - Officina di Pedagogia a Pedali
25	Fischetti Matteo (ingegnere)	Torino (TO)	Cicloturismo	Vezzolano e dintorni su due ruote
26	Fontanive Monica (Mental Coach Life)	Venezia (VE)	Promuovere il cambiamento	Bike Wellness Coaching Tecniche Mentali e Mobilità Sostenibile
27	Franceschi Alessandra (bancaria)	Granarolo Dell'Emilia (BO)	Mobility management	Bike&Tie
28	Gjoshi Romeo (ingegnere)	Roma (RM)	Progettazione urbana	Sviluppo di un modello per il dimensionamento dei posti bici nelle stazioni ferroviarie
29	Lanfaloni Matteo (ingegnere)	Perugia (PG)	Mobilità territoriale	Come sviluppare la ciclabilità nel territorio della Piana di Assisi
30	Lenzi Ilaria (campagne per la mobilità attiva e sostenibile)	Milano (MI)	Proposte per famiglie e scuole	ABBRACCIAMI 2.0 Famiglie e bambin* in bici alla scoperta di Milano
31	Leone Giocondo (ingegnere)	Sapri (SA)	Cicloturismo	La storia quale traino per lo sviluppo ecosostenibile e la divulgazione della ecomobilità Come conoscere i tesori paesaggistici dell'Italia
32	Marchiante Stefano (Professionista comunicazione)	Venezia (VE)	Organizzazione amministrativa comunale	Promuovere la mobilità ciclistica in un territorio attraverso l'amministrazione pubblica: analisi del

Collaborazioni di:



**Esperti Promotori
Mobilità Ciclistica**

con il patrocinio di





				funzionigramma del Comune di Venezia e individuazione di possibili funzioni chiave
33	Marchioni Ezio (studente di urbanistica)	Conegliano (TV)	Progettazione urbana	Moderazione del traffico in via Giunti a Conegliano: un imprinting per futuri interventi partecipati cittadini
34	Marconati Paolo (insegnante)	Castello di Godego (TV)	Educazione e coinvolgimento	In bici, che ne dici? Un progetto replicabile, volto a promuovere la mobilità sostenibile in ambito scolastico
35	Mastrandrea Francesca (insegnante)	Roccastrada (GR)	Educazione e coinvolgimento	Educare alla Bellezza, promuovendo e progettando la Mobilità ciclistica nelle Scuole superiori
36	Mena Valentina (architetto urbanista)	Milano (MI)	Manualistica	LINEE GUIDA Rete ciclabile in Alto Adige
37	Mezzavilla Loris (ingegnere)	Nettuno (RM)	Modellistica pianificatoria	Una metodologia per determinare la rete ciclabile di accesso a un grande punto di interesse
38	Migazzi Alessio (imprenditore)	Pellizzano (TN)	Mobilità territoriale	La Pista Ciclabile della Valle di Sole: da infrastruttura turistica a benchmark europeo per la mobilità sostenibile e gli spostamenti casa-lavoro
39	Monaci Marco (ingegnere)	Castelnuovo Rangone (MO)	Mobilità territoriale	OPPORTUNITÀ E PROBLEMATICHE LEGATE ALLA REALIZZAZIONE DI CICLOVIE IN AMBITO RURALE E LUNGO I CANALI DI BONIFICA II caso studio della Ciclovía Carpi-Guastalla - (Emilia-Romagna)
40	Odoardi Giancarlo (Giornalista pubblicista)	Pescara (PE)	Ricerca, comunicazione e mobility management	OSMOCI - Osservatorio sulla Mobilità Ciclistica
41	Paccagnini Andrea (studente di Geourbanistica)	Besnate (VA)	Mobilità territoriale	Proposte per la promozione del cicloturismo sul Lago Maggiore
42	Paci Enrico (impiegato)	Borgo San Lorenzo (FI)	Promuovere il cambiamento	MASSA CICLICA
43	Pagliotta Marco (informatico)	Milano (MI)	Progettazione urbana	La mobilità ciclabile a San Donato Milanese sfide presenti e prospettive future col supporto digitale e crowdsourced
44	Paltrinieri Davide (informatico)	Modena (MO)	Progettazione urbana	Primi passi per Strade Scolastiche
45	Paoloni Daniele (informatico)	Verona (VR)	App cicloturistica	Nuova APP per piste ciclabili ufficiali

Collaborazioni di:



Esperti Promotori
Mobilità Ciclistica

con il patrocinio di





46	Paron Andrea (commerciale)	Canton Ticino (Svizzera)	Normativa bambini	Bambini nel traffico. Normative e soluzioni per la ciclabilità
47	Pasquini Michela (ingegnere)	Polverigi (AN)	Progettazione urbana	Ancona Città 30 – caso studio quartiere Archi
48	Pepe Mauro (RSPP – formatore sicurezza)	Casorate Sempione (VA)	Promuovere il cambiamento	“Pedalare per la Salute in Sicurezza”
49	Porta Oscar (informatico)	Milano (MI)	Mobility management	Mobility Manager - ruolo chiave per la transizione ecologica
50	Russo Laura (insegnante)	Sesto San Giovanni (MI)	Educazione e coinvolgimento	FIAB Summer Bike Camp
51	Scarpato Ilaria (dottore forestale)	Baone (PD)	Gestione ciclovie	LA NUOVA FIGURA PREVISTA DALLA LEGISLAZIONE VENETA: IL SOGGETTO GESTORE DELLA CICLOVIA. TRE CASI DI STUDIO
52	Scianaro Daniela (guida ambientale escursionistica)	Lecce (LE)	Mobilità territoriale	Discovery Lecce by Bike
53	Signorelli Ismaele (tecnico comunale)	Torre Boldone (BG)	Progettazione urbana	Parcheggi per biciclette. Ridondanza e benefici immediati
54	Simonetto Siro (funzionario pubblico)	Ponzano Veneto (TV)	Promuovere il cambiamento	Il giracomune da Città 30 a Città Eco
55	Miriam Soldi (disegnatrice tecnica)	Cremona (CR)	Manualistica	Linee guida per la mappatura di percorsi ciclopeditoni in aree naturalistiche
56	Tomassetti Federica (educatrice professionale)	Milano (MI)	Proposte per famiglie e scuole	ABBRACCIAMI 2.0 Famiglie e bambin* in bici alla scoperta di Milano
57	Trucco Carol (architetto comunale)	Genova (GE)	Progettazione urbana	Dal ciclismo urbano alla riqualificazione della città: una Genova policentrica a misura di persone Lo spazio in città?... è finito!
58	Vantaggiato Simona (insegnante)	Torino (TO)	Educazione e coinvolgimento	La mia scuola a pedali
59	Vassallo Michele (insegnante)	Milano (MI)	Educazione e coinvolgimento	La bicicletta a scuola

Collaborazioni di:



Esperti Promotori
Mobilità Ciclistica

con il patrocinio di





60	Vaudagna Stefano (ingegnere)	Lanzo Torinese (TO)	Cicloturismo	La Ciclovia Reale
61	Vitobello Vincenzo (ingegnere)	BARLETTA (BT)	Modellistica	Applicazione del Multinomial Logit model per la scelta di un percorso ciclabile in base al livello di sicurezza percepita
62	Zucchi Virginia Carlotta (buyer)	Crema (CR)	Progettazione urbana	L'isola che non c'è - IL Parco della Pierina

su 62 partecipanti / elaborati finali:

- 10 Progettazione urbana
 - IL QUARTIERE COME LABORATORIO D' IDEE - **Campodipietro Pellegrino di** Alessandria (AL)
 - Melfi città ciclabile e sostenibile: Primi passi e applicazione pratica - **Celino Marco di** Melfi (PZ)
 - Moderazione del traffico in via Giunti a Conegliano: un imprinting per futuri interventi partecipati cittadini - **Marchioni Ezio di** Conegliano (TV)
 - Parcheggi per biciclette. Ridondanza e benefici immediati - **Signorelli Ismaele di** Torre Boldone (BG)
 - Sviluppo di un modello per il dimensionamento dei posti bici nelle stazioni ferroviarie - **Gjoshi Romeo di** Roma (RM)
 - La mobilità ciclabile a San Donato Milanese sfide presenti e prospettive future col supporto digitale e crowdsourced - **Pagliotta Marco di** Milano (MI)
 - Primi passi per Strade Scolastiche - **Paltrinieri Davide di** Modena (MO)
 - Ancona Città 30 – caso studio quartiere Archi - **Pasquini Michela di** Polverigi (AN)
 - Dal ciclismo urbano alla riqualificazione della città: una Genova policentrica a misura di persone Lo spazio in città?... è finito! - **Trucco Carol di** Genova (GE)
 - L'isola che non c'è - IL Parco della Pierina - **Zucchi Virginia Carlotta di** Crema (CR)
- 9 Mobilità territoriale
 - La Pista Ciclabile della Valle di Sole: da infrastruttura turistica a benchmark europeo per la mobilità sostenibile e gli spostamenti casa-lavoro - **Battistini Sergio di** Commezzadura (TN) e **Migazzi Alessio di** Pellizzano (TN)
 - La rete: un percorso partecipativo per la realizzazione di un biciplan per la provincia di Monza e Brianza - **Borgonovo Giovanni di** Meda (MB)
 - Pistaaa! La Blue Way Piemontese - **Bosco Andrea di** Chieri (TO)
 - Una rete ciclabile per la città di Ancona - **Bruschi Marco di** Ancona (AN)

Collaborazioni di:



Esperti Promotori
Mobilità Ciclistica

con il patrocinio di





- CICLOVIA DELLA SINISTRA PO: UNA STRATEGIA PER LE COMUNITÀ RIVIERASCHE - **Feltrin Lorenzo di Occhiobello (RO)**
- Come sviluppare la ciclabilità nel territorio della Piana di Assisi - **Lanfalconi Matteo di Perugia (PG)**
- OPPORTUNITÀ E PROBLEMATICHE LEGATE ALLA REALIZZAZIONE DI CICLOVIE IN AMBITO RURALE E LUNGO I CANALI DI BONIFICA Il caso studio della Ciclovia Carpi-Guastalla - (Emilia-Romagna) - **Monaci Marco di Castelnovo Rangone (MO)**
- Proposte per la promozione del cicloturismo sul Lago Maggiore - **Paccagnini Andrea di Besnate (VA)**
- Discovery Lecce by Bike - **Scianaro Daniela di Lecce (LE)**
- 9 Educazione e coinvolgimento
 - Promuovere la mobilità ciclistica a Bressanone e Varna attraverso attività in vari ambiti - **Bertol Nils di Bressanone (BZ)**
 - Un nuovo piano mobilità casa-scuola per il territorio bassanese - **Bertolin Silvia di Cassola (VI)**
 - Le basi per l'Evoluzione - **D'Amore Pier Paolo di Eboli (SA)**
 - Pedagogia - Officina di Pedagogia a Pedali - **Ferrari Mattia di Cremona (CR)**
 - In bici, che ne dici? Un progetto replicabile, volto a promuovere la mobilità sostenibile in ambito scolastico - **Marconati Paolo di Castello di Godego (TV)**
 - Educare alla Bellezza, promuovendo e progettando la Mobilità ciclistica nelle Scuole superiori - **Mastrandrea Francesca di Roccastrada (GR)**
 - FIAB Summer Bike Camp - **Russo Laura di Sesto San Giovanni (MI)**
 - La mia scuola a pedali - **Vantaggiato Simona di Torino (TO)**
 - La bicicletta a scuola - **Vassallo Michele di Milano (MI)**
- 4 Promuovere il cambiamento
 - Bike Wellness Coaching Tecniche Mentali e Mobilità Sostenibile - **Fontanive Monica di Venezia (VE)**
 - MASSA CICLICA - **Paci Enrico di Borgo San Lorenzo (FI)**
 - "Pedalare per la Salute in Sicurezza" - **Pepe Mauro di Casorate Sempione (VA)**
 - Ilgiracomune da Città 30 a Città Eco - **Simonetto Siro di Ponzano Veneto (TV)**
- 4 Cicloturismo
 - Realizzazione di pacchetti cicloturistici a promozione del territorio per agenzie di viaggio specializzate in viaggi di gruppo in Veneto - **Camon Silvia di Brendola (VI)**
 - Vezzolano e dintorni su due ruote - **Fischetti Matteo di Torino (TO)**
 - La storia quale traino per lo sviluppo ecosostenibile e la divulgazione della ecomobilità Come conoscere i tesori paesaggistici dell'Italia - **Leone Giocondo di Sapri (SA)**

Collaborazioni di:



Esperti Promotori
Mobilità Ciclistica

con il patrocinio di





- La Ciclovia Reale - **Vaudagna Stefano di** Lanzo Torinese (TO)

- 3 Mobility management
 - In bici al lavoro Promovendo la mobilità ciclistica al ITCILO di Torino - **Cerderio Maria Laura di** Torino (TO)
 - Bike&Tie - **Franceschi Alessandra di** Granarolo Dell'Emilia (BO)
 - Mobility Manager - ruolo chiave per la transizione ecologica - **Porta Oscar di** Milano (MI)

- 2 Costruzione di eventi
 - MantoVainbicycle - prendi la bici, trovi un tesoro - **Bernieri Cristina di** Mantova (MN)
 - Il BAM! a Brescia - **Bonomi Raffaella Chiara di** Travagliato (BS)

- 2 Modellistica
 - Una metodologia per determinare la rete ciclabile di accesso a un grande punto di interesse - **Mezzavilla Loris di** Nettuno (RM)
 - Applicazione del Multinomial Logit model per la scelta di un percorso ciclabile in base al livello di sicurezza percepita - **Vitobello Vincenzo di** BARLETTA (BT)

- 2 Manualistica
 - LINEE GUIDA Rete ciclabile in Alto Adige - **Mena Valentina di** Milano (MI)
 - Linee guida per la mappatura di percorsi ciclopeditoni in aree naturalistiche - **Miriam Soldi di** Cremona (CR)

- 2 Comunicazione
 - PODCAST "CICLABILANDIA. IL PAESE CHE VOGLIAMO" - **Angelelli Danilo di** Anzio (RM)
 - Generare il cambiamento: la comunicazione non mediale come strumento strategico per favorire la mobilità ciclistica - **Casali Mattia di** Poppi (AR)

- 1 Organizzazione amministrativa comunale
 - Promuovere la mobilità ciclistica in un territorio attraverso l'amministrazione pubblica: analisi del funzionigramma del Comune di Venezia e individuazione di possibili funzioni chiave - **Marchiante Stefano di** Venezia (VE)

Collaborazioni di:



Esperti Promotori
Mobilità Ciclistica

con il patrocinio di





- Proposte per famiglie e scuole
 - ABBRACCIAMI 2.0 Famiglie e bambin* in bici alla scoperta di Milano - **Lenzi Ilaria di Milano (MI)** e **Tomassetti Federica di Milano (MI)**
- 1 Intermobilità cicloturistica
 - Proposta di introduzione di un servizio di trasporto biciclette sugli autobus extraurbani, a supporto del cicloturismo in Provincia di Vicenza - **Colombo Stefano di Brendola (VI)**
- 1 In bici per ascoltare se stessi
 - Sfide personali: Cicloturismo come viaggio interiore nella psiche umana - **Catalfamo Maurizio di Mirano (VE)**
- 1 App per bike sharing
 - Bike On Demand - **Castellini Fabio di Padova (PD)**
- 1 App cicloturistica
 - Nuova APP per piste ciclabili ufficiali - **Paoloni Daniele di Verona (VR)**
- 1 Cicloturismo Gravel
 - Creazione di un percorso gravel permanente nella catena del Lagorai - **Ferrari Kevin di Polpenazze del Garda (BS)**
- 1 Accoglienza turistica
 - Il cicloturismo come opportunità di sviluppo per il territorio - realizzazione di un'area di accoglienza dedicata al turismo-slow nei pressi di Soave (VR) - **Bricca Susanna di Soave (VR)**
- 1 Imprenditoria sociale
 - "La staffetta" la storia del bici grill chiosco multiservizi che vuole essere il nuovo punto di riferimento per cicloamatori e turisti e per la promozione della mobilità sostenibile in Valle Sabbia - **Bresciani Lorena di Ghedi (BS)**
- 1 Gestione ciclovie
 - LA NUOVA FIGURA PREVISTA DALLA LEGISLAZIONE VENETA: IL SOGGETTO GESTORE DELLA CICLOVIA. TRE CASI DI STUDIO - **Scarpato Ilaria di Baone (PD)**

Collaborazioni di:



Esperti Promotori
Mobilità Ciclistica

con il patrocinio di





- 1 Ciclabilità e disabilità
 - Lumaca – Promozione della Mobilità Ciclistica Inclusiva - **Abate Andrea di Bergamo** (BG)

- 1 Normativa bambini
 - Bambini nel traffico. Normative e soluzioni per la ciclabilità - **Paron Andrea di Canton Ticino** (Svizzera)

- 1 Ricerca, comunicazione e mobility management
 - OSMOCI - Osservatorio sulla Mobilità Ciclistica - **Odoardi Giancarlo di Pescara** (PE)

Collaborazioni di:



Esperti Promotori
Mobilità Ciclistica

con il patrocinio di





Dipartimento Neuroscienze, Biomedicina e Movimento

Elaborato di fine corso - scheda di sintesi

Andrea Abate

Diploma Accademico di 1° Livello in Nuove Tecnologie dell'Arte, Master Bikeitalia di Meccanica Ciclistica

AA

C'è una porzione della popolazione ritenuta vulnerabile: sia per disabilità motorie sia per una percezione di sé di persona poco incline a sforzi motori, che possono essere considerati gravosi. È particolarmente reticente anche solo a “provare” a familiarizzare con la bicicletta. Il mio obiettivo è incoraggiare queste persone e tentare di comprenderle. Anche io sono un invalido che attraversa alcune difficoltà, seppur non sempre visibili, nella mobilità in bicicletta.

Dare occasione di autonomia e divertimento attraverso l'uso della bici. Una prima esperienza potrebbe gradualmente diventare un'opportunità per un utilizzo continuativo, adottando se possibile anche biciclette adattate e/o assistite elettricamente.

L'inclusività è un aspetto che sembra poco considerato nella promozione della mobilità ciclistica. Obiettivo di questo progetto è quello di cercare di parlare a fasce di popolazione deboli, meno rappresentate. L'innovazione è proprio l'inclusione di soggetti deboli nel discorso della mobilità attiva.

Possibile impiego di esperti di attività fisica adattata (es. laureati in scienze motorie), aumento della circolazione di biciclette, anche specifiche per chi necessita di aiuti particolari. Infine, sarebbe auspicabile il mio coinvolgimento in progetti di promozione della mobilità ciclistica anche adattata.

Possibili amministrazioni e partner potenzialmente interessati al progetto: penso a Comuni, associazioni rivolte al benessere di persone fragili, ma anche soggetti produttori/distributori di biciclette adattate.

Conoscere le necessità di chi è reticente ad usare la bicicletta, anche solo per scarsa fiducia nei confronti delle sue capacità fisiche.

Individuare elementi di criticità nella pianificazioni delle infrastrutture che rendano l'uso della bicicletta particolarmente pericoloso per persone fragili.

Stilare, poi, un primo messaggio che presenti il progetto, possibilmente con immagini allegate, da proporre a soggetti che potrebbero configurarsi come partner. Utenti ma anche, ad esempio FIAB, amministratori, produttori di biciclette adattate.

7 – Punti di forza e punti di debolezza:

Punti di forza: promozione della mobilità ciclistica rivolta a fasce di popolazione poco considerate, rendendo più inclusivo il discorso sulla mobilità ciclistica, concentrarsi sull'aspetto "divertente" dell'andare in bicicletta e meno sull'aspetto della prestazione.

Punti di debolezza: difficoltà nel reperimento di biciclette accessibili, pensate per chi trova difficoltà nell'uso di una bici tradizionale, rischio di ottenere poco coinvolgimento da parte dell'utenza di riferimento.

8 – Conclusioni:

2 – A partire dal 2020 mi sono reso conto di alcune mie difficoltà nell'uso della bicicletta, soprattutto nella precarietà del traffico: difficoltà che ho imparato ad affrontare ma che, in alcuni momenti di particolare fragilità, mi ritrovo ancora a fronteggiare. Ho scoperto che questi problemi sono dovuti alla malattia.

Come me, credo che molti altri incontrino difficoltà simili o maggiori, che li faccia sentire esclusi dai sempre più frequenti discorsi sulla mobilità leggera. L'obiettivo a lungo termine è il dialogo tra la promozione della mobilità ciclistica e gli utenti spaventati, per vari motivi, dal mezzo bicicletta.



UNIVERSITÀ
di VERONA

Dipartimento Neuroscienze, Biomedicina e Movimento

10° Corso di perfezionamento e aggiornamento professionale per una nuova figura professionale: **Esperto Promotore Mobilità Ciclistica – anno 2023**

Elaborato di fine corso - scheda di sintesi

PODCAST “CICLABILANDIA. IL PAESE CHE VOGLIAMO”

Questo elaborato perché: 1. *da sempre interessato a contenuti audio, di cui, grazie ai podcast, assistiamo a una rinascita*; 3. *il podcast è un mezzo di comunicazione intimo e si presta bene a veicolare temi come la mobilità attiva*; 4. *si può fruire del podcast facendo altro, come ad esempio... andare in bici*; 5. *Raccontare il territorio, soprattutto attraverso un mezzo di trasporto che meglio di altri ti consente di conoscerlo, significa raccontare chi siamo.*

DANILO ANGELELLI

Via Manfredi, 34 – 00042 Anzio (RM) | daniloangelelli@libero.it | cell. 339 2051887

Diploma di Laurea | Giornalista | Operatore Ufficio Comunicazione | [Conduttore radio](#) |

Autore e host del [podcast “Con la bici in cerca d'autore”](#) | Scrivo di [bici e inclusione](#)

1. **Obiettivi** | Proporre attraverso un mezzo di comunicazione intimo, di cui si può fruire mentre si pedala, riflessioni e informazioni sulla mobilità attiva, la ciclabilità, la possibilità di vivere in città a d'uomo.
2. **Risultati attesi** | Far crescere l'interesse per contenuti audio in persone che amano la bici, dare la possibilità di approfondire temi a loro cari e conoscere buone pratiche attraverso un prodotto leggero, che provi a riportare suoni reali ed evocare colori e profumi.
3. **Elementi di innovazione/strategici** | L'innovazione sta proprio nel mezzo che si propone: accessibile a tutti, non richiede attenzione assoluta (si può fare altro mentre si ascolta). Inoltre è un podcast quasi tutto registrato mentre si pedala. Può scattare l'identificazione: chi è nel podcast parla di cose che sta facendo e fa le stesse cose di chi ascolta. Gli altri podcast sulla bici sono quasi sempre registrati in studio.
4. **Soggetti coinvolti** | Tre: un curatore-autore-host, un redattore e un montatore – sound designer. Otto le guide per l'intera stagione: uno ogni puntata.
5. **Principali azioni da attivare e primi passi per cominciare** | Contattare Fiab, Federbiciclisti, Bikeitalia, casa editrice Ediciclo, ... Verificare la loro disponibilità a promuovere il podcast e a individuare operatrici/operatori che faranno da guide nel corso delle puntate.



UNIVERSITÀ
di VERONA

Dipartimento Neuroscienze, Biomedicina e Movimento

10° Corso di perfezionamento e aggiornamento professionale per una nuova figura professionale: **Esperto Promotore Mobilità Ciclistica – anno 2023**

Elaborato di fine corso - scheda di sintesi

La Pista Ciclabile della Valle di Sole: da infrastruttura turistica a benchmark europeo per la mobilità sostenibile e gli spostamenti casa-lavoro

Alessio Migazzi e Sergio Battistini

a.migazzi@dolomeet.com - s.battistini@dolomeet.com - Consulenti bike e soci di Dolomeet Srl

Immaginiamo un nuovo approccio alla mobilità sostenibile di Valle partendo da due punti di forza: la presenza di una pista ciclabile ben progettata e di una ferrovia a scartamento ridotto.

AAAAAAAAAAAAAAAAAAAAAAAAAAAAAAAAAAAA

1 - Obiettivi:

Dare consapevolezza e promuovere presso gli enti pubblici locali l'opportunità di migliorare la pista ciclabile esistente trasformandola da infrastruttura a servizio dei turisti a vero e proprio presidio viabilistico per il tragitto casa lavoro.

2 – Principali risultati attesi:

Sensibilizzare gli enti pubblici promuovendo la realizzazione di alcuni tratti ex novo della pista ciclabile, introdurre la figura del Mobility Manager di valle come facilitatore di processi, aumentare la sicurezza reale e percepita sull'intero tragitto e migliorare la convivenza ciclisti-pedoni.

3 – Elementi di innovazione / strategici:

Nuovi servizi tra i quali mappatura di fontane e fontanili insistenti sull'asse della ciclabile, estensione dell'obbligo della figura del Mobility Manager non soltanto ad enti con più di 100 dipendenti ma anche ad aggregati di enti con dimensioni più piccole, introduzione di una abaco della segnaletica.

4 – Eventuali ricadute occupazionali prevedibili:

Proponiamo l'attivazione a livello nei enti pubblici di una task force che si occupi di mobilità casa-lavoro e casa-scuola e che approfondisca le necessità dei singoli dipendenti e le prospettive nell'utilizzo di mezzi sostenibili in sostituzione della mobilità veicolare attuale.

5 – Soggetti coinvolti:

13 Comuni, il Parco Nazionale dello Stelvio, il Parco naturale Adamello Brenta, la Rete delle Riserve del Fiume Noce, la Provincia autonoma di Trento e l'APT della Valle di Sole e la Comunità della Valle di Sole in quanto soggetti attuatori delle nuove strategie di viabilità e mobilità turistica.

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

Sistemazione di alcuni tratti della pista ciclabile, inserimento di tratti ex-novo dalla pista ciclabile esistente ai centri urbani, introduzione della figura del Mobility Manager di valle.

7 – Punti di forza e punti di debolezza:

Da analisi S.W.O.T. abbiamo individuato come punti di forza la riduzione del traffico veicolare nell'area indicata per la tratta casa-lavoro, miglioramento delle attività motorie tra i residenti, miglioramento dell'offerta, tra i punti di debolezza la sicurezza che va garantita introducendo segnaletica e la convivenza tra ciclisti ed altri utenti sul percorso ciclabile in generale.

8 – Conclusioni:

Attraverso l'attivazione di una serie di iniziative ed investimenti mirati oltre all'attivazione di un percorso di facilitazione mediato da un Mobility Manager vorremmo puntare a sperimentare in una piccola valle alpina un modello che ci porti ad essere trainanti e non trainati nell'innovazione territoriale. Un modello che, grazie alla collaborazione di tutta la popolazione, ci porti a diventare benchmark europeo, alpino e sostenibile.



UNIVERSITÀ
di VERONA

Dipartimento Neuroscienze, Biomedicina e Movimento

10° Corso di perfezionamento e aggiornamento professionale per una nuova figura professionale: **Esperto Promotore Mobilità Ciclistica – anno 2023**

Elaborato di fine corso - scheda di sintesi

Promuovere la mobilità ciclistica a Bressanone e Varna attraverso attività in vari ambiti

Nils Bertol

Biologo, MSc; Via Pentolai 5, 39042 Bressanone; nils.bertol@posteo.net; 371 4495394

Vorrei migliorare l'immagine della bicicletta come mezzo di trasporto nel mio comune con attività rivolte a tutt*, da bambin*, a famiglie e adult*. Con laboratori, eventi e campagne pubblicitarie vorrei aumentare il numero di persone che di conseguenza scelgono di usare la bicicletta per i loro spostamenti.

1 - Obiettivi:

Migliorare l'immagine della bicicletta come mezzo di trasporto nel mio comune e per conseguenza aumentare il numero di persone che scelgono di usare la bicicletta per i loro spostamenti.

2 – Principali risultati attesi:

Migliorare l'immagine della bicicletta come mezzo di trasporto nel mio comune, aumentare il numero di persone che scelgono di usare la bicicletta per i loro spostamenti quotidiani e straordinari, creare una rete di associazioni, persone ed amministrazione pubblica che lavora per portare avanti questi obiettivi in futuro.

3 – Elementi di innovazione / strategici:

Secondo me la combinazione di laboratori nelle scuole, eventi sul tema con attività per tutte le età, campagne pubblicitarie positive e simpatiche e con la collaborazione tra varie associazioni, persone e l'amministrazione comunale si possono raggiungere gli obiettivi posti.

4 – Eventuali ricadute occupazionali prevedibili:

La mia idea prevede un lavoro a progetto per l'organizzazione degli eventi e per fare rete con le associazioni e le amministrazioni pubbliche. Inoltre, c'è il lavoro educativo con i laboratori nelle scuole.

5 – Soggetti coinvolti:

Amministrazioni comunali di Bressanone e Varna, associazioni nell'ambito dell'educazione sociale ed ambientale, varie altre associazioni ed anche punti di interesse come musei, masi da visitare, siti enogastronomici ecc.

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

Convincere le amministrazioni comunali dei risvolti positivi per la comunità per avere il loro sostegno politico ed economico. Ricerca di associazioni che potrebbero collaborare durante gli eventi. Creazione di una campagna pubblicitaria ed elaborazione dei laboratori per le scuole.

7 – Punti di forza e punti di debolezza:

Come punto di forza vedo la combinazione di varie attività per la promozione della mobilità ciclistica per raggiungere più persone ed ambiti differenti con un messaggio positivo. Il fatto che sia Bressanone che Varna stiano promuovendo la mobilità ciclistica dovrebbe essere di buon auspicio.

Le difficoltà saranno convincere le amministrazioni comunali di sostenere questo progetto e di trovare associazioni e persone disposte a collaborare anche a titolo gratuito per mettere in piedi gli eventi. Anche la necessità di fondi economici è sempre un fattore limitante.

8 – Conclusioni:

Credo che la combinazione di laboratori nelle scuole, pomeriggi in bicicletta con attività per tutte le età, una campagna pubblicitaria simpatica ed efficace, nonché una collaborazione sinergica tra varie associazioni, persone e l'amministrazione comunale possano portare a raggiungere gli obiettivi posti.



Dipartimento Neuroscienze, Biomedicina e Movimento

Elaborato di fine corso - scheda di sintesi

Silvia Bertolin

Via S. Domenico Savio, 29
36022 – Cassola (VI)
bertolinsilvia@gmail.com
cell 333 6290524

Laurea in Scienze Politiche – Professione: responsabile comunicazione e segreteria in un ente di ricerca sui cambiamenti climatici

Motivazione del tema dell'elaborato: contribuire al miglioramento della mobilità sostenibile del mio territorio.

^^

1 - Obiettivi:

- Esame della situazione degli spostamenti per raggiungere le scuole
- Sensibilizzazione e collaborazione con le amministrazioni del territorio, le scuole, le compagnie di trasporto e le famiglie per fare scelte di trasporto più sostenibili.

2 – Principali risultati attesi:

- Raccolta dati relativi agli spostamenti casa-scuola, per le scuole primarie, secondarie inferiori e superiori
- Sensibilizzazione dei dirigenti scolastici per l'individuazione dei mobility manager scolastici.
- Formazione dei mobility manager scolastici
- Attività di indagine delle problematiche tecniche dei principali percorsi casa-scuola e proposte di miglioramento.

3 – Elementi di innovazione / strategici:

Collaborazione e supporto da parte di portatori di interesse (comitati genitori, associazioni legate al mondo della bicicletta; ambientaliste; sportive).

4 – Eventuali ricadute occupazionali prevedibili:

Consulenze tecniche relative a biciplan scolastici; formazione dei mobility manager; conduzione di focus group interni alle scuole; comunicazione.

5 – Soggetti coinvolti:

Comune di Bassano del Grappa e 13 Comuni limitrofi del territorio

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

- Raccolta dati relativi agli spostamenti casa-scuola per le scuole superiori
- Sensibilizzazione dei dirigenti delle scuole per l'individuazione dei mobility manager scolastici.
- Sollecito all'Amministrazione Comunale per implementare un tavolo trasporti comunale che coinvolga tutti gli attori e i portatori di interesse.

7 – Punti di forza e punti di debolezza:

- + Lavoro partecipativo, che mira a coinvolgere tutti i soggetti coinvolti
- tempistiche amministrative

8 – Conclusioni:

Il progetto di strutturare in modo più partecipativo e meglio organizzato l'analisi della situazione della mobilità casa-scuola è parte fondamentale di un piano della mobilità, che si auspica abbia ricadute positive su altri settori, e sia un modello replicabile in altri ambiti.



UNIVERSITÀ
di VERONA

Dipartimento Neuroscienze, Biomedicina e Movimento

10° Corso di perfezionamento e aggiornamento professionale per una nuova
figura professionale: **Esperto Promotore Mobilità Ciclistica – anno 2023**

Elaborato di fine corso - scheda di sintesi

Il BAM! a Brescia

Raffaella Chiara Bonomi

via Padre Dionisio Troncana 49
25039 Travagliato (BS)
raffaellachiara.bonomi@gmail.com
+39 3332445546

Operatrice nelle scuole per la promozione dei tragitti casa-scuola in bici

Sogno di trasformare la mia città in una città ciclabile

AAAAAAAAAAAAAAAAAAAAAAAAAAAAAAAAAAAA

1 - Obiettivi:

Mettere in contatto il Comune di Brescia e l'agenzia 3parentesi per valutare la possibilità di un'eventuale edizione bresciana di BAM! Bicycle Adventure Meeting

2 – Principali risultati attesi:

Creare cultura bikefriendly, uno dei tre pilastri del Biciplan di Brescia approvato 29 marzo 2023

3 – Elementi di innovazione / strategici:

Nuova meta, nuovo territorio da attraversare per chi partecipa. Brescia si presta ad accogliere la comunità dei viaggiatori in bici come città a misura di persona

4 – Eventuali ricadute occupazionali prevedibili:

Affluenza di numerosi viaggiatori in bici con ricadute positive sull'economia di ospitalità

5 – Soggetti coinvolti:

3parentesi, Comune di Brescia, stakeholders del settore bici, ristoratori ed albergatori

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

Mettere in relazione 3parentesi con il Comune di Brescia

Trovare un luogo adatto che possa accogliere l'evento

7 – Punti di forza e punti di debolezza:

- Il BAM! è un evento con una sua struttura e storia, quindi è un evento forte perché molto riconoscibile.
- Valutare la disponibilità del Comune di Brescia e individuare un luogo adatto al festival

8 – Conclusioni:

La scelta del Comune di Brescia di ospitare il BAM! in città offrirebbe al festival una nuova destinazione tenendo alta l'attrattività dell'evento.

Allo stesso tempo BAM! sarebbe un evento innovativo nel panorama bresciano per la promozione del territorio e potrebbe contribuire a migliorare il concetto di cultura bikefriendly che il Biciplan intende valorizzare.



UNIVERSITÀ
di VERONA

Dipartimento Neuroscienze, Biomedicina e Movimento

10° Corso di perfezionamento e aggiornamento professionale per una nuova figura professionale: **Esperto Promotore Mobilità Ciclistica – anno 2023**

Elaborato di fine corso - scheda di sintesi

La rete: un percorso partecipativo per la realizzazione di un biciplan per la provincia di Monza e Brianza

Giovanni Dario Borgonovo

Via Umberto Pace n. 14, Meda, MB, borgonovo@piuditre.it, cell. 3939317574;

Architetto, libero professionista;

La motivazione principale allo sviluppo di questo progetto è la necessità di avere una rete di percorsi ciclabili, coerente ed efficace a livello provinciale, quale struttura primaria di collegamento tra i singoli Comuni, integrata con le progettualità della Città Metropolitana milanese, per la costruzione di un territorio sempre più sostenibile.



1 - Obiettivi: Costruzione di un percorso per il progetto, l'adozione e la realizzazione di un biciplan della Provincia di Monza e Brianza, che identifichi gli assi principali di collegamento tra i centri urbani della provincia, che andranno ad appoggiarsi sui percorsi/biciplan e zone 30 dei singoli Comuni, così da costruire un territorio ciclabile. Elemento di riferimento dato anche per il forte legame territoriale è il progetto "Cambio" della Città Metropolitana Milanese.

2 – Principali risultati attesi: Costruzione di una rete di individui, associazioni, enti, pubblici e privati, per la redazione, promozione, adozione e costruzione del Biciplan. Il risultato principale sarà il progetto e realizzazione del Biciplan provinciale, da parte degli enti preposti.

3 – Elementi di innovazione / strategici: L'innovazione sta nel tentativo di portare all'interno di un territorio storicamente costruito sull'uso dell'auto privata, la possibilità di una mobilità attiva in bicicletta per spostamenti intercomunali. La strategicità sta nel fornire una prima ipotesi di una rete primaria sulla quale innestare i biciplan e le zone 30 comunali, per sviluppare la mobilità attiva, cercando di evitare e ridurre le incongruenze date dallo sviluppo di singoli biciplan comunali. Elemento di riferimento il progetto Cambio della Città Metropolitana Milanese.

4 – Eventuali ricadute occupazionali prevedibili: sviluppo delle economie legate alla mobilità ciclistica del bike to work e il bike to school, ma anche per le diverse esigenze della mobilità quotidiana; progetto e realizzazione d'infrastrutture; sviluppo di attività economiche legate alla bicicletta, officine, rivendite, ecc.

5 – Soggetti coinvolti: Singole persone, associazioni ambientaliste (Sezioni FIAB, Circoli Legambiente, ecc.), enti pubblici e privati, Comuni e Amministrazione provinciale.

6 – Principali azioni da attivare e primi passi per cominciare: Redazione di una bozza di biciplan provinciale, sulla quale trovare la condivisione con le associazioni ambientaliste (innanzitutto le sezioni FIAB del territorio), costruendo una rete informale, che sottoponga la proposta ai Comuni e alla Provincia, per la redazione, promozione, adozione e costruzione del Biciplan provinciale.

7 – Punti di forza e punti di debolezza: punti di forza: capacità progettuale, costruzione della rete di associazioni, percorso di condivisione; punti di debolezza: dilatazione dei tempi organizzativi, mancanza di sensibilità diffusa sulla mobilità attiva nel B2W e B2S2.

8 – Conclusioni: La promozione della mobilità attiva in bicicletta richiede corrette ed efficaci infrastrutture per svilupparsi adeguatamente. Un Biciplan provinciale potrà fornire la necessaria rete delle infrastrutture primarie per gli spostamenti tra i Comuni della Provincia, andando a rendere più efficaci i singoli biciplan e zone 30 comunali.

Se ritenete una foto
dell'estensore dell'
elaborato



UNIVERSITÀ
di VERONA

Dipartimento Neuroscienze, Biomedicina e Movimento

10° Corso di perfezionamento e aggiornamento professionale per una nuova
figura professionale: **Esperto Promotore Mobilità Ciclistica – anno 2023**

Elaborato di fine corso - scheda di sintesi

Pistaaa! La Blue Way Piemontese

Andrea Bosco

Chieri (TO), boscoandrea78@gmail.com, 3452160263

Ho scelto questo progetto perché secondo me rappresenta una soluzione ecologica ed economica, dinnanzi alla quale i soventi muri che alzano le amministrazioni possono essere abbattuti, in quanto a giovarne sarebbe tutta la comunità.

1 - Obiettivi:

Creare una rete di percorsi "ciclo-pedonali" segnalati su strade bianche e a bassa percorrenza esistenti fondata sulla "blue economy", promuovere le bellezze di un territorio molto vario e i suoi prodotti locali attraverso il "ciclismo lento". Portare a compimento a livello locale il tratto previsto dalla rete prevista da "Bicitalia".

2 – Principali risultati attesi:

Promozione e riscoperta di territori poco valorizzati ma detentori di molteplici attrattive al fine di attirare il turismo di prossimità e di inserirsi anche nelle offerte nel panorama del cicloturismo nazionale ed europeo.

3 – Elementi di innovazione / strategici:

Utilizzo di app specifica e creazione di un brand riconoscibile e condivisibile in più contesti

4 – Eventuali ricadute occupazionali prevedibili:

Incremento della domanda relativa alle strutture ricettive, di ristoro e di produzioni prodotti locali, coinvolgimento di figure professionali quali guide naturalistiche, turistiche e scientifiche, accompagnatori ciclistici.

5 – Soggetti coinvolti:

I Comuni attraversati, la Città Metropolitana, Regione Piemonte, Pro loco, associazioni locali ambientali, culturali e di promozione locale, associazioni di categoria, agenzie di viaggio, società sportive.

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

Coinvolgere più comuni possibili e puntare sulla collaborazione tra di essi, richiedere fondi attraverso bandi pubblici o di fondazioni per opere di riqualifica e di messa in sicurezza dei punti critici del percorso. Installazione di segnaletica, realizzazione di cartine e messa a punto di app specifica.

7 – Punti di forza e punti di debolezza:

Punti di forza: stato avanzato della progettazione e della creazione di una rete di riferimento, bassa richiesta economica, possibilità di partire subito anche solo per brevi tratti.

Punti deboli: scarso appoggio strategico e operativo da parte di alcuni comuni, mancanza di volontà di coprogettazione, nessun appoggio politico.

8 – Conclusioni:

Il progetto si presenta in stato già avanzato, le collaborazioni da parte di alcuni comuni sono promettenti, la bassa richiesta economica fanno ben sperare per la riuscita del progetto.



**UNIVERSITÀ
di VERONA**

Dipartimento Neuroscienze, Biomedicina e Movimento

10° Corso di perfezionamento e aggiornamento professionale per una nuova figura professionale: **Esperto Promotore Mobilità Ciclistica – anno 2023**

Elaborato di fine corso - scheda di sintesi

**"La staffetta" la storia del bici grill chiosco multiservizi
che vuole essere il nuovo punto di riferimento per
cicloamatori e turisti e per la promozione della mobilità
sostenibile
in Valle Sabbia**

Lorena Bresciani

Via XX Settembre 55, lorenabs8765@gmail.com, 3291428107

Diploma magistrale Impiegata amm.va Azienda Socio Sanitaria Territoriale Garda

La scelta di questa relazione finale è stata influenzata dalla mia esperienza lavorativa e personale nell'ambito dei servizi sociali, che mi ha fatto conoscere il mondo delle cooperative sociali che si occupano del recupero sociale e lavorativo di persone in situazione di disagio. Penso che con la promozione della mobilità ciclista si possano creare opportunità e collaborazioni anche in queste realtà che lavorano a contatto con il territorio e gli enti locali.

1 - Obiettivi:

Far conoscere e promuovere quale esempio in favore di altre imprese sociali ed enti locali il progetto che ha portato alla nascita di un Bici Grill "speciale", gestito dalla Cooperativa Sociale Area, sulla ciclovia della Valle Sabbia.

2 - Principali risultati attesi:

Con la realizzazione e l'apertura del Bici grill "La Staffetta" si vuole offrire non soltanto assistenza e ristoro per i fruitori della pista ciclabile, ma anche un punto di riferimento nel territorio della Valle per la promozione e di varie iniziative sociali, ricreative e sportive.

3 - Elementi di innovazione / strategici:

Per il servizio di ristoro, la scelta di prodotti del mercato equo solidale e a km zero, forniti da altre cooperative sociali e produttori locali. Non sono in vendita prodotti in confezioni di plastica, per garantire una prospettiva ecologica all'attività.

4 – Eventuali ricadute occupazionali prevedibili:

La cooperativa occupa nel Bici grilli almeno due persone di cui una dedicata al ristoro ed una alla ciclofficina, per garantire l'apertura nei giorni feriali e nel fine settimana. Una terza persona provvede alla pulizia e igiene periodica del servizio.

5 – Soggetti coinvolti:

Sono previste collaborazioni con scuole e aziende locali per favorire l'uso della bicicletta come mezzo di trasporto ecologico. Per la scuola sono stati individuati come primi destinatari gli studenti degli istituti scolastici superiori nei comuni di Sabbio Chiese, Vobarno e Idro.

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

Per l'avvio del Bici grill sono stati coinvolti il Comune di Sabbio Chiese, che ha concesso l'area per la costruzione del chiosco e la Fondazione ASM di Brescia che ha erogato un iniziale contributo economico al progetto.

7 – Punti di forza e punti di debolezza:

Elemento di forza è il radicamento della Cooperativa che è presente da diversi anni e può contare su una buona conoscenza delle varie realtà educative ed economiche della Valle. Elemento debole potrebbe essere una scarsa ricettività per le attività da mettere in campo da parte di aziende o amministratori locali, poco attenti al tema della mobilità sostenibile.

8 – Conclusioni:

Penso che il Bici Grill che non è solo una attività economica, ma anche strumento di sviluppo sostenibile possa diventare un'opportunità per promuovere la mobilità ciclistica ed il turismo in un territorio che fino a pochi decenni fa era dedicato principalmente al settore industriale.

.



10° Corso di perfezionamento e aggiornamento professionale per una nuova figura professionale: **Esperto Promotore Mobilità Ciclistica – anno 2023**

Elaborato di fine corso - scheda di sintesi

Il cicloturismo come opportunità di sviluppo per il territorio - realizzazione di un'area di accoglienza dedicata al turismo-slow nei pressi di Soave (VR)

Susanna Bricca

Via Teresio Olivelli, 17 – 37038 Soave (VR)

bricca.susanna@gmail.com

cell. 334 5938139

Titolo di studio: Laureata in Economia e Commercio presso l'Università di Verona.

Negli ultimi due anni si è verificato un aumento significativo del passaggio di cicloturisti nel territorio di Soave e dintorni. Tuttavia, la carenza di servizi a loro dedicati li costringe spesso a spostarsi altrove anziché fermarsi nel territorio per uno o più giorni.

La presenza di una struttura di accoglienza per i turisti che fanno una vacanza in bike-packing potrebbe diventare un veicolo di attrazione per questa tipologia di utenti ed allo stesso tempo fare da motore per lo sviluppo/diffusione di una cultura bike-friendly in tutto il territorio circostante.

AAAAAAAAAAAAAAAAAAAAAAAAAAAAAAAA

1 - Obiettivi:

Valutare strategie e modalità per implementare un servizio di accoglienza (tipo bici-grill o tent&bike) nelle vicinanze di Soave (VR) e in particolare presso il Centro Sportivo di Viale Umberto I, 13 a San Vittore (VR), che si trova lungo la strada provinciale 37 e che è attualmente gestito dalla Polisportiva Homo Ludens.

2 – Principali risultati attesi:

Trasformare la Val Tramigna in una meta turistica di eccellenza per cicloturisti implementando per loro servizi specifici ed opportunità di accoglienza. Aumentare la presenza reale di cicloturisti (bike-packing) sul territorio e fare in modo che si fermino più di un giorno.

3 – Elementi di innovazione / strategici:

Rivitalizzazione di un'area quasi dismessa; creazione di un valore aggiunto per il territorio e di conseguenza anche valore aggiunto per i prodotti/servizi che il territorio offre; favorire la diffusione sul territorio di forme di ospitalità e di attività eco-compatibili.

4 – Eventuali ricadute occupazionali prevedibili:

Possibilità di occupazione diretta nella struttura del Centro Sportivo per la gestione dei servizi da esso erogati ai cicloturisti; ricaduta economiche ed occupazionali su tutte le attività commerciali presenti nei territori limitrofi in seguito alla presenza di un flusso costante di cicloturisti.

5 – Soggetti coinvolti:

ASD WINEBIKELOOP, ASD POLISPORTIVA HOMO LUDENS, Comune di Colognola ai Colli e comuni limitrofi, Ufficio informazioni e accoglienza turistica di Soave (IAT East Veronese).

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

Individuare gli steps da intraprendere ed i servizi essenziali da attivare per rendere la struttura fruibile; formalizzare richieste al comune; implementare un progetto di comunicazione integrata sul territorio; contattare altri bici-grill presenti lungo i tracciati delle principali ciclovie di passaggio nel territorio in questione.

7 – Punti di forza e punti di debolezza:

Punti di forza: location strategica, perchè si trova lungo il percorso delle ciclovie I1 e AIDA; nella struttura attuale ci sono già dei servizi fruibili (es. bar, bagni, spogliatoi, spazio per campeggiare con la tenda), quindi non sarebbero necessari investimenti significativi; luogo ideale per pausa di relax, immerso nel verde.

Punti di debolezza: scarsa cultura di questi temi nelle amministrazioni pubbliche che sono proprietarie dell'immobile; possibili lamentele da parte delle strutture di accoglienza attualmente presenti sul territorio.

8 – Conclusioni:

La struttura dovrebbe diventare un punto di riferimento per i cicloturisti che transitano nella tratta Verona-Venezia ed essere un motore di traino per uno sviluppo del turismo slow nell'area delle tre valli circostanti (Val Tramigna, Val d'Ilasi, Val d'Alpone), che sono in forte espansione e ancora tutti da scoprire.



UNIVERSITÀ
di VERONA

Dipartimento Neuroscienze, Biomedicina e Movimento

10° Corso di perfezionamento e aggiornamento professionale per una nuova figura professionale: **Esperto Promotore Mobilità Ciclistica – anno 2023**

Elaborato di fine corso - scheda di sintesi

Una rete ciclabile per la città di Ancona

Marco Bruschi

Via Montesicuro 242, Ancona; E-mail: marcobruschi@yahoo.it; Tel: +393492667761

Architetto, funzionario tecnico presso la U.O. Mobilità del Comune di Ancona

~~~~~

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

Predisporre delle linee guida che possano aiutare lo studio di un piano per la mobilità ciclistica della città di Ancona con particolare attenzione alle opportunità offerte dalla realizzazione della Ciclovía Nazionale Adriatica e delle ciclovie regionali.

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

Redigere un elaborato che possa aiutare l'amministrazione a ragionare sulle opportunità offerte per la mobilità sostenibile dalla realizzazione di una rete ciclabile nel territorio comunale nonostante le difficoltà dovute alla morfologia della zona.

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

Pensare ad Ancona come una città ciclabile grazie anche all'introduzione delle biciclette a pedalata assistita ci pone davanti la sfida dell'infrastrutturazione di una rete funzionale che possa stimolare l'inizio di un cambio di mentalità.

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

Le opportunità offerte dallo sviluppo di una rete ciclabile sono molteplici e spaziano dalla realizzazione alla manutenzione dell'opera, inoltre è fondamentale la promocommercializzazione del cluster bike e del territorio. Intorno a questa infrastruttura è possibile prevedere la nascita di attività legate alla mobilità ciclistica sia sistemica che turistica.

#### **5 – Soggetti coinvolti:**

Ministero delle infrastrutture, Regione Marche, Comune di Ancona e comuni limitrofi, Parco del Conero, associazioni di categoria, operatori turistici, associazioni ciclistiche e tutti i cittadini.

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

Avviare lo studio di un biciplan ragionato ed interdisciplinare come base per le azioni da intraprendere secondo uno schema temporale ben definito.

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

Lo sviluppo di una ciclabilità in un territorio non abituato a questo tipo di mobilità richiede tempo sia nella realizzazione che nel cambiamento di abitudini ma la realizzazione degli assi portanti di un sistema più complesso può iniziare ad introdurre questo cambiamento necessario per una città più vivibile.

#### **8 – Conclusioni:**

La Ciclovía Adriatica e la Biciclovía del Conero intesi come assi strutturanti di un sistema di mobilità ciclistica da sviluppare nel territorio di Ancona oltre che come collegamento con il resto della regione possono essere un motore di sviluppo dell'offerta ciclistica sia a livello turistico sia per gli spostamenti sistemici.



Dipartimento Neuroscienze, Biomedicina e Movimento

## Elaborato di fine corso - scheda di sintesi

## Silvia Camon

Vicenza, [silvia.camon.sc@gmail.com](mailto:silvia.camon.sc@gmail.com) / +39 333 8850765

Mobility Manager, Accompagnatrice turistica, venditrice nella cycling industry

L'idea è di stimolare l'utilizzo della bicicletta anche a scopi turistici, come mezzo di scoperta del territorio in modo lento, sostenibile, condiviso e sano, auspicando che il piacere di pedalare venga poi ricercato anche nella quotidianità, per commuting o per spostamenti urbani.

**1 - Obiettivi:** Promuovere la diffusione del cicloturismo con pacchetti da proporre alle agenzie di viaggio che si occupano in particolare di viaggi di gruppo; promuovere il cicloturismo come attività ludico/sportiva e per la conoscenza del territorio

**2 – Principali risultati attesi:** l'inclusione di questi pacchetti cicloturistici nell'offerta delle varie agenzie, come proposta aggiuntiva alle gite di giornata e ai viaggi di più giorni

**3 – Elementi di innovazione / strategici:** avvicinare al cicloturismo un nuovo bacino di utenti che potenzialmente non vi si avvicinerebbe in modo autonomo (per età, poca propensione, mancanza del mezzo, percorsi lineari, incompetenze/insicurezze meccaniche, etc);  
offrire un'opzione di turismo sostenibile e salutare.

#### 4 – Eventuali ricadute occupazionali prevedibili:

Creatori di tour personalizzati; accompagnatori turistici, noleggiatori di bici, meccanici di bici, negozi di bici, punti di ristoro, insegnanti (es. corsi di meccanica di base per accompagnatori), grafici, fotografi per materiali di promozione, organizzatori di eventi, interpreti e traduttori, manutentori di ciclabili

## 5 – Soggetti coinvolti:

Agenzie di viaggio, accompagnatori turistici, noleggiatori di bici, aziende di trasporto, autoservizi bus turistici, enti comunali, IAT, guide turistiche

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

Definizione delle aree da promuovere; realizzazione degli itinerari e dei fornitori dei servizi, stesura del programma, definizione del posizionamento del prodotto.

Selezione delle agenzie, introduzione del progetto di promozione del cicloturismo nella regione, presentazione dei pacchetti

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

Forza: zona alta vocazione turistica, programmi potenzialmente elastici, trend topic di sostenibilità e wellbeing

Debolezza: stagionalità poiché a livello culturale la bici è meno usata nei mesi freddi e piovosi, sicurezza

## 8 – Conclusioni:

Lo scopo è promuovere il cicloturismo e la ciclabilità nella visione più generale nella regione, per pendere il turista/utente più consapevole che la bici può essere anche un valido mezzo di scoperta del territorio, piacevole e pratico, oltre che una sana alternativa ai mezzi di trasporto meno sostenibili.



[rinocampo72@gmail.com](mailto:rinocampo72@gmail.com)

tel 3479704674



UNIVERSITÀ  
di VERONA

Dipartimento Neuroscienze, Biomedicina e Movimento

10° Corso di perfezionamento e aggiornamento professionale per una nuova figura professionale:

**Esperto Promotore Mobilità Ciclistica – anno 2023**

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

## **Il quartiere “CRISTO” come laboratorio d’ idee**

Pellegrino Campodipietro Diploma Perito Meccanico , Macchinista Trenitalia , Ciclista urbano.

Promuovere la mobilità ciclabile urbana per ogni tipo di spostamento

AAAAAAAAAAAAAAAAAAAAAAAAAAAAAAAA

### **1 - Obiettivi:**

Essere fonte di ispirazione per una città più bella, ciclabile, sicura.

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

Realizzazione di un Bici plan di quartiere

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

Modifica della circolazione di Corso Acqui da doppio senso di marcia a senso unico con controsenso ciclabile;

Realizzazione di una Corsia ciclabile per senso di marcia per tutta la Via Casalbagliano;

Realizzazione di una Piazza Scolastica davanti alla scuola primaria C. Zanzi

Chiusura nei giorni festivi di Corso Acqui

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

Grazie alla riduzione della carreggiata in Corso Acqui, maggiore spazio alle persone che possono passeggiare per una via meno rumorosa, gli esercizi commerciali possono aumentare la propria superficie di esposizione e di somministrazione

### **5 – Soggetti coinvolti:**

Assessorato Lavori Pubblici, Commercianti del quartiere , residenti, Comitato “Casalbagliano” ,Dirigente scolastico e genitori della scuola Elementare C.Zanzi

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

Presentazione e Coinvolgimento dell’ elaborato alla consulta sulla mobilità di Alessandria, della quale faccio parte

Presentazione all’ Assessore ai Lavori pubblici Michelangelo Arch.Serra e all’ ufficio tecnico del Comune di Alessandria,

Ai commercianti, i residenti, opinione pubblica ,alle testate locali ,ai politici presenti in consiglio comunale,coinvolgimento del dirigente della scuola primaria C.Zanzi

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

PF:Per la città di Alessandria una grande innovazione dopo anni sulla realizzazione di Bici Plan

Sviluppo del commercio , abbattimento dell’ inquinamento acustico , ampliamento dello spazio a disposizione per le persone.

PD:Terribile scetticismo nelle persone nei confronti della mobilità ciclabile

### **8 – Conclusioni:**

Con l’ elaborato si toccano numerosi spunti di riflessione per la città di Alessandria:

Dimostrare che è possibile vivere ( o di tornare a vivere) in una “città delle biciclette”, così come era soprannominata Alessandria 100 anni fa.



**UNIVERSITÀ  
di VERONA**

Dipartimento Neuroscienze, Biomedicina e Movimento

**10° Corso** di perfezionamento e aggiornamento professionale per una nuova figura professionale: **Esperto Promotore Mobilità Ciclistica – anno 2023**

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

## **Generare il cambiamento: la comunicazione non mediale come strumento strategico per favorire la mobilità ciclistica**

### **Matteo Casali**

Via Mino da Poppi 15, 52014 – Poppi (AR), mat.casali@gmail.com, 333 9094 022

Laurea magistrale in Editoria, informazione e sistemi documentari (facoltà di Sociologia di Urbino)

La comunicazione non mediale, ovvero la comunicazione diretta, in presenza, è un'importante leva di lobbying e, se sfruttata al meglio, concorre in modo positivo nella promozione della mobilità ciclistica urbana in un territorio locale.

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

Questo elaborato è rivolto ad organizzazioni locali e le stimola alla realizzazione di una strategia di comunicazione verso gli stakeholder del proprio territorio, al fine ultimo di incentivare l'uso della bicicletta per gli spostamenti di tutti i giorni. L'obiettivo dell'elaborato è fornire un primo approccio pratico sull'utilizzo della comunicazione non mediale.

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

Il principale risultato atteso di questo elaborato è mettere le basi per sviluppare un metodo di comunicazione efficace in cui spicchi il valore strategico della comunicazione non mediale. L'elaborato si focalizza su quest'ultima inserita in un contesto più ampio (di comunicazione e non solo) e offre anche spunti per un seguito (follow-up) in cui nascono azioni progettuali per la promozione della mobilità ciclistica.

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

1. il valore strategico della comunicazione non mediale; 2. l'approccio metodico ed elastico allo stesso tempo nella gestione delle attività di comunicazione; 3. la conoscenza e la consapevolezza degli step che generano il cambiamento.

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

Questo documento può essere utilizzato, in generale, da chi svolge attività di comunicazione e lobbying per favorire la mobilità ciclistica urbana. Se la comunicazione viene utilizzata in modo intelligente ed efficace può generare collaborazioni e co-progettazioni importanti (attività di in-formazione, educazione stradale, formazione, ecc.) al fine di ottenere il cambiamento auspicato. Queste attività richiedono competenze e professionisti adeguati.

#### **5 – Soggetti coinvolti:**

Questo documento prevede che i soggetti che comunicano attivamente siano Associazioni o gruppi di cittadini impegnati a promuovere la mobilità ciclistica urbana (es. FIAB). Nella comunicazione diretta possono essere coinvolti gli stakeholder locali del proprio territorio. Nella fase di follow-up, anche professionisti di vario tipo, come progettisti di ciclabili urbane, educatori stradali, professionisti impegnati in progetti di rigenerazione urbana, ecc.

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

1) definizione di obiettivi e strategia; 2) elenco stakeholder; 3) elaborazione di un piano/strategia di comunicazione; 4) presentazione della propria organizzazione; 5) elenco principali benefici della mobilità ciclistica; 6) report stato situazione mobilità locale; 7) ipotesi collaborazioni future e programmazione incontri in presenza con gli stakeholder.

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

Punti di forza: opportunità di comunicare direttamente con il proprio target, in presenza, scambiando informazioni ed eventuali chiarimenti; opportunità di sviluppare future collaborazioni. Punti di debolezza: richiede competenze comunicative, relazionali e gestionali, oltre a tempo e risorse per organizzare e svolgere incontri in presenza.

## **8 – Conclusioni:**

Questo elaborato vuol aumentare la consapevolezza sull'importanza di una buona strategia comunicativa e sulle opportunità offerte dalla comunicazione non mediale verso gli stakeholder. Gli esempi riportati sono degli spunti da approfondire in un documento più ampio e sono comunque alla portata di tutti perché personalizzabili e adattabili a seconda del proprio contesto e del target al quale si intende comunicare.





Dipartimento Neuroscienze, Biomedicina e Movimento

## Elaborato di fine corso - scheda di sintesi



UNIVERSITÀ  
di VERONA

Dipartimento Neuroscienze, Biomedicina e Movimento

**10° Corso** di perfezionamento e aggiornamento professionale per una nuova figura professionale: **Esperto Promotore Mobilità Ciclistica – anno 2023**

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

## **Sfide personali: Cicloturismo come viaggio interiore nella psiche umana**

### **Maurizio Catalfamo**

Mirano (VE), mauri62@mac.com, +393482605051

Il cicloturismo, oltre a essere una forma di esplorazione fisica, si rivela un viaggio significativo nella psiche umana. Questa tesina si propone di esplorare le sfide psicologiche che i cicloturisti affrontano, considerando come la pedalata attraverso percorsi impegnativi possa fungere da metafora per le sfide personali che incontriamo nella vita di tutti i giorni.

**1 - Obiettivi:** Il cicloturismo come pratica attiva per le sfide della nostra vita quotidiana, l'analisi delle metafore tra percorsi impegnativi e sfide nella vita quotidiana, la comprensione della resistenza psicologica e fisica richiesta nel cicloturismo ed infine l'indagine sulle lezioni apprese durante il viaggio, trasformandole in strumenti di crescita personale nella vita di tutti i giorni.

**2 – Principali risultati attesi:** Sensibilizzazione attraverso la comunicazione come la pratica del cicloturismo diventi forma di benessere personale e come capacità di miglioramento della propria resilienza nella vita di tutti i giorni.

**3 – Elementi di innovazione / strategici:** capacità di integrare e connettere aspetti fisici, psicologici e sociali, offrendo un approccio globale al viaggio interiore attraverso il cicloturismo.

**4 – Eventuali ricadute occupazionali prevedibili:** gamma diversificata di opportunità occupazionali, spaziando dai settori del turismo e dell'avventura alla promozione della salute, alla formazione, all'editoria e alla consulenza, integrando aspetti fisici e psicologici per favorire una crescita personale completa.

**5 – Soggetti coinvolti:** Associazioni no-profit, associazioni ciclistiche, operatori turistici e guide cicloturistiche, operatori del settore benessere, blogger e professionisti della comunicazione, psicologi e terapisti, ciclisti e cicloturisti.

**6 – Principali azioni da attivare e primi passi per cominciare:** la road map potrebbe comprendere: ricerca preliminare, creazione squadra multidisciplinare, collaborazioni, ricerche sul campo, eventi dedicati, creazione di contenuti mediatici, test pilota, sensibilizzazione e marketing, analisi dei risultati e adattamenti, partnership, coinvolgimento comunità locali.

**7 – Punti di forza e punti di debolezza:** interdisciplinarietà, applicabilità pratica, coinvolgimento comunità, sensibilizzazione, potenziale economico; complessità concettuale, possibile scetticismo, rischio di generalizzazione, difficoltà di messa in pratica.

### **8 – Conclusioni:**

Il progetto si distingue come un'iniziativa promettente e innovativa. L'approccio interdisciplinare che integra cicloturismo e psicologia fornisce una visione completa della connessione tra attività fisica e benessere psicologico. La sua rilevante applicabilità pratica, trasformando le esperienze cicloturistiche in strumenti per la crescita personale, conferisce al progetto una tangibilità nella vita quotidiana.



UNIVERSITÀ  
di VERONA

Dipartimento Neuroscienze, Biomedicina e Movimento

**10° Corso** di perfezionamento e aggiornamento professionale per una nuova figura professionale: **Esperto Promotore Mobilità Ciclistica – anno 2023**

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

## **Melfi città ciclabile e sostenibile: Primi passi e applicazione pratica**

**Marco Celino**

Via Foggia 5A, 85025 Melfi (PZ) – [marco.celino69@gmail.com](mailto:marco.celino69@gmail.com) - 3803150240

Geometra esperto di comunicazione e marketing settore residenziale

L'elaborato finale racconta l'esperienza sviluppata quest'anno, con la collaborazione di una ASD, poi evolutasi con la creazione di un Comitato di cittadinanza attiva "Melfi Città30". L'esperienza è stata motivo di crescita personale e di forte sviluppo per il territorio, già nelle fasi iniziali, con consensi unanimi.

~~~~~

1 - Obiettivi:

Far scendere la gente dall'auto privata, proponendo alcune semplici idee, facilmente applicabili, che inneschino circoli virtuosi e inducano cambiamenti di stili di vita per il nostro benessere e a salvaguardia dell'ambiente in cui viviamo. Far redigere un Biciplan da un professionista.

2 – Principali risultati attesi:

Creazione di corsie ciclabili, attualmente inesistenti; incremento della sicurezza stradale attraverso politiche di riduzione della velocità; aumento del peso politico dei ciclisti e pedoni; miglioramento della salute pubblica per la riduzione del traffico veicolare urbano.

3 – Elementi di innovazione / strategici:

Presentare un progetto di Pedibus e BiciBus alle istituzioni scolastiche per i tragitti casa-scuola. Riquilibrare attraverso l'uso delle "Zone 30" il centro storico e le aree adiacenti gli istituti scolastici. Creare un primo anello ciclabile in sicurezza e facilmente fruibile come inizio di una nuova e ampia rete pedonale che coinvolga l'intera città.

4 – Eventuali ricadute occupazionali prevedibili:

Incarico di consulenza per la redazione del piano, realizzazione di una applicazione per il trasporto urbano, creazione di nuovi posti di lavoro legati all'aumento della ciclabilità diffusa.

5 – Soggetti coinvolti:

La cittadinanza, facendo compilare un questionario di 16 domande sulla mobilità attiva, l'amministrazione comunale e le associazioni del territorio.

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

Promozione di interventi a basso costo da attivare sulla rete urbana come le corsie ciclabili, identificazioni delle postazioni a servizio della ciclabilità (rastrelliere, postazioni di bike sharing), progetti di comunicazione psicosociale, coinvolgimento delle scuole per i percorsi casa-scuola.

7 – Punti di forza. Le potenzialità dal punto di vista economico e di facili spostamenti di un contesto favorevole alla bicicletta sono ancora per molti versi inesplorate.. **Punti di debolezza.** la difficoltà, a livello istituzionale, alla messa in rete delle varie proposte ciclabili.

8 – Conclusioni: Sicuramente l'esperienza del PediBus e BiciBus contribuiranno a far crescere una più diffusa e ampia cultura dell'utilizzo della bicicletta sia nella generazione dei genitori che in quella dei ragazzi in età scolare. Ossia una presa di coscienza che la bici la si può usare per spostarsi in città, che ci si può riappropriarsi dello spazio pubblico, delle strade, della città anche e soprattutto attraverso un semplicissimo mezzo di trasporto: a piedi o in bicicletta.



UNIVERSITÀ
di VERONA

Dipartimento Neuroscienze, Biomedicina e Movimento

10° Corso di perfezionamento e aggiornamento professionale per una nuova figura professionale: **Esperto Promotore Mobilità Ciclistica – anno 2023**

Elaborato di fine corso - scheda di sintesi

In bici al lavoro

Promovendo la mobilità ciclistica al ITCILO di Torino

Mara Laura Cerdeiro

Matricola UniVr: VR499070

Mail: mara.cerdeiro@gmail.com

Sociologa, Funzionaria del CIFOIL

Motivazione principale per la quale hai scelto questa relazione finale: l'uso della bicicletta nella mobilità quotidiana coinvolgono l'individuo, le aziende, l'ambiente e l'economia. Molti paesi, città e aziende stanno adottando programmi per promuovere la mobilità quotidiana sostenibile e il "Bike to Work". Il CIFOIL di Torino, pur riconoscendo la propria responsabilità nel proteggere l'ambiente e avendo adottato una Politica di Sostenibilità Ambientale, non ha ancora attivato una strategia per promuovere gli spostamenti del proprio staff con mezzi di mobilità attiva.

AAAAAAAAAAAAAAAAAAAAAAAAAAAAAAAAAAAA

1 - Obiettivi:

Aumentare il numero di dipendenti del CIFOIL che utilizzano la bicicletta come mezzo quotidiano di trasporto quotidiano attraverso l'implementazione di una campagna di promozione della mobilità ciclistica.

2 – Principali risultati attesi:

- Incremento del numero di dipendenti che usano la bicicletta
- Aumento del numero di spostamenti casa-lavoro in bicicletta.

3 – Elementi di innovazione / strategici:

- Si tratta della prima strategia di promozione della mobilità ciclista al CIFOIL e nell'ambito delle Nazioni Unite in Italia.
- L'ONU riconosce l'importanza della bicicletta per lo sviluppo sostenibile ma fino ad oggi non sono state implementate strategie per promuovere l'uso quotidiano della bicicletta tra i funzionari.

4 – Soggetti coinvolti:

- Dipendenti del CIFOIL
- Dirigenza del CIFOIL
- Environmental Sustainability Committee del CIFOIL

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

- Coinvolgere management e Environmental Sustainability Committee; approvazione del progetto.
- Nomina di un coordinatore per la mobilità ciclistica
- Avvio della prima fase d'implementazione, basata principalmente sullo sviluppo di azioni di informazione e comunicazione.

6 – Punti di forza e punti di debolezza:

- **Punti di forza:** il CIFOIL gode di un contesto istituzionale molto favorevole all'uso della bicicletta e dispone d'infrastrutture e servizi utili ai ciclisti che possono essere potenziate. È anche presente un numero significativo di dipendenti che sono propensi ad adottare la bicicletta come mezzo di trasporto.
- **Punti di debolezza:** il CIFOIL non ha completa autonomia sulle regole amministrative e finanziarie perché sono stabiliti centralmente dall'ONU per tutte le agenzie del sistema. Alcune misure che potrebbero avere un impatto positivo sui risultati vanno al di là delle competenze dell'Ente e coinvolgono la pianificazione urbana e la politica sulla mobilità ciclistica metropolitana.

7 – Conclusioni:

Sulla base dei dati delle informazioni raccolti si propone una strategia con cinque fasi di implementazione e 31 azioni nei settori dell'informazione e comunicazione, formazione, infrastruttura e servizi, coordinamento interno ed esterno. La strategia potrà essere realizzata in un lasso di tempo di 12 mesi, a partire da gennaio 2024, con un costo complessivo di circa €10.000. La strategia proposta potrebbe svolgere il ruolo di pratica pilota e, se efficace, essere adottata da altre agenzie del Sistema ONU.



UNIVERSITÀ
di VERONA

Dipartimento Neuroscienze, Biomedicina e Movimento

10° Corso di perfezionamento e aggiornamento professionale per una nuova figura professionale: **Esperto Promotore Mobilità Ciclistica – anno 2023**

Elaborato di fine corso - scheda di sintesi

Proposta di introduzione di un servizio di trasporto biciclette sugli autobus extraurbani, a supporto del cicloturismo in Provincia di Vicenza

Stefano Colombo

Via Verdi, 4 – Brendola (VI), +39 3492720867, s.colombo85@gmail.com

L'argomento di questo elaborato di fine corso nasce dalla volontà di proporre una soluzione alla carenza di servizi di trasporto biciclette nel trasporto pubblico locale in Provincia di Vicenza, in particolare come servizio aggiuntivo per migliorare l'offerta ai cicloturisti.

1 - Obiettivi:

Elaborare una proposta per istituire un servizio di trasporto biciclette su autobus extraurbani della Provincia di Vicenza a supporto del cicloturismo.

2 – Principali risultati attesi:

Aumento del cicloturismo sui principali itinerari ciclabili della Provincia di Vicenza, favorito dall'istituzione di un servizio di trasporto biciclette sulle linee di autobus extraurbani.

3 – Elementi di innovazione / strategici:

La carenza di servizi di TPL che consentano di trasportare biciclette può essere un fattore limitante per lo sviluppo di alcuni itinerari cicloturistici (difficoltà a raggiungere il punto di partenza e/o di ritornare al termine dell'escursione). Adeguare l'infrastruttura esistente per consentire il trasporto di biciclette può rispondere a questa esigenza con un investimento economico limitato.

4 – Eventuali ricadute occupazionali prevedibili:

Aumento dell'indotto generato dal cicloturismo; eventuale nascita di servizi di Bike Shuttle privati, qualora si generi una domanda di questo servizio che eccede in modo significativo l'offerta messa a disposizione dal TPL.

5 – Soggetti coinvolti:

Società che gestisce il TPL in Provincia di Vicenza (SVT), Provincia di Vicenza e Comuni.

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

Mettere a disposizione delle istituzioni e del gestore del TPL uno studio dello status quo e una proposta del servizio, illustrando i pro e i contro delle diverse soluzioni tecniche attuabili. Individuare quindi una prima linea da utilizzare come "pilota" per attivare il servizio.

7 – Punti di forza e punti di debolezza:

Il principale punto di forza della soluzione proposta è la potenziale rapidità di implementazione; il momento di forte spinta in direzione dello sviluppo del cicloturismo potrebbe facilitare l'attuazione di questa proposta.

Il punto di debolezza principale è la necessità di effettuare un investimento economico, seppur limitato, per allestire gli autobus con i portabicilette necessari.

8 – Conclusioni:

La possibilità di raggiungere il luogo dell'escursione o rientrare al punto di partenza utilizzando un servizio di TPL che consenta il trasporto della bicicletta è certamente uno dei servizi accessori che danno valore aggiunto ad un itinerario cicloturistico, aumentandone il bacino di utenza. Ad oggi questo tipo di servizio viene garantito solo dal treno, che è però poco capillare nella provincia di Vicenza. Sfruttare il TPL su gomma rappresenta un'opportunità che con un investimento contenuto può portare a significativi benefici al comparto cicloturistico della Provincia.



UNIVERSITÀ
di VERONA

Dipartimento Neuroscienze, Biomedicina e Movimento

10° Corso di perfezionamento e aggiornamento professionale per una nuova figura professionale: **Esperto Promotore Mobilità Ciclistica – anno 2023**

Elaborato di fine corso - scheda di sintesi

Le basi per l'Evoluzione

Pier Paolo D'Amore

Residente ad Eboli – 84025 (SA) – Email : pierpaolo.damore@tiscali.it – Cellulare : 329 857 8871

Consulente tecnico informatico, Gestore editoriale, Impiantista, Tutor scolastico e Digitale

Diplomato in lingue, inizia già durante gli studi a sviluppare una passione per l'informatica, poi scaturita in un percorso di formazione alla facoltà d'informatica nella vicina " Università degli studi di Salerno " .

Mi preme far conoscere la mia esperienza che sia da sprono ed esempio per chiunque voglia iniziare da vicino un " percorso virtuoso " che porta benefici a 360° per se stessi e per l'ambiente circostante.

1 - Obiettivi:

Sviluppare un percorso di conoscenza che inizi dalle basi della " sopravvivenza " urbana, volta ad informare gli utenti " deboli " (pedoni e ciclisti) delle regole (inclusa segnaletica) che ogni utente della strada dovrebbe conoscere, per convivere in sicurezza con gli altri fruitori (per lo più a motore).

2 – Principali risultati attesi:

Rendere la strada e la coscienza delle persone un luogo più sicuro, e di maggior consapevolezza, affrontando pregi e difetti e pericoli che la stessa comporta in ogni ambito.

3 – Elementi di innovazione / strategici:

Intraprendere un colloquio diretto con le istituzioni ed i responsabili privati, con ogni canale di contatto che possa incentivare l'aumento delle persone all'utilizzo della bicicletta come " reale " alternativa .

4 – Eventuali ricadute occupazionali prevedibili:

Settore manutenzione e ricambi, collaborazione distributori locali e sviluppo informatizzazione

5 – Soggetti coinvolti:

Comune, Provincia (intesi tutti gli organi competenti), strade pubbliche e privati, Officine di zona, Supermercati ed aree di sosta specifiche. Scuole di ogni ordine e grado dai bambini ai corsi per adulti/stranieri.

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

La necessità di spostarsi in modo rapido ed allo stesso tempo " sano ed economico " mi ha portato ad abbandonare i mezzi a motore a favore della mia prima bici a ruote dentate detta MTB / Rampichino.

7 – Punti di forza e punti di debolezza:

L'attuale spinta che viene dalla ricerca a livello Globale, di due elementi essenziali, quali la salute ed il risparmio economico in termini di salvaguardia della terra in cui tutti siamo ospiti e siamo portati a fare la nostra parte. Tutto questo non si sposa con la contraria volontà al " sacrificio " ed al " sudore " .

8 – Conclusioni:

D'altronde lo scetticismo legato al cambio di abitudini e l'idea che " tanto non sono io a salvare il mondo " . Porta pessimismo ed allo stesso tempo un ostacolo a fare quello che dovrebbe essere un cambio di " mentalità " non solo di mezzo di trasporto ma un vero stile di vita .

Come la definisco a modo mio : la bicicletta diventa il prolungamento del proprio corpo. Dove dopo aver imparato a nuotare nel grembo materno ed a stare in piedi, continuando con l'equilibrio subito dopo viene apprendere " ***Le basi per l'Evoluzione*** " su 2 ruote .



UNIVERSITÀ
di VERONA

Dipartimento Neuroscienze, Biomedicina e Movimento

10° Corso di perfezionamento e aggiornamento professionale per una nuova figura professionale: **Esperto Promotore Mobilità Ciclistica – anno 2023**

Elaborato di fine corso - scheda di sintesi

CICLOVIA DELLA SINISTRA PO: UNA STRATEGIA PER LE COMUNITÀ RIVIERASCHE

Lorenzo Feltrin

Via Gurzone, 5 – Occhiobello (RO) – lorenzo.feltrin83@gmail.com - 3397181654

Ingegnere civile per l'ambiente e il territorio

Sono fortemente convinto che lo sviluppo della mobilità ciclabile per gli spostamenti quotidiani, così come per il tempo libero, possa contribuire, oltre all'obiettivo imprescindibile della decarbonizzazione della nostra società, a un deciso miglioramento della qualità della stessa, in termini di sicurezza, miglioramento del benessere delle persone, delle relazioni e della qualità della vita. Un territorio, come quello in cui vivo, completamente pianeggiante e che si affaccia sul Grande Fiume, ha in questo senso, potenzialità incredibili, purtroppo ancora inesprese.

~~~~~

### **1 - Obiettivi:**

Sviluppare un "masterplan" utile alle amministrazioni pubbliche, agli attori sociali e agli operatori economici, per la progettazione, realizzazione e gestione della Ciclovia della Sinistra Po, quale asset per lo sviluppo economico, sociale e ambientale dell'Alto Polesine.

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

Lo sviluppo di un progetto di sistema, attuabile nell'immediato e con pochi investimenti, ma con un orizzonte di lungo termine, che determini la riqualificazione della viabilità arginale lungo il fiume quale spazio dedicato:

- agli spostamenti sostenibili quotidiani tra i centri abitati;
- al tempo libero per residenti dei Comuni interessati e limitrofi di tutte le fasce d'età;
- al ciclo-turismo nazionale e internazionale.

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

L'idea centrale è di non limitarsi a vedere l'argine del fiume come mero oggetto di infrastrutturazione "cicloturistica", come è stato per molti interventi del passato, ma come uno spazio di qualità da restituire alla fruizione piacevole, sana e sostenibile per i residenti e, di conseguenza, per turisti. Tale obiettivo può essere perseguito con minimi investimenti infrastrutturali, ma con un'azione condivisa e concertata tra gli attori che unisca piccoli interventi infrastrutturali ad azioni regolamentari, promozionali, educative e sociali.

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

Uno spazio di qualità, in cui la sostenibilità, il paesaggio e il benessere sono elementi caratterizzanti la quotidianità diventa più attrattivo per viverci e al contempo per passarci il tempo libero, sia in giornata, che per una ciclo-vacanza più lunga. Le ricadute occupazionali riguardano pertanto le attività di ristorazione e ricettive, ma anche il piccolo commercio al dettaglio, le attività di guida e accompagnamento, i servizi e il commercio legato alla bicicletta e, più in generale, all'attività sportiva, l'agricoltura e i servizi correlati (agriturismo, vendita al dettaglio, ecc).

## **5 – Soggetti coinvolti:**

Comuni polesani (Melara, Bergantino, Castelnuovo Bariano, Castelmassa, Calto, Salara, Ficarolo, Gaiba, Stienta, Occhiobello, Canaro, Polesella), Provincia di Rovigo, Comune di Ostiglia, Provincia di Mantova, Comune di Ferrara, Assonautica, FIAB (Rovigo, Ostiglia, Ferrara), Pro-Loco e altre associazioni ricreativo-culturali del territorio, associazioni ciclistico sportive, realtà museali del territorio, associazioni ambientaliste, operatori turistici, associazioni categoria dell'agricoltura, commercio e artigianato, AIPO, Regione Veneto.

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

- costituzione di un gruppo promotore tra soggetti organizzati della società civile;
- sviluppo di un progetto dettagliato;
- coinvolgimento dei soggetti istituzionali e degli operatori economici;
- condivisione di un accordo di programma o contratto di fiume tra gli attori;
- adozione delle misure di regolazione della viabilità;
- sviluppo di un piano di comunicazione e azioni di animazione e promozionali.

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

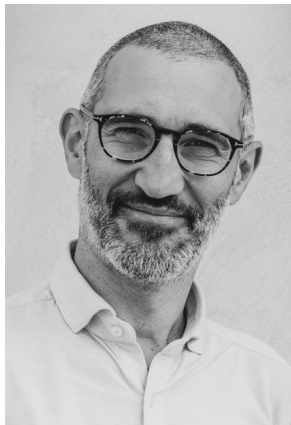
I punti forza sono quelli intrinseci al territorio attraversato: la sua valenza paesaggistica e naturale, la morfologia pianeggiante idonea agli spostamenti ciclabili, la presenza di un'infrastruttura da riadattare con minimi interventi, qual è l'argine del fiume, la presenza dei numerosi pontili gestiti da privati o da associazioni, i punti di interesse (musei, ville, oratori, aree golenali, luoghi storici), la connessione con il tracciato della ciclovia Vento, l'inserimento del percorso nella ciclovia regionale del Po-Mincio-Garda (CV5) e nell'attuale Via del Mare.

Tra i punti di debolezza vi è, in primis, la difficoltà a far condividere una strategia unitaria a tutti gli attori sopra descritti e, soprattutto, a farla diventare una sensibilità diffusa tra una popolazione che ancora vede l'automobile come mezzo principale anche per i brevi spostamenti e in un territorio che presenta uno dei più alti tassi di motorizzazione del Paese. Da questo punto di vista la resistenza di alcuni settori della popolazione e, conseguentemente delle amministrazioni pubbliche, verso interventi di moderazione del traffico e limitazione alla circolazione, può rappresentare il principale ostacolo da superare. Anche la necessità di pochi interventi strutturali, ma di tante azioni "immateriali" paradossalmente può rappresentare un punto di debolezza per il progetto, dal momento che l'opportunità di finanziamento di un'opera pubblica, per le amministrazioni e per gli operatori economici del settore, è spesso un fattore di interesse più immediato rispetto ad iniziative più complesse e che non si traducono in un immediato appalto di lavori tradizionale.

## **8 – Conclusioni:**

Questo lavoro intende delineare un percorso complesso, ambizioso, affascinante, ma assolutamente realizzabile, anche in tempi e con costi assolutamente contenuti. Condizione imprescindibile è tuttavia una visione comune e l'assunzione di impegni collettivi che deve necessariamente vedere l'intera comunità rivierasca e non solo le sue istituzioni, come protagonista.





UNIVERSITÀ  
di VERONA

Dipartimento Neuroscienze, Biomedicina e Movimento

**10° Corso di perfezionamento e aggiornamento professionale per una nuova figura professionale: Esperto Promotore Mobilità Ciclistica – anno 2023**

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

**PedaLogia**

**Officina di Pedagogia a Pedali**

**Mattia Ferrari**

Cremona, [ferrari.mattia@gmail.com](mailto:ferrari.mattia@gmail.com) Educatore Professionale e Pedagogista. Formatore e Coordinatore di una Comunità Educativa per Adolescenti.

Credo che la formazione e l'educazione siano gli strumenti fondamentali per aumentare la consapevolezza e migliorare così il proprio stile di vita. Per questo più che parlare 'di' bici sia più efficace parlare 'in' bici: fare diverse esperienze con l'utilizzo della bicicletta può diventare realmente 'formativo' se supportato da un agire riflessivo. La bicicletta si trasforma dall'oggetto del discorso allo strumento dell'esperienza in tutte le sue potenzialità trasformative.

~~~~~

1 - Obiettivi:

Aumento del benessere psico-fisico individuale e di gruppo, Aumento delle competenze relazionali, Aumentare la percezione della mobilità sostenibile, miglioramento degli stili di vita

2 – Principali risultati attesi:

Aumento dell'utilizzo della bicicletta passando da esperienze stra-ordinarie formative a esperienze ordinarie quotidiane. Aumento della fruizione della viabilità ciclabile, dal livello micro (piste ciclabili) al livello macro (Ven.To., Via Francigena, Ciclabile del Tonale, Eurovelo...). Aumento della qualità della vita all'interno del proprio contesto di lavoro e formazione. Miglioramento della consapevolezza ambientale. Incremento della partecipazione di persone con disabilità alle attività ciclistiche.

3 – Elementi di innovazione / strategici:

Accedere tramite la formazione a diversi contesti che hanno come protagonisti la popolazione infantile, giovane e adulta permette di modificare i comportamenti su larga scala. Utilizzare la bicicletta, il viaggio come strumenti pedagogici formativi permette il contatto con una base molto ampia di popolazione. Adattamento delle attività per garantire la partecipazione inclusiva delle persone con disabilità.

4 – Eventuali ricadute occupazionali prevedibili:

Sviluppo di nuove opportunità lavorative nel settore dell'educazione ciclistica e della promozione della mobilità sostenibile coinvolgendo educatori, pedagogisti, psicologi e insegnanti. Sviluppo di imprese collegate: coinvolgimento di ciclofficine sociali e servizi di bike sharing.

5 – Soggetti coinvolti:

Scuole di ogni ordine e grado. Gruppi di adolescenti appartenenti a diverse realtà: comunità educative, parrocchie, società sportive e associazioni. Aziende interessate al team building. Persone con disabilità e organizzazioni specializzate. Imprese del terzo settore.

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

Analisi del contesto locale, sensibilizzazione e coinvolgimento, collaborazioni istituzionali, individuazione di percorsi ciclabili sicuri, programmi formativi ad hoc, eventi ciclistici unici, partenariati con aziende, promozione digitale e gestione social media. Progettazione di dispositivi educativi che abbiano come elementi strutturali la bici e il viaggio.

7 – Punti di forza e punti di debolezza:

Punti di Forza: Approccio inclusivo e formativo. Adattabilità alle esigenze di diversi gruppi target. Integrazione di tecnologie per migliorare l'esperienza. Debolezza: Resistenza iniziale a cambiamenti nelle abitudini rispetto alla mobilità. Necessità di infrastrutture ciclabili adeguate.

8 – Conclusioni:

Il progetto si propone di contribuire attivamente alla promozione di uno stile di vita sostenibile e inclusivo attraverso l'adozione della mobilità ciclistica. L'approccio integrato e la collaborazione con diverse realtà rendono questo progetto un catalizzatore per il cambiamento positivo. La bicicletta diventa strumento per un cambio di approccio alle relazioni con se stessi e gli altri.



UNIVERSITÀ
di VERONA

Dipartimento Neuroscienze, Biomedicina e Movimento

10° Corso di perfezionamento e aggiornamento professionale per una nuova figura professionale: **Esperto Promotore Mobilità Ciclistica – anno 2023**

Elaborato di fine corso - scheda di sintesi

Vezzolano e dintorni su due ruote

Matteo Fischetti

Torino, ingmatteofischetti@gmail.com, +39 3336011443

Laurea Ingegneria per l'Ambiente e il Territorio, Responsabile dell'area tecnica di un'azienda che opera nel riciclaggio dei rifiuti, collaboratore della mobility manager aziendale. Uso la bici per lo svago all'aria aperta e per gli spostamenti quotidiani. Ho pensato a questo progetto perché sono convinto che la bici possa essere uno strumento di "cucitura" del territorio e occasione per crearvi sinergie, collaborazione e integrazione.



1 - Obiettivi:

Nel quadro più generale della promozione del territorio di Albugnano (Basso Monferrato Astigiano) e della sua Abbazia di Vezzolano come meta cicloturistica, l'elaborato persegue gli obiettivi di mappare i percorsi già esistenti, interconnetterli e collegarli alla viabilità ciclistica principale e alle stazioni ferroviarie più vicine.

2 – Principali risultati attesi:

- Mappare i percorsi esistenti e integrarli in un'unica mappa, interconnessa con i territori circostanti;
- Individuare alcuni possibili tracciati per connettere la zona d'interesse alle stazioni ferroviarie;
- Individuare alcuni possibili tracciati per dare continuità ad uno dei percorsi esistenti (*Pistaaa!*), collegandolo ai tratti già mappati e ai principali punti di interesse della zona.

3 – Elementi di innovazione / strategici:

Effettuare una ricognizione dei percorsi già sviluppati e dei progetti presenti sul territorio, valorizzando e integrandone il lavoro, per costruire un primo nucleo di infrastruttura ciclabile senza investimenti significativi.

Vedere i singoli percorsi all'interno della viabilità ciclabile di grande scala (Eurovelo, Bicalta, VenTo, Aida) ed individuare le possibili connessioni con le stazioni ferroviarie più vicine, per rendere raggiungibile il luogo.

4 – Eventuali ricadute occupazionali prevedibili:

Ristorazione, hosting, produzione e vendita di prodotti tipici: possibile incremento dei flussi turistici, nuove tipologie di visitatori ora poco presenti, incremento dei giorni di permanenza nella zona. Sviluppo di operatori specializzati nel settore cicloturistico (Guide e organizzatori di tour, noleggio bici, bicigrill e Albergabici).

5 – Soggetti coinvolti:

Amministrazioni comunali, associazioni di promozione del territorio e della mobilità attiva, attività economiche (agriturismi, strutture ricettive, produttori agricoli, bar/locali), guide turistiche e naturalistiche.

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

Creare un coordinamento tra amministrazioni comunali e aziende già sensibili, contattare associazioni già attive, realizzare una mappatura dell'esistente, proporre, verificare e definire tratti di viabilità per interconnettere i tragitti esistenti e per collegarli alla viabilità ciclistica primaria e ai mezzi pubblici.

7 – Punti di forza e punti di debolezza:

Il territorio è ad oggi una meta frequentata soprattutto per l'enogastronomia e l'interesse storico. Inoltre, è un luogo di transito per il ciclismo da strada. La viabilità è costituita da strade secondarie poco frequentate. Le bellezze naturalistiche sono numerose, anche se poco conosciute. I punti di debolezza sono: 1) orografia del territorio, collinare e impegnativo per le bici muscolari 2) frammentazione amministrativa, in numerosi piccoli comuni 3) realtà economiche piccole e consolidate, con dubbia propensione ad investimenti in beni collettivi.

8 – Conclusioni:

Il lavoro ha permesso di evidenziare la presenza di elementi che, opportunamente coordinati e integrati con le realtà economiche ed associative presenti, possono costituire una base di partenza per sviluppare il ciclo-turismo e l'esplorazione attiva del territorio, rendendolo fruibile in modalità nuove rispetto alle attuali.



UNIVERSITÀ
di VERONA

Dipartimento Neuroscienze, Biomedicina e Movimento

10° Corso di perfezionamento e aggiornamento professionale per una nuova
figura professionale: **Esperto Promotore Mobilità Ciclistica – anno 2023**

Elaborato di fine corso - scheda di sintesi

Bike Wellness Coaching Tecniche Mentali e Mobilità Sostenibile

Monica Fontanive

Cannaregio 5393, Venezia

fontanivemonica@yahoo.it - 3392742100

Laurea Economia e Commercio - Cà Foscari

Mental Coach - Certificate Number CMC-26738049

MentalTraining Inc Italy

Corso di Psicologia applicata alla promozione della mobilità sostenibile e della sicurezza stradale -
"Cambiare mobilità, cambiare mentalità"

Per una mobilità diversa è necessario avviare un approccio innovativo alle politiche di mobilità sostenibile. Attraverso le mie competenze di Mental Coach desidero promuovere quei cambiamenti di mentalità che inducono all'utilizzo della bicicletta come mezzo di trasporto e strumento di benessere fisico e mentale.

^^

1 - Obiettivi:

Promuovere il benessere quotidiano: Utilizzare il coaching per incentivare piccoli cambiamenti nelle abitudini quotidiane, enfatizzando il legame tra l'uso della bicicletta e il benessere fisico e mentale.

Efficienza delle azioni: Indirizzare l'efficacia delle azioni verso nuovi modi di agire, puntando sull'integrazione dell'uso della bicicletta come elemento centrale di questo cambiamento.

2 – Principali risultati attesi:

Aumento dell'uso della bicicletta: Promuovere la mobilità ciclistica come parte integrante di un contesto di trasporto sostenibile, incentivando un maggiore utilizzo della bicicletta per gli spostamenti quotidiani.

3 – Elementi di innovazione / strategici:

Tecniche mentali: Utilizzare tecniche come comunicazione efficace, dialogo interno per superare le resistenze, focus e concentrazione per mantenere la motivazione, visualizzazione per immaginare un cambiamento positivo, leadership per influenzare la comunità e team building per coinvolgere attivamente i partecipanti nella promozione della mobilità ciclistica sostenibile.

4 – Eventuali ricadute occupazionali prevedibili:

Potenziamenti opportunità professionali nel settore pubblico e privato, come consulente per programmi di mobilità sostenibile o come formatore per promuovere l'uso della bicicletta come parte di politiche aziendali o urbane.

5 – Soggetti coinvolti:

Coinvolgimento di formatori e amministratori pubblici per creare sinergie e supporto nell'implementazione di strategie per la promozione della mobilità ciclistica.

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

Analisi delle abitudini: Comprendere le abitudini di spostamento della popolazione locale per identificare le leve per promuovere l'uso della bicicletta.

Promozione e coinvolgimento: Attivare campagne di sensibilizzazione e coinvolgere attivamente le scuole, le istituzioni e la comunità per sostenere l'uso della bicicletta.

Esempio pratico: Utilizzare la Road Map come modello, coinvolgendo le scuole con iniziative come "BIMBIMBICI" per mostrare il processo di sensibilizzazione e coinvolgimento di vari attori.

7 – Punti di forza e punti di debolezza:

Forze: Competenze nel coaching e ricerca di strumenti efficaci per motivare il cambiamento.

Debolezze: Possibile resistenza al cambiamento da parte di alcune fasce della popolazione o mancanza di risorse per implementare pienamente le strategie.

8 – Conclusioni:

Permanenza del cambiamento: Mettere in evidenza l'importanza della continuità nell'adozione di nuovi comportamenti e la necessità di un coinvolgimento costante della comunità per mantenere un cambiamento duraturo.

Redefinire la mentalità: Sottolineare che progettare una mobilità sostenibile richiede un cambiamento radicale nella mentalità collettiva, in cui la bicicletta diventa parte integrante della vita quotidiana.

Possibilmente rimanere in una pagina



UNIVERSITÀ
di VERONA

Dipartimento Neuroscienze, Biomedicina e Movimento

10° Corso di perfezionamento e aggiornamento professionale per una nuova figura professionale:
Esperto Promotore Mobilità Ciclistica – anno 2023

Elaborato di fine corso - scheda di sintesi

Bike&Tie

Come (cercare di) rendere il bike-to-work attraente per tutti i professionisti, anche i meno sportivi

Alessandra Franceschi

Via Marciatori 20, Granarolo dell'Emilia (BO)

alessandra.franceschi.2008@gmail.com; cell.: 340 8064804

Laureata in Economia Aziendale; dipendente di Gruppo bancario.

Da anni pratico il bike-to-work cercando di adattarmi alle difficoltà che il mio stesso datore di lavoro mi presenta, le stesse che impediscono a questa modalità di tragitto casa-lavoro di avere successo: in questo elaborato cerco un metodo per cambiare davvero le cose, non solo per vantaggio reputazionale.

^^

1 - Obiettivi:

Portare quanti più lavoratori possibili a *voler* scegliere il bike-to-work in alternativa ai mezzi a motore; cambiare la mentalità aziendale ancora incentrata sulle auto e sul prestigio che si attribuisce loro; fare dell'azienda per cui lavoro un'apripista ed un esempio, nel territorio, per il BTW.

2 – Principali risultati attesi:

Avviare un processo aziendale convinto e convincente di incentivazione al BTW; fine degli incentivi a favore del mondo auto; attivare un processo di comunicazione mirato a ribaltare la mentalità secondo cui i mezzi di trasporto diversi dall'auto propria sono prerogativa dei livelli più bassi.

3 – Elementi di innovazione / strategici:

Fare del BTW la strategia primaria (e non una delle) in termini di spostamento casa-lavoro; attenzione incentrata su chi non usa/non sa usare la bicicletta; creazione di un sistema che agevoli il bike-to-work a discapito del tragitto casa-lavoro con mezzi a motore, facendo sembrare questi ultimi desueti e poco attraenti.

4 – Eventuali ricadute occupazionali prevedibili:

Il diffondersi del BTW tra centinaia (se non migliaia) di dipendenti incrementerebbe il gda di piccole realtà specializzate nella vendita, noleggio e riparazione di biciclette, oltre che nella consulenza e formazione.

5 – Soggetti coinvolti:

Mobility Manager aziendale in primis, il quale coinvolgerà altre funzioni aziendali quale RE, HR, etc.; tutti i dipendenti, ad ogni livello di inquadramento, senza distinzione alcuna; autorità locali per quanto concerne eventuali agevolazioni pubbliche ma anche lavori in prossimità delle sedi aziendali.

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

Prima ancora dei necessari interventi strutturali e della disponibilità di agevolazioni economiche, di primaria importanza imbastire interventi di comunicazione, istruzione e formazione diretti al bike-to-work.

7 – Punti di forza e punti di debolezza:

Punti di forza: l'eliminazione delle barriere mentali e fisiche che precludono il successo capillare del BTW

Punti di debolezza: l'attuale forma mentis aziendale, la ricerca di fondi (sempre scarsi), la burocrazia

8 – Conclusioni:

Con interventi studiati e realizzati con l'aiuto di professionisti del settore e con una buona dose di passione e coraggio, si può rendere il BTW accessibile, comodo e dannatamente bello per tutti, anche per chi oggi teme di sporcarsi, cadere (anche nel ridicolo) e perdere privilegi, mostrando che la realtà è molto diversa.

UNIVERSITÀ
di **VERONA**

Dipartimento Neuroscienze, Biomedicina e Movimento

10° Corso di perfezionamento e aggiornamento professionale per una nuova figura professionale: **Esperto Promotore Mobilità Ciclistica - anno 2023**

Elaborato di fine corso - scheda di sintesi

Sviluppo di un modello per il dimensionamento dei posti bici nelle stazioni ferroviarie

Romeo Gjoshi

Via dei Monti Tiburtini 534, 00157, Roma - romeo.gjoshi@yahoo.com - cel: 3441631597

Ingegnere dei trasporti presso Rete Ferroviaria Italia S.p.A

Ho scelto come argomento del mio elaborato lo sviluppo di un modello olistico per il dimensionamento dei posti bici necessari nelle stazioni ferroviarie che non considera esclusivamente l'utenza attuale che accede in stazioni con bici, ma anche il territorio dove cade la stazione.

1 - Obiettivi:

L'obiettivo principale è di fornire ai gestori di stazioni ferroviarie una stima degli stalli bici per l'utenza che accede in stazione con bici, non considerando solo i passeggeri attuali che accedono in stazione in bici, ma anche una combinazione di altri fattori come: rete ciclabile esistente nel bacino ciclabile, sviluppi ciclabili previsti nel suo territorio (percorsi ciclabili di interesse locale, regionale, nazionale), densità urbana (residenti e addetti captati dal bacino di utenza e rete ciclabile esistente), pendenza delle strade nel bacino 3 km, punti di interesse (scuole, ospedali, altri poli-attrattori, servizi al cittadino, ecc.) nel bacino, incidenti nel bacino di stazione, ecc.

2 - Principali risultati attesi:

Il risultato principale di questo modello è il dimensionamento giusto degli stalli bici necessari nelle stazioni ferroviari.

3 - Elementi di innovazione / strategici:

Il modello viene sviluppato in un approccio olistico in scala nazionale che vede la stazione come punto cruciale non solo della mobilità dei passeggeri ferroviari, ma studia anche la sua potenzialità e connettività con il suo territorio.

4 - Eventuali ricadute occupazionali prevedibili:

I soggetti che potrebbero avere dei benefici sono i gestori delle stazioni ferroviari che garantiscono il rightsizing dello spazio necessario alle biciclette e i passeggeri che lasciano la bici in stazione.

5 - Soggetti coinvolti:

Gestore di rete ferroviaria, comuni, provincia, regione, banche dati

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

L'acquisizione dei dati che compongono il modello e coinvolgimento dei soggetti potenzialmente interessati.

7 - Punti di forza e punti di debolezza:

Punti di forza: possibilità di lavorare in scala nazionale tramite sistemi informativi geografici (GIS),

Punti di debolezza: la disponibilità e la qualità dei dati necessari per il modello

8 - Conclusioni:

L'applicazione del modello per il dimensionamento dei posti bici aiuta i gestori delle stazioni a ottimizzare lo spazio dedicato agli stalli bici e garantire un servizio migliore agli utenti ferroviari che accedono in stazione con la bicicletta.



7 – Punti di forza e punti di debolezza:

Punti di forza: lavorare sulla condivisione delle strade a basso traffico permette di sviluppare in meno tempo e con minori risorse una rete ciclabile rispetto a percorsi totalmente separati dal traffico

Punti di debolezza: riuscire a far passare l'importanza di una rete e il messaggio di “condividere se possibile, separare se necessario” non è scontato e immediato

8 – Conclusioni:

Promuovere la ciclabilità in un territorio in cui c'è poco e nulla non è mai facile, ma all'interno di un progetto più ampio e con una rete di associazioni a supporto potrebbe diventare una possibilità concreta. Il territorio della Piana di Assisi ha inoltre buone potenzialità che lo rendono estremamente adatto ad essere percorso in bicicletta e c'è una richiesta latente di mobilità sostenibile fuori dalle strade trafficate.



3 – Elementi di innovazione / strategici:

- Far vivere la città in bicicletta a bambin*, famiglie, comunità scolastiche.
- Creare un percorso stradale ed esperienziale sicuro e accessibile a tutte e tutti.
- Valorizzare la conoscenza delle realtà locali impegnate nel promuovere un modo sostenibile e inclusivo di vivere la città, a tutela del nostro pianeta anche per le generazioni future.

4 – Eventuali ricadute occupazionali prevedibili:

Collaborazioni con scuole, Municipi, amministrazioni locali (e potenzialmente imprese) con progetti di promozione della mobilità ciclistica urbana, attraverso le esperienze progettate su AbbracciaMi.

5 – Soggetti coinvolti:

Milano Bicycle Coalition, Municipi di zona, associazioni e realtà sociali che valorizzano il territorio e creano rete sociale, il network *Città delle persone*.

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

- Contattare le associazioni e realtà locali identificate nel percorso per formalizzare la tipologia di esperienza/prodotto da offrire.
- Trovare finanziatori per la realizzazione del progetto.
- Promuovere il progetto attraverso degli appuntamenti periodici in città.

7 – Punti di forza e punti di debolezza:

- Punti di forza: la valorizzazione del contesto locale, il target bambini e famiglie per i quali mancano offerte di percorsi/scoperte in bici della città di Milano.
- Punti di debolezza: la ricerca di finanziamenti e sponsor per le iniziative.

8 – Conclusioni:

Il progetto mira ad ampliare l'offerta dell'itinerario di AbbracciaMi focalizzandosi sui bisogni di famiglie e bambini, anche attraverso la scuola, offrendo loro l'opportunità di riscoprire la città in sicurezza, in bicicletta, e di vivere esperienze sostenibili in armonia con il territorio - di cui vengono valorizzate le realtà locali - e con la comunità di persone attive nel promuovere un modello di città sostenibile e di mobilità urbana a zero emissioni.



UNIVERSITÀ
di VERONA

Dipartimento Neuroscienze, Biomedicina e Movimento

10° Corso di perfezionamento e aggiornamento professionale per una nuova
figura professionale: **Esperto Promotore Mobilità Ciclistica – anno 2023**
Elaborato di fine corso - scheda di sintesi

La storia quale traino per lo sviluppo ecosostenibile e la divulgazione della ecomobilità

Come conoscere i tesori paesaggistici dell'Italia

Giocondo Leone

Via V. Emanuele n. 107 84073 Sapri (Sa)
info@ingegnereleone.com +39-3396907531

Ingegnere civile libero professionista e Responsabile U. T. Settore Edilizia e Urbanistica di Ente Locale

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

Opportunità di crescita dei territori, divulgazione del rispetto dell'ambiente e sviluppo dei rapporti interculturali

1 - Obiettivi:

Lo sviluppo della tesi individua le potenzialità offerte dall'uso della bicicletta quale strumento di mobilità ecologica e quale strumento di sviluppo economico-sociale dei territori anche attraverso gli scambi tra culture diverse.

2 – Principali risultati attesi:

Crescita della consapevolezza che lo sviluppo socio-economico può essere raggiunto in maniera soft attraverso la valorizzazione dei percorsi attraverso la natura e dei rapporti umani

3 – Elementi di innovazione / strategici:

recupero di viabilità esistenti dismesse o di ridotta utilizzazione. Collegamenti "radiali" tra aree del paese apparentemente distanti. Sensibilizzazione delle autorità locali alla difesa del territorio mediante opere di manutenzione ordinaria anziché straordinaria

4 – Eventuali ricadute occupazionali prevedibili:

La realizzazione di percorsi lungo la dorsale Italica consentirebbe la creazione di ostelli bike-friendly operatori locali per l'accompagnamento di gruppi, lungo tratti di interesse storico-ambientale, strutture per la conservazione della utilizzabilità delle arterie

5 – Soggetti coinvolti:

liberi imprenditori (gestori di bed & breakfast, ostelli e/o case private), strutture di manutenzioni delle viabilità (comuni e province principalmente ma anche comunità montane o consorzi), negozi di settore per la manutenzione dei veicoli

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

redazione di un planning per la ideazione di un percorso principale, che poi andrà a svilupparsi integrandosi con dei centri principali da cui si irradiano "sottopercorsi"; sensibilizzazione di Regioni, Province e comuni interessati dal primo Step, coinvolgimento di associazioni locali conoscitori dei territori

7 – Punti di forza e punti di debolezza:

I punti di forza sono riscontrabili nella idea di utilizzabilità di percorsi a ridotta frequentazione di mezzi meccanici, quindi sicuri per la loro percorribilità e possibilità di poter visitare l'Italia più segreta (quella dei borghi). La criticità rimane individuata nel dover creare un diffuso tessuto di interesse, rivolgendosi a realtà sociali differenti per grado di sensibilità ambientale e disponibilità alla condivisione dei progetti.

8 – Conclusioni:

la idea progetto per quanto ambiziosa, trae la sua forza dalla crescente condivisione di una vita sana e sicura, consapevole che consenta uno sviluppo di aree, anche interne, altrimenti isolate.



UNIVERSITÀ
di VERONA

Dipartimento Neuroscienze, Biomedicina e Movimento

10° Corso di perfezionamento e aggiornamento professionale per una nuova figura professionale: **Esperto Promotore Mobilità Ciclistica – anno 2023**

Elaborato di fine corso - scheda di sintesi

Promuovere la mobilità ciclistica in un territorio attraverso l'amministrazione pubblica: analisi del funzionigramma del Comune di Venezia e individuazione di possibili funzioni chiave.

Stefano Marchiante

Via Cecchini, 23 – Venezia - stefano.marchiante@gmail.com – cell. 328 3841 739

Laurea in Economia

Consulente in comunicazione e fotografo/videomaker

Attualmente titolare di incarico di supporto per la promozione della mobilità ciclistica presso il Comune di Venezia.

AAAAAAAAAAAAAAAAAAAAAAAAAAAAAAAA

1 – Obiettivi

Il presente lavoro mira ad analizzare le funzioni dell'amministrazione comunale con l'obiettivo di evidenziare alcune funzioni che possano avere un ruolo chiave nell'attività promozionale per lo sviluppo della mobilità ciclistica nel territorio comunale.

2 – Principali risultati attesi

Il lavoro mira ad ottenere un primo approccio per una mappatura delle possibili "aree di intervento" di un EPMC all'interno di una amministrazione comunale al fine di promuovere la mobilità ciclistica. Può inoltre fornire elementi utili alla creazione di una proposta per attività consulenziale e di formazione per le professionalità interne all'amministrazione nell'ottica dello sviluppo di una cultura "bike-oriented".

3 – Elementi di innovazione / strategici

L'elemento innovatore è quello di non focalizzare la ricerca delle "aree di intervento" solo nelle funzioni tecniche che si devono occupare delle infrastrutture, quanto piuttosto su altre funzioni che si occupano di rapporto con i cittadini e di creazione/fruizione di culture.

4 – Eventuali ricadute occupazionali prevedibili

L'evidenziazione delle aree di intervento può portare a possibili opportunità per gli EPMC e la creazione di studi di consulenza/formazione dedicati.

5 – Soggetti coinvolti

Alcuni dipendenti comunali per ottenere informazioni.

6 – Principali azioni da attivare e primi passi per cominciare

Analisi del funzionigramma e dell'assetto degli assessorati di riferimento per le diverse funzioni. A titolo di esempio, elaborazione di proposte di intervento per la promozione della mobilità ciclistica sulla base delle funzioni chiave individuate.

7 – Punti di forza e punti di debolezza

Il principale punto di forza del lavoro consiste nell'idea di analizzare la struttura organizzativa di un'amministrazione per individuare le aree più sensibili per la promozione della mobilità a due ruote. Il principale punto di debolezza è che si basa sull'assetto di una singola amministrazione e può essere replicato solo in parte perché dovrebbe essere ricalibrato su misura di ogni amministrazione.

8 – Conclusioni

L'analisi delle funzioni ha individuato alcune aree più interessanti e indicate per promuovere la mobilità ciclistica: rapporti con il cittadino, turismo, cultura, commercio alcuni esempi di funzioni sensibili.

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

Chiusura e analisi, già svolta, dei risultati del questionario, con successiva presentazione alla cittadinanza, anch'essa già svolta. Il passo successivo consiste in un incontro con l'Amministrazione, Polizia Locale e Membri del Consiglio Comunale per avere una risposta concreta dalle istituzioni.

7 – Punti di forza e punti di debolezza:

Il punto di forza principale consiste nella concertazione dei residenti del quartiere: se essi stessi sono disposti a certe misure, l'amministrazione comunale non ha alcuna motivazione (ad eccezione di tecnicità) per trattenersi da possibili sperimentazioni di dispositivi innovativi. Sempre quest'ultima costituisce come principale punto di debolezza: spesso le amministrazioni tendono ad essere troppo caute in materia.

8 – Conclusioni:

Questo documento si spera sia di utile aiuto alla classe dirigente comunale nella moderazione del traffico di altre zone cittadine precarie ma auspicabilmente a tutte le zone residenziali per progredire verso un futuro in cui tutta la città diventerà arcipelago di isole ambientali divenendo a tutti gli effetti una Città 30.



UNIVERSITÀ
di VERONA

Dipartimento Neuroscienze, Biomedicina e Movimento

10° Corso di perfezionamento e aggiornamento professionale per una nuova figura professionale: **Esperto Promotore Mobilità Ciclistica – anno 2023**

Elaborato di fine corso - scheda di sintesi

In bici, che ne dici?

Un progetto replicabile, volto a promuovere la mobilità sostenibile in ambito scolastico.

Paolo Marconati

Via A. Moro 8/9 – 31030 Castello di Godego (Tv)
paolomarconati@gmail.com

Sono insegnante di Musica nella scuola secondaria di primo grado con specializzazione per l'insegnamento nella scuola secondaria di primo e secondo grado.

AAAAAAAAAAAAAAAAAAAAAAAAAAAAAAAA

1 - Obiettivi:

L'uso della bicicletta come mezzo di trasporto sostenibile rappresenta un pilastro fondamentale per migliorare la qualità della vita del personale scolastico e degli alunni. Tra le varie opzioni, la bicicletta si presenta come un mezzo ecologico, salutare e accessibile. Questo elaborato è volto a fornire strategie che permettano agli studenti ed al personale scolastico, di maturare un approccio consapevole alla mobilità sostenibile.

2 – Principali risultati attesi:

Il mio intento è portare la mobilità ciclistica in ambito scolastico, mediante un progetto che preveda la pianificazione di strategie ed attività volte a potenziare la mobilità ciclistica nell'istituto comprensivo nel quale lavoro.. Il progetto potrà essere replicabile anche in altre realtà scolastiche del territorio.

3 – Elementi di innovazione / strategici:

Gli alunni, dovranno essere partecipi attivamente in attività che prevedano l'utilizzo di modalità di trasporto attive, sia per lo spostamento quotidiano, sia all'interno di uscite d'istruzione. Gli alunni saranno inoltre fautori di progetti legati alla mobilità sostenibile organizzando, sotto la guida dei docenti e con la collaborazione dell'amministrazione scolastica, attività legate alla mobilità sostenibile ed all'uso della bicicletta.

4 – Eventuali ricadute occupazionali prevedibili:

Si potranno avere ricadute all'interno delle attività di orientamento scolastico, volte ad indirizzare gli studenti verso future professioni, cui potrebbero essere inclini.

5 – Soggetti coinvolti:

Il progetto coinvolge le famiglie e gli alunni, i docenti, l'amministrazione scolastica, l'amministrazione comunale, le scuole limitrofe del territorio, la Federazione Italiana Ambiente e Bicicletta.

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

Le principali azioni da attuare riguardano il dialogo con l'amministrazione scolastica e con gli istituti scolastici presenti sul territorio. Sarà necessaria l'istituzione di un piano che preveda la co-progettazione di strade scolastiche coinvolgendo i docenti di tecnologia, nonché l'attuazione di una curvatura sportiva della didattica in collaborazione con i docenti di educazione fisica, la federazione ciclistica italiana e le associazioni sportive del territorio. Sono fondamentali inoltre l'inserimento della mobilità sostenibile, come argomento principe all'interno delle attività di educazione civica oltre all'istituzione di un progetto di bike to school e bike to work.

7 – Punti di forza e punti di debolezza:

Risulta importante, all'interno di un contesto scolastico, il cambio di prospettiva riguardante le possibilità offerte dalla mobilità attiva e sostenibile. Punto di debolezza rimane il dialogo efficace con le amministrazioni comunali e, talvolta con le amministrazioni scolastiche, specie per il finanziamento di progetti che prevedano la presenza di professionisti.

8 – Conclusioni:

Un cambiamento che porti all'uso della bicicletta come mezzo di trasporto per una mobilità sostenibile e consapevole, non può avvenire se non dai giovani che, in una nazione come la nostra, dove le soluzioni per una mobilità consapevole faticano ad essere attuate, possono trovare stimoli per maturare consapevolezza, conoscenze e competenze riguardanti le possibilità offerte dalla mobilità sostenibile e dalla bicicletta, utilizzata come mezzo di trasporto attivo.



UNIVERSITÀ
di **VERONA**



Dipartimento Neuroscienze, Biomedicina e Movimento

10° Corso di perfezionamento e aggiornamento professionale per una nuova figura professionale: **Esperto Promotore Mobilità Ciclistica – anno 2023**

Elaborato di fine corso - scheda di sintesi

Educare alla Bellezza, promuovendo e progettando la Mobilità ciclistica nelle Scuole superiori

Francesca Romana Mastrandrea

173 Viale Europa, 58100 Grosseto; francimastra2@gmail.com; cell: 3296146305

Docente di Chimica, Biologia e Sc della Terra, Polo Liceale di Grosseto

AAAAAAAAAAAAAAAAAAAAAAAAAAAAAAAAAAAA

1 - Obiettivi:

Facilitare la messa a sistema di iniziative che promuovano la mobilità ciclistica nelle Scuole superiori.

2 – Principali risultati attesi:

Proporre uno strumento progettuale che faciliti la progettazione di percorsi di Ed Civica e PCTO, nell'ambito dei quali la mobilità ciclistica diviene strumento metodologico di didattica esperienziale, in grado di sviluppare molte delle competenze richieste in entrambi i percorsi educativi.

3 – Elementi di innovazione / strategici:

- Proporre la mobilità ciclistica quale strumento didattico
- Promuovere la messa a sistema di progetti che la utilizzino

4 – Eventuali ricadute occupazionali prevedibili:

- Collaborazione con agenzia turistica di incoming
- Collaborazione con ditte di noleggio cicli
- Collaborazione con strutture ricettive
- Collaborazione con guide ambientali e turistiche

5 – Soggetti coinvolti:

- Polo Liceale P. Aldi, Grosseto
- FIAB Grosseto Ciclabile
- Agenzia turistica di incoming
- Strutture ricettive
- Ditta noleggio cicli

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

- Progettare un percorso di Ed Civica
- Progettare un percorso di PCTO
- Diffondere il modello di progettazione nel sistema scolastico
- Pubblicizzare il 'prodotto' del PCTO nel settore turistico

7 – Punti di forza e punti di debolezza:

L'utilizzo delle escursioni e dei viaggi in bicicletta come strumento di didattica esperienziale è estremamente efficace perché rende gli studenti presenti e partecipi, in contatto con il proprio corpo e le proprie emozioni, condizioni che facilitano l'empatia e la relazione con gli altri.

Il presente lavoro propone un modello progettuale fondato su un'impostazione di tipo Win Win, cioè una condizione nella quale tutti sentono soddisfatte alcune delle proprie esigenze, una modalità operativa attraverso la quale si generano risultati positivi per tutti i soggetti coinvolti.

In particolare:

- 1) Benefici per il sistema organizzativo degli Istituti scolastici. Spesso le scuole si trovano in difficoltà nel progettare i percorsi di Ed Civica e PCTO, soprattutto dovendo conciliare il tempo richiesto per la realizzazione di tali percorsi con i tempi della didattica d'aula delle varie discipline; questo modello concentra i tempi di realizzazione ed integra molte discipline.
- 2) Benefici per studenti e docenti. La didattica esperienziale è efficace ed indispensabile per una reale acquisizione e sviluppo di competenze trasversali.
- 3) Benefici per studenti, docenti e famiglie. Il benessere dei partecipanti non è da considerarsi un valore aggiunto, ma la reale vera leva dell'apprendimento, presupposto per poter coltivare l'amore per lo studio in tutto il corso della vita.
- 4) Benefici per le famiglie. Le attività legate alla mobilità ciclistica possono essere sviluppate sul territorio ed essere realizzate con costi contenuti.
- 5) Benefici per il sistema turistico di incoming. Uno dei risultati del Progetto è la realizzazione di un percorso cicloturistico elaborato in collaborazione con gli operatori turistici.
- 6) Benefici per l'ambiente. Emozionarsi attraversando il territorio nel quale ci si trova immersi, crea un legame con l'ambiente grazie al quale è più facile sviluppare la cultura della tutela ambientale. Le stesse attività proposte hanno in sé un approccio a basso impatto ambientale.

A fronte dei numerosi vantaggi legati al ricorso alla mobilità ciclistica come strumento didattico, l'introduzione nel sistema scolastico di cambiamenti stabili, che entrino a sistema, è molto complessa. Presuppone infatti il coinvolgimento di numerosi soggetti ed il recepimento delle proposte a livello del Piano Triennale dell'Offerta Formativa.

8 – Conclusioni:

Per esperienza diretta, gli studenti e le famiglie sono coloro che sposano con immediatezza ed entusiasmo le proposte di attività che prevedano la mobilità ciclistica; per quanto riguarda i Consigli di Classe ed il Collegio dei Docenti e' necessario un tempo maggiore, funzionale a costruire un rapporto di fiducia professionale che consenta, anche a coloro che non hanno avuto la fortuna di provarne l'efficacia, di approvarle sulla base della fiducia in chi le promuove.



UNIVERSITÀ
di VERONA

Dipartimento Neuroscienze, Biomedicina e Movimento

10° Corso di perfezionamento e aggiornamento professionale per una nuova figura professionale: **Esperto Promotore Mobilità Ciclistica – anno 2023**

Elaborato di fine corso - scheda di sintesi

LINEE GUIDA Rete ciclabile in Alto Adige

Valentina Mena

Via Winkel 12, Merano, valentina.mena@sta.bz.it, 3921479501

architetto urbanista, capoprogetto per la mobilità ciclistica per la STA (Strutture Trasporto Alto Adige) - Green Mobility

Questo è un progetto sviluppato nell'ambito di un progetto Interreg per lo sviluppo della mobilità sostenibile.

AAAAAAAAAAAAAAAAAAAAAAAAAAAAAAAA

1 - Obiettivi: Questo manuale, indirizzato ad amministrazioni, progettisti e professionisti del settore, costituisce una guida pratica che sintetizza le normative nazionali e provinciali, insieme alle migliori pratiche internazionali e locali per lo sviluppo della rete ciclabile in Alto Adige. L'obiettivo principale è offrire delle linee guida pratiche per sviluppare la rete ciclabile in un territorio dove l'orografia ha influenzato lo sviluppo delle infrastrutture e del tessuto urbano rendendo complicata l'implementazione di una rete ciclabile continua e ben strutturata.

2 – Principali risultati attesi: Le linee guida saranno presentate alle conferenze e incontri semestrali organizzati da STA – Green Mobility e promosse dalla Provincia Autonoma di Bolzano nell'autunno del 2024. La creazione di questo strumento indica un impegno concreto nel fornire risorse e orientamenti pratici, e per tale ragione sarà distribuito alle amministrazioni e ai professionisti impegnati nei programmi di sviluppo comunale 2030 nella Provincia di Bolzano.

3 – Elementi di innovazione / strategici: Questo manuale si affiancherà ad altre Linee guida gratuite elaborate da STA – Green Mobility per fornire un pacchetto più completo rispetto al tema della mobilità sostenibile in Alto Adige: Biciplan Alto Adige, progettazione di parcheggi per biciclette, centri intermodali, mobility management comunale e per aziende.

Tutte queste linee guida sono caratterizzate da un linguaggio chiaro e intuitivo e forniscono in maniera sintetica ed effettiva dei toolkit aggiornati e facilmente fruibili.

4 – Eventuali ricadute occupazionali prevedibili: -

5 – Soggetti coinvolti: STA - Green Mobility, Ufficio Strade Alto Adige, Comunità comprensoriali dell'Alto Adige, esperti e tecnici nell'ambito della mobilità ciclistica in Italia.

6 – Principali azioni da attivare e primi passi per cominciare: Definizione del contenuto e stesura della prima bozza (consegna lavoro finale EPMC), elaborazione ulteriore e successive revisioni con i vari enti e soggetti coinvolti. Pubblicazione: autunno 2024.

7 – Punti di forza e punti di debolezza:

Punti di forza: distribuzione capillare e gratuita sul territorio della PAB. STA - Green Mobility rimane sempre a disposizione per chiarimenti e input strategici per i comuni e tecnici.

Punti di debolezza: le linee guida sono cartacee e per questa ragione saranno necessarie revisioni costanti e successive riedizioni anche in previsione dell'aggiornamento del Codice della Strada. Per tale ragione stiamo valutando di sviluppare il contenuto anche online.

8 – Conclusioni: la redazione di questo manuale rappresenta un passo verso la creazione di una base informativa e pratica che mira a guidare e sostenere lo sviluppo di infrastrutture ciclabili e a promuovere una mobilità più sostenibile nell'Alto Adige.



UNIVERSITÀ
di VERONA

Dipartimento Neuroscienze, Biomedicina e Movimento

10° Corso di perfezionamento e aggiornamento professionale per una nuova figura professionale: **Esperto Promotore Mobilità Ciclistica – anno 2023**

Elaborato di fine corso - scheda di sintesi

Una metodologia per determinare la rete ciclabile di accesso a un grande punto di interesse

Loris Mezzavilla

Nettuno (Roma), mezern@libero.it, 3286935475

Titolo di studio: Laurea magistrale in ingegneria dei trasporti, Dottorato di Ricerca in Infrastrutture e Trasporti

Motivazione: Rispetto alle conoscenze sul tema che ho acquisito durante il percorso di studio e lavorativo (riguardanti principalmente l'aspetto infrastrutturale), con il corso vorrei approfondire gli aspetti sulla comunicazione e il marketing, approfittando inoltre dell'interazione diretta con esperti del settore.

1 - Obiettivi:

Con la proposta metodologica vorrei fornire un procedimento utile a capire il livello di infrastrutturazione necessaria per soddisfare la domanda ciclabile potenziale di un territorio, indicando inoltre la priorità di intervento.

2 – Principali risultati attesi:

La metodologia vuole essere uno strumento di supporto alle decisioni, particolarmente indicato per quei contesti che non avendo una significativa domanda ciclabile, sono in difficoltà nel capire i primi passi da compiere, e più in generale, per situazioni specifiche che vogliono incentivare la mobilità ciclabile.

3 – Elementi di innovazione / strategici:

La quantificazione degli interventi si basa sulla correlazione di alcune grandezze che sono risultate rappresentative dei territori analizzati, lo strumento consente quindi di esprimere il fabbisogno infrastrutturale con un innovativo modello matematico.

4 – Eventuali ricadute occupazionali prevedibili:

La quantità e il livello di approfondimento delle informazioni è molto importante. Investire sulla raccolta di questi dati, arrivando a realizzare un vero censimento nazionale, potrebbe fornire potenzialità inimmaginabili, soprattutto se associate a interviste faccia-a-faccia.

5 – Soggetti coinvolti:

Per la stesura del documento non ci sono soggetti coinvolti. Come applicazione futura, potrebbero essere Amministrazioni Comunali, gestori di nodi di trasporto, gestori di punti di interesse ad alta attrazione.

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

Sfruttando la crescente consapevolezza di Enti e decisori pubblici riguardo la mobilità sostenibile, la metodologia potrebbe essere applicata in un pilota anche interno a uno strumento di pianificazione, monitorandone le fasi per verificare il raggiungimento degli obiettivi ed eventuali azioni correttive.

7 – Punti di forza e punti di debolezza:

Lo strumento è concepito per essere facilmente trasferibile, a seconda dell'oggetto di analisi, occorre tuttavia determinare le grandezze in correlazione e questo oltre alla sensibilità dell'analista, dipende dalla disponibilità di informazioni.

8 – Conclusioni:

Lo strumento vuole fornire una guida utile a quantificazione il fabbisogno di piste ciclabili coerente con la potenzialità inespressa del territorio. E' però opportuno concepirlo in una logica di sistema, ovvero considerando tutti gli elementi che possono concorrere a incrementarne l'utilità per il territorio.



UNIVERSITÀ
di VERONA

Dipartimento Neuroscienze, Biomedicina e Movimento

10° Corso di perfezionamento e aggiornamento professionale per una nuova figura professionale: Esperto Promotore Mobilità Ciclistica – anno 2023

Elaborato di fine corso - scheda di sintesi

La Pista Ciclabile della Valle di Sole: da infrastruttura turistica a benchmark europeo per la mobilità sostenibile e gli spostamenti casa-lavoro

Alessio Migazzi e Sergio Battistini

a.migazzi@dolomeet.com - s.battistini@dolomeet.com - Consulenti bike e soci di Dolomeet Srl

Immaginiamo un nuovo approccio alla mobilità sostenibile di Valle partendo da due punti di forza: la presenza di una pista ciclabile ben progettata e di una ferrovia a scartamento ridotto.

AAAAAAAAAAAAAAAAAAAAAAAAAAAAAAAAAAAA

1 - Obiettivi:

Dare consapevolezza e promuovere presso gli enti pubblici locali l'opportunità di migliorare la pista ciclabile esistente trasformandola da infrastruttura a servizio dei turisti a vero e proprio presidio viabilistico per il tragitto casa lavoro.

2 – Principali risultati attesi:

Sensibilizzare gli enti pubblici promuovendo la realizzazione di alcuni tratti ex novo della pista ciclabile, introdurre la figura del Mobility Manager di valle come facilitatore di processi, aumentare la sicurezza reale e percepita sull'intero tragitto e migliorare la convivenza ciclisti-pedoni.

3 – Elementi di innovazione / strategici:

Nuovi servizi tra i quali mappatura di fontane e fontanili insistenti sull'asse della ciclabile, estensione dell'obbligo della figura del Mobility Manager non soltanto ad enti con più di 100 dipendenti ma anche ad aggregati di enti con dimensioni più piccole, introduzione di una abaco della segnaletica.

4 – Eventuali ricadute occupazionali prevedibili:

Proponiamo l'attivazione a livello nei enti pubblici di una task force che si occupi di mobilità casa-lavoro e casa-scuola e che approfondisca le necessità dei singoli dipendenti e le prospettive nell'utilizzo di mezzi sostenibili in sostituzione della mobilità veicolare attuale.

5 – Soggetti coinvolti:

13 Comuni, il Parco Nazionale dello Stelvio, il Parco naturale Adamello Brenta, la Rete delle Riserve del Fiume Noce, la Provincia autonoma di Trento e l'APT della Valle di Sole e la Comunità della Valle di Sole in quanto soggetti attuatori delle nuove strategie di viabilità e mobilità turistica.

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

Sistemazione di alcuni tratti della pista ciclabile, inserimento di tratti ex-novo dalla pista ciclabile esistente ai centri urbani, introduzione della figura del Mobility Manager di valle.

7 – Punti di forza e punti di debolezza:

Da analisi S.W.O.T. abbiamo individuato come punti di forza la riduzione del traffico veicolare nell'area indicata per la tratta casa-lavoro, miglioramento delle attività motorie tra i residenti, miglioramento dell'offerta, tra i punti di debolezza la sicurezza che va garantita introducendo segnaletica e la convivenza tra ciclisti ed altri utenti sul percorso ciclabile in generale.

8 – Conclusioni:

Attraverso l'attivazione di una serie di iniziative ed investimenti mirati oltre all'attivazione di un percorso di facilitazione mediato da un Mobility Manager vorremmo puntare a sperimentare in una piccola valle alpina un modello che ci porti ad essere trainanti e non trainati nell'innovazione territoriale. Un modello che, grazie alla collaborazione di tutta la popolazione, ci porti a diventare benchmark europeo, alpino e sostenibile.



UNIVERSITÀ
di VERONA

Dipartimento Neuroscienze, Biomedicina e Movimento

10° Corso di perfezionamento e aggiornamento professionale per una nuova figura professionale: **Esperto Promotore Mobilità Ciclistica – anno 2023**

Elaborato di fine corso - scheda di sintesi

OPPORTUNITÀ E PROBLEMATICHE LEGATE ALLA REALIZZAZIONE DI CICLOVIE IN AMBITO RURALE E LUNGO I CANALI DI BONIFICA Il caso studio della Ciclovía Carpi- Guastalla - (Emilia-Romagna)

Marco Monaci

Via Tintoretto n.5 – 41051 Castelnuovo Rangone (MO), email: mm.monaci@gmail.com, cell: 328/9437333

Ingegnere per l'ambiente e il territorio – Direttore Tecnico Società di Ingegneria “Ing. Marco Monaci srl”

La realizzazione di ciclovie in ambito rurale -in particolare lungo le pertinenze dei canali di bonifica delle pianure italiane- offre l'opportunità di creare percorsi capillari che connettono le campagne, gli ambiti naturali e le zone più urbanizzate, ma richiede di affrontare questioni specifiche legate alla gestione dei canali e alla normativa legata alle pratiche agricole che, se sottovalutate, rischiano di inficiare la realizzazione dei percorsi.

~~~~~

### **1 - Obiettivi:**

Approfondire le questioni di natura prevalentemente normativa legate a:

- scelte progettuali inerenti le necessità di manutenzione dei canali in gestione ai Consorzi di bonifica;
- potenziali vincoli imposti dal PAN (Piano di Azione Ambientale) nelle aree agricole prossime ai percorsi in progetto, in relazione all'utilizzo di prodotti fitosanitari.

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

- fornire indicazioni per la progettazione consapevole delle ciclovie lungo i canali di bonifica, così da evitare sottovalutazioni delle problematiche specifiche esistenti;
- contribuire al confronto tra Associazioni agricole, Associazioni nazionali e regionali dei Consorzi di bonifica (ANBI) e Amministrazioni proponenti, affinché vengano stabilite linee guida specifiche per le ciclovie lungo i canali di bonifica e in ambito agricolo.

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

Creazione di un'alleanza tra Associazioni agricole, Associazioni nazionali e regionali dei Consorzi di bonifica (ANBI) e Amministrazioni proponenti, affinché il tema delle ciclovie in ambito rurale divenga una scelta strategica condivisa che punta a valorizzare il territorio e il ruolo di tutti gli attori in gioco.

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

- Aumento del numero di progetti previsti, con ricadute occupazionali sia per chi progetta sia per chi realizza le ciclovie;
- Sviluppo di un'economia turistica legata alle ciclovie in ambito rurale.

## **5 – Soggetti coinvolti:**

Associazioni agricole, Associazioni nazionali e regionali dei Consorzi di bonifica (ANBI), Amministrazioni proponenti le ciclovie, Università, Progettisti, Imprenditoria legata alla fruizione degli ambiti rurali di pianura.

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

Creazione di un tavolo di confronto tra Associazioni agricole, Associazioni nazionali e regionali dei Consorzi di bonifica (ANBI) e Università, per promuovere la realizzazione di linee guida specifiche per le ciclovie lungo i canali di bonifica e in ambito agricolo.

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

Punti di forza: richiesta di ciclovie in ambito rurale che arriva dai cittadini e dalle Amministrazioni locali.

Punti di debolezza: preoccupazioni del mondo agricolo e dei gestori dei canali di bonifica in merito alla realizzazione di ciclovie sul “loro” territorio.

## **8 – Conclusioni:**

La creazione di una rete capillare di ciclovie in ambito agricolo lungo i canali di bonifica è un’opportunità da cogliere per valorizzare il territorio rurale, ma richiede ancora la risoluzione di questioni specifiche che partono da “vincoli” di tipo normativo ma che si trasformano in preoccupazioni perlopiù di tipo preventivo, che possono essere risolte con un confronto di merito tra tutti gli attori in gioco.



UNIVERSITÀ  
di VERONA

Dipartimento Neuroscienze, Biomedicina e Movimento  
10° Corso di perfezionamento e aggiornamento professionale  
per una nuova figura professionale  
Esperto Promotore Mobilità Ciclistica – Anno 2023  
Elaborato di fine corso - Scheda di sintesi

## OSMOCI

### Osservatorio sulla Mobilità Ciclistica

**Giancarlo Odoardi**

Via Luigi Polacchi 18 – 65129 Pescara - [giancarlo.odoardi@gmail.com](mailto:giancarlo.odoardi@gmail.com) - +39 3393223737  
Laurea in Scienze Agrarie – Giornalista pubblicista – Libero professionista

**Motivazioni della scelta:** raccogliere, studiare, capire e valutare, con strumenti di aggregazione e analisi dei dati, il tasso di gradimento della fruizione, da parte di coloro che si spostano in bici, dei servizi loro dedicati: da un tracciato ciclabile a un parcheggio bici, dal trasporto su un mezzo pubblico (treno + bici) ai servizi di assistenza.

AAAAAAAAAAAAAAAAAAAAAAAAAAAAAAAAAAAAAAAA

#### 1 - Obiettivi

*Creare una piattaforma di raccolta dati e della loro rappresentazione in tempo reale; predisporre al contempo uno spazio condiviso di informazione e di confronto tra partecipanti, professionisti e amministratori, al fine di valutare i servizi oggetto della ricerca attraverso una customer satisfaction survey e relativi feedback.*

#### 2 - Principali risultati attesi

*Mettere a punto un flusso gestionale efficace di processo comprendente l'esposizione dei tagliandi di raccolta adesioni presso gli ambiti territoriali di indagine, la compilazione di un questionario da parte dell'utenza, la rappresentazione chiara e la lettura significativa dei dati nonché la creazione di una comunità di interesse.*

#### 3 - Elementi di innovazione / strategici

*Il progetto si basa su una web survey gestibile da smartphone attraverso moduli customizzati in ragione dell'ambito di riferimento; il database compilato viene letto da un aggregatore che consente diverse modalità di rappresentazione editabili su piattaforma web e fruibile in forma statica o dinamica dagli utenti attraverso filtri dedicati.*

#### 4 - Eventuali ricadute occupazionali prevedibili

*La procedura potrebbe essere ulteriormente ingegnerizzata (app e piattaforma dedicata) e quindi adottata per finalità di indagini o di ricerche da enti e organizzazioni che a vario titolo si occupano di pianificazione.*

#### 5 - Soggetti coinvolti

*Durante l'attività di ricerca sono stati coinvolti diverse organizzazioni pubbliche e private, fra cui: per il settore trasporti: RFI, TUA Abruzzo; per le aziende: Università, ASL, Clinica privata, Comune; tutti gli stabilimenti del litorale di Pescara; per la GDO: due supermercati; per l'ambiente urbano: una associazione locale di promozione della mobilità ciclistica.*

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

*Predisporre e implementare una piattaforma web, predisporre i questionari, sviluppare la procedura di raccolta e analisi, prendere accordi con i soggetti di riferimento per l'attività espositiva, sostenere animare la comunicazione.*

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

*Forza: utilizzo dallo smartphone per leggere un QRcode e partecipare immediatamente all'iniziativa, che poi valde ha uno sviluppo automatico. Debolezza: difficoltà a raggiungere l'utenza mantenendo alto il livello di attenzione.*

#### 8 - Conclusioni

*Alla piattaforma OSMOCI, sviluppata come prototipo di ricerca e valutazione dati, si intende dare un seguito editoriale nonché periodico di appuntamenti di analisi e confronto.*





UNIVERSITÀ  
di VERONA

Dipartimento Neuroscienze, Biomedicina e Movimento

**10° Corso** di perfezionamento e aggiornamento professionale per una nuova figura professionale: **Esperto Promotore Mobilità Ciclistica – anno 2023**

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

## **Proposte per la promozione del cicloturismo sul Lago Maggiore**

### **Andrea Paccagnini**

Via Jerago 24, Besnate (VA), [andrea.pacmen@gmail.com](mailto:andrea.pacmen@gmail.com), 3472393168

Studente laureato in scienze umane dell'ambiente, del territorio e del paesaggio (S.U.A) e laureando in Geourbanistica

Ho deciso di trattare questo tema per contribuire alla valorizzazione del territorio in cui vivo mediante la mobilità dolce. Credo che portare il percorso Eurovelo 5 sul Lago Maggiore possa costituire un volano per il territorio. Questa decisione renderebbe inoltre lo stesso percorso Eurovelo meno difficoltoso, in quanto andrebbe a percorrere reti ciclabili per gran parte già esistenti, reti che verranno ampliate in relazione ai numerosi progetti in campo. Questa rete ciclabile potrà essere integrata con la rete sentieristica, così da costituire una rete di fruizione unitaria, al fine di stabilire il Lago Maggiore quale destinazione turistica/fruitiva "outdoor". Saranno inoltre presentate altre proposte

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

Questa tesina intende presentare alcune proposte per lo sviluppo del cicloturismo nella zona del Lago Maggiore e per raccordare rete sentieristica e ciclabile. In particolare, sarà presentata la proposta per un cambio di itinerario del percorso Eurovelo 5, insieme ad altre azioni utili al fine della promozione del cicloturismo quali la riattivazione a fini turistici/ciclo-turistici della ferrovia Oleggio-Laveno.

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

Creazione di un percorso ciclabile omogeneo dal Passo del San Gottardo a Pavia, integrato con la rete ferroviaria e il trasporto lacuale, in grado da agire come volano per lo sviluppo turistico del territorio locale, in particolare della sponda lombarda del Lago Maggiore, definita spesso *sponda magra*.

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

Unione all'interno di un unico marchio turistico/cicloturistico di tutte le realtà del Lago Maggiore, soprattutto in chiave transfrontaliera (unico prodotto cicloturistico).

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

Aumento della frequentazione turistica nella zona del Lago Maggiore, nella Valle del Ticino e nei territori limitrofi, con aumento dell'occupazione nel turismo, nei servizi annessi e nel comparto della bicicletta (noleggi, riparazioni, servizi ai cicloturisti).

#### **5 – Soggetti coinvolti:**

Regione Piemonte, Regione Lombardia, Provincia di Varese, Provincia di Novara, Provincia del VCO (Verbano-Cusio-Ossola), Canton Ticino, comuni, Distretto Turistico dei Laghi, VareseLandofTourism, Svizzera Turismo, vari stakeholders.



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

Creare un gruppo di lavoro tra le realtà politiche e turistiche coinvolte; tale gruppo di lavoro potrebbe fissare incontri conoscitivi e promuovere le idee proposte con una campagna informativa su diversi mezzi.

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

Punti di forza sono certamente la notevole presenza di ciclabili e le numerose bellezze paesaggistiche del territorio. Punti di debolezza sono: 1) alcuni tratti ciclabili non sono ancora collegati tra di loro, 2) le piste ciclopedonali previste lungo il lago non sono ancora state realizzate, 3) vi è mancanza di coordinazione tra le autorità.

## **8 – Conclusioni:**

Nel caso di una buona riuscita del progetto la zona del Lago Maggiore potrà diventare una meta ricercata del cicloturismo internazionale e un luogo di passaggio per i cicloturisti di lunga percorrenza tra l'Europa Centrale e la Penisola Italiana. Raccordare inoltre il cicloturismo con la rete sentieristica potrà contribuire a valorizzare il territorio, a promuoverne la cura e ad allargare l'offerta turistica. Il Lago Maggiore potrebbe quindi posizionarsi quale meta turistica e fruitiva "outdoor", alla pari di altri contesti italiani e stranieri.



UNIVERSITÀ  
di VERONA

Dipartimento Neuroscienze, Biomedicina e Movimento

**10° Corso** di perfezionamento e aggiornamento professionale per una nuova figura professionale: **Esperto Promotore Mobilità Ciclistica – anno 2023**

Elaborato di fine corso - scheda di sintesi

## MASSA CICLICA

**Enrico Paci**

Vicolo Martellucci 9, Borgo San Lorenzo (FI)  
enricopaci77@gmail.com - 340 856 0722

\* \* \* \* \*

### 1. Obiettivi:

La MASSA CICLICA è un'iniziativa nata dal coordinamento di alcune associazioni ciclistiche della zona allo scopo di sensibilizzare i cittadini all'uso della bicicletta come mezzo di trasporto, contribuendo ad innescare un processo di cambiamento profondo che possa anche facilitare e sostenere le scelte e le iniziative dei decisori politici in favore della mobilità ciclistica. In definitiva, l'ambizione ultima è quella di rendere il Mugello un territorio sempre più ciclabile e a misura d'uomo.

### 2. Principali risultati attesi

Nel breve-medio termine l'obiettivo è quello di mobilitare la cittadinanza in favore della mobilità ciclistica ed educare i ciclisti al rispetto delle regole e all'uso corretto della bicicletta, creando un movimento d'opinione di cui i giovani siano i protagonisti e –nel tempo- gli artefici.

### 3. Elementi di innovazione / strategici:

La MASSA CICLICA è una pedalata conviviale, solitamente urbana, aperta a tutti, periodica ed anche formativa, offrendo ai partecipanti spunti e suggerimenti sulla mobilità ciclistica e sull'uso della bicicletta; adotta strategie comunicative positive e costruttive, cercando di dialogare ed includere anziché acuire lo scontro ideologico e privilegiando la propositività allo scontro, la critica costruttiva alla polemica.

### 4. Eventuali ricadute occupazionali prevedibili:

Per la sua natura di iniziativa popolare e spontanea, la MASSA CICLICA non genera ricadute occupazionali dirette.

### 5. Soggetti coinvolti:

Il gruppo organizzatore ha coinvolto dapprima le associazioni ciclistiche del territorio e, tramite queste, invitato l'intera cittadinanza a prendere parte agli appuntamenti della MASSA CICLICA.

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

La MASSA CICLICA è scesa in strada per la prima volta il 22 Settembre 2023, a conclusione della settimana europea della mobilità; da allora e fino alla fine del 2023 si sono svolti complessivamente cinque appuntamenti. La riproposizione periodica di nuovi appuntamenti avrà lo scopo di affermare la MASSA CICLICA come evento riconosciuto, inclusivo ed identitario, promuovendo al contempo iniziative collaterali come attività educative con le scuole, convegni, festival ed altri eventi culturali e ricreativi.

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

La MASSA CICLICA nasce in un territorio, il Mugello, con una conformazione molto favorevole alla mobilità ciclistica, per la quale nel corso degli ultimi anni sono stati eseguiti interventi infrastrutturali, sia in contesto urbano sia in contesto extraurbano. Tuttavia l'uso della bicicletta è rimasto prevalentemente legato ad attività sportive e la mobilità ciclistica quotidiana non ha visto un significativo incremento numerico, scontrandosi con la diffidenza e l'abitudine.

### 8. Conclusioni:

I primi appuntamenti della MASSA CICLICA hanno visto un numero sempre crescente di persone coinvolte: senza dubbio un buon inizio per un progetto di sensibilizzazione della cittadinanza che ha necessariamente bisogno di tempo per ottenere risultati significativi ed acquisire dunque la credibilità necessaria a dialogare con le istituzioni.



UNIVERSITÀ  
di VERONA

Dipartimento Neuroscienze, Biomedicina e Movimento

10° Corso di perfezionamento e aggiornamento professionale per una nuova  
figura professionale: **Esperto Promotore Mobilità Ciclistica – anno 2023**

Elaborato di fine corso - scheda di sintesi

# **La mobilità ciclabile a San Donato Milanese sfide presenti e prospettive future col supporto digitale e crowdsourced**

**Marco Pagliotta**

Via Cascella 1, Milano, f.marco.pagliotta@gmail.com, 3921799775

Laureato magistrale in Informatica per la comunicazione, ex consigliere comunale di San Donato Milanese

AAAAAAAAAAAAAAAAAAAAAAAAAAAAAAAAAAAA

## **1 - Obiettivi:**

La tesina esamina le azioni passate, lo stato attuale della mobilità ciclabile a San Donato Milanese per raggiungere gli obiettivi 2030 del biciplan. Utilizzando strumenti digitali che possono essere utili agli esperti promotori della mobilità ciclistica.

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

L'adozione di strumenti digitali, come Mapillary e Wikimedia Commons, ha permesso una documentazione dettagliata e accessibile della ciclabilità. L'istituzione dell'ufficio di Mobility Management dovrebbe facilitare una gestione più coordinata e focalizzata sulla mobilità ciclabile, mentre le campagne di marketing potrebbero sensibilizzare la comunità, favorendo una maggiore adesione alle iniziative ciclabili.

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

L'approccio innovativo consiste nell'integrare tecnologie digitali open source, crowdsourced e condivise (Mapillary e Commons) a servizio dei promotori esperti di mobilità ciclabile, offrendo una visione dettagliata e in tempo reale della ciclabilità urbana. L'istituzione dell'ufficio di Mobility Management e l'attuazione del biciplan unito ad un coinvolgimento dal basso costituiscono strategie chiave per la mobilità ciclabile cittadina.

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

L'istituzione dell'ufficio di Mobility Management potrebbe generare opportunità occupazionali nel settore della gestione della mobilità, mentre le campagne di marketing potrebbero coinvolgere professionisti della comunicazione.

## **5 – Soggetti coinvolti:**

Lo studio coinvolge attivamente amministrazioni locali, organizzazioni civiche e la comunità locale di San Donato Milanese. La collaborazione sinergica di questi soggetti è essenziale per implementare efficacemente le soluzioni proposte e garantire una mobilità ciclabile sostenibile in città.

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

L'istituzione dell'ufficio di Mobility Management è fondamentale come punto di partenza, seguita dalla pianificazione e implementazione di campagne di marketing mirate. Le associazioni del territorio devono essere mobilitate per richiedere: l'attuazione del biciplan.

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

Tra i punti di forza, la collaborazione sinergica tra enti pubblici e privati, l'uso del digitale in maniera crowdsourced con il coinvolgimento attivo della comunità emergono come elementi chiave. Tuttavia, le sfide potrebbero derivare dalla resistenza al cambiamento, e ad una amministrazione non interessata.

## **8 – Conclusioni:**

La tesina sottolinea l'importanza di un approccio coordinato e partecipativo per promuovere la mobilità ciclabile a San Donato Milanese. Con il sostegno delle nuove tecnologie e l'attiva partecipazione della comunità, si auspica il raggiungimento degli obiettivi, contribuendo a un ambiente più sano e sostenibile.



Dipartimento Neuroscienze, Biomedicina e Movimento

## Elaborato di fine corso - scheda di sintesi



UNIVERSITÀ  
di VERONA

Dipartimento Neuroscienze, Biomedicina e Movimento

**10° Corso** di perfezionamento e aggiornamento professionale per una nuova figura professionale: **Esperto Promotore Mobilità Ciclistica – anno 2023**

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

## **Nuova APP per piste ciclabili ufficiali**

Progetto di un servizio aggregatore di mappe ufficiali e informazioni per dispositivi mobili al servizio del cicloturista

### **Daniele Paoloni**

Verona, [danielepaoloni@gmail.com](mailto:danielepaoloni@gmail.com)

Informatico e cicloturista

Nuova Applicazione per dispositivi mobili per pianificare un itinerario turistico in bicicletta, seguendo i percorsi ufficiali

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

- Un servizio di navigazione gratuito ed immediato da QR code senza la necessità di scaricare applicazioni e gestire tracce gps al fine di avere la sicurezza di rimanere in traccia anche in caso di mancanza dei segnali fisici del percorso ufficiale
- Aggregare e gestire informazioni semplicemente: visione di insieme su mappa, video del percorso con traccia gps, eventuali collegamenti a video informativi su luoghi di interesse, eventuali link ad apps di cicloturismo e google maps al fine di pianificare un itinerario cicloturistico

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

- Gli operatori di settore possono utilizzare questo servizio in ausilio alle attività es: un accompagnatore può indicare una raccolta di tracce e info aggregate nel territorio di competenza al fine di vendere un'escursione o un noleggio, albergatori, bicigrill, enti turistici
- Nel dettaglio della traccia c'è spazio per pubblicizzare le attività coinvolte

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

- Ad oggi è complicato pianificare un itinerario che segue i percorsi ufficiali utilizzando: le apps di cicloturismo (komoot, alltrails, bikemap ecc) Spesso i siti istituzionali non vengono mantenuti oppure poco fruibili da mobile (riferimento: regione veneto, terre del custozza)
- Lo scopo è semplificare e aggregare informazioni su luoghi di interesse cliccando link direttamente dalla mappa

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

- La app ha carattere provinciale, replicabile per ogni provincia con un promotore che cura l'aggiornamento di contenuti

#### **5 – Soggetti coinvolti:**

- Guide turistiche, enti di promozione, alberghi, bicigrill

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

- Pubblicare on line un prototipo (pubblicato: bike.verona.it (circa 20 tracce), bike.trento.it (una traccia))

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

- Semplicità di fruizione, aggregazione di contenuti, gratuita per gli utilizzatori, debolezza: ho sempre bisogno del supporto tecnologico (cellulare, batteria, connessione internet)
- L'utilizzo prevede il supporto a manubrio del cellulare

#### **8 – Conclusioni:**

- Progetto che nasce da l'esigenza di chi ama pianificare un itinerario in semplicità senza aspettarsi sorprese potendo visionare i video dotati di traccia gps e video informativi su luoghi di interesse

Se ritenete una foto dell'estensore dell'elaborato



**10° Corso** di perfezionamento e aggiornamento professionale per una nuova figura professionale: **Esperto Promotore Mobilità Ciclistica – anno 2023**

## Bambini nel traffico. Normative e soluzioni per la ciclabilità

~~~~~




10° Corso di perfezionamento e aggiornamento professionale per una nuova figura professionale: **Esperto Promotore Mobilità Ciclistica – anno 2023**

Ancona Città 30 – caso studio quartiere Archi

Ancona città 30 – caso studio quartiere Archi: ridare anima e sicurezza all'antico quartiere dei pescatori

[illegible]

Partendo dalla prospettiva delineata dalla *Città 30*, ciò che il presente elaborato si prefigge è quello di riqualificare il quartiere degli Archi. Questo sarà il punto di partenza di una serie d'interventi che interesseranno anche le restanti realtà urbane.

Attraverso una serie di regole, controlli, ridisegno dell'infrastruttura stradale ed azioni di comunicazione, sarà possibile andare a ridurre la velocità e quindi garantire la sicurezza stradale degli utenti. La Città 30 consentirà anche di diminuire le emissioni e di avere una città più sostenibile.

La tesi prevede l'ampliamento ed il rifacimento dei marciapiedi esistenti, la creazione di tre porte di ingresso con installazioni di totem "zona 30", restringimenti laterali di carreggiata, l'istituzione di zona scolastica ed un progetto pilota innovativo: una sperimentazione logistica urbana attraverso l'utilizzo delle Cargo-bike.

Per poter conseguire un'efficacia reale è necessario che l'Amministrazione Comunale insieme alla comunità locale provvedano a sviluppare un programma organico di più azioni integrate tra loro.

Il ridisegno dello spazio urbano consentirà di restituire democrazia alla mobilità locale presentando al contempo una serie di aspetti negativi: l'incremento dei livelli di rumore e vibrazione; la riduzione del numero di stalli per la sosta veicolare; l'aumento dei costi di manutenzione. La sperimentazione logistica urbana, attraverso l'utilizzo di Cargo-bike, comporterà una scelta, da parte dell'Amministrazione Comunale, su come poter procedere all'attivazione del servizio e alla sua gestione.

La *Città 30* è oggi la migliore traduzione degli impegni per la realizzazione delle *living streets*: luoghi in cui le persone si incontrano e si muovono in maniera sostenibile ed attiva. Nonostante l'iniziale scetticismo i contesti europei mostrano ottimi risultati nel lungo periodo.



UNIVERSITÀ
di VERONA

Dipartimento Neuroscienze, Biomedicina e Movimento

10° Corso di perfezionamento e aggiornamento professionale per una nuova
figura professionale: **Esperto Promotore Mobilità Ciclistica – anno 2023**

Elaborato di fine corso - scheda di sintesi

“Pedalare per la Salute in Sicurezza”



Mauro Pepe

Residenza: Via Gorizia 1 – 21010 Casorate Sempione (VA)

Ufficio: Safety Contact srl – Via Gramsci 72 – 21013 Gallarate (VA)

m.pepe@safetygroupitalia.com | 0331782524

RSPP - Formatore qualificato salute e sicurezza sul lavoro

L'attività di prevenzione e protezione dei lavoratori sul lavoro passa attraverso la promozione della salute anche grazie alla bicicletta.

AA

1 - Obiettivi:

Progettare percorsi formativi in materia Sicurezza sul Lavoro, anche in collaborazione con i Mobility Manager aziendali, per promuovere l'utilizzo della bicicletta come strumento di mobilità sostenibile e per il miglioramento della propria salute.

2 – Principali risultati attesi: Approccio tema della promozione mobilità ciclistica con coinvolgimento Servizio di Prevenzione e Protezione aziendale in collaborazione con Mobility Manager con focus principale: salute dei lavoratori.

3 - Elementi di innovazione / strategici: Metodologia formativa coinvolgente ed esperienziale. I lavoratori imparano facendo, imparano dalla propria esperienza, dalle proprie emozioni e passando attraverso la riflessione e la concettualizzazione astratta.

4 - Eventuali ricadute occupazionali prevedibili: Nuovi percorsi formativi e professionali per formatori qualificati in ambito di salute e sicurezza sul lavoro e opportunità per esperti in mobilità ciclistica.

5 - Soggetti coinvolti: RSPP – formatori qualificati salute e sicurezza – Mobility Manager - esperti in mobilità ciclistica.

6 – Principali azioni da attivare e primi passi per cominciare: proposta progetto ai Mobility Manager e Servizio di Prevenzione e Protezione aziendale

7 – Punti di forza e punti di debolezza: Progetti formativi validi come aggiornamento in tema salute e sicurezza sul lavoro per tutti i lavoratori – obbligo formativo previsto dalla normativa (D.lgs 81/08 e smi). Mancanza di sanzioni in tema Mobilità (nomina Mobility Manager e adozione PSCL)

8 – Conclusioni:

Opportunità per le organizzazioni per ottemperare agli obblighi formativi in materia di salute e sicurezza sul lavoro affrontando il tema della salute e della mobilità.

Se ritenete una foto
dell'estensore dell'
elaborato



UNIVERSITÀ
di VERONA

Dipartimento Neuroscienze, Biomedicina e Movimento

10° Corso di perfezionamento e aggiornamento professionale per una nuova
figura professionale: **Esperto Promotore Mobilità Ciclistica – anno 2023**

Elaborato di fine corso - scheda di sintesi

Mobility Manager - ruolo chiave per la transizione ecologica

Oscar Porta

Milano(MI), oscar.porta@gmail.com, 348 410 6602

Borsa Italiana, azienda per cui sto lavorando, deve avviare la nomina del mobility manager aziendale. L'obiettivo di questo lavoro e' fornire il mio contributo a chi dovrà poi interpretare questo ruolo, un ruolo molto difficile ma con grandi potenzialita' quando si riesce a collaborare con tutti gli enti coinvolti. Il focus sara' soprattutto sulla bicicletta.

AAAAAAAAAAAAAAAAAAAAAAAAAAAAAAAA

1 - Obiettivi:

Fornire linee guida e suggerimenti per implementare una politica efficace al fine di ridurre l'uso del mezzo motorizzato privato, favorire una riduzione delle emissioni nocive e incrementare la mobilità ciclistica.

2 – Principali risultati attesi:

Se ascoltati e implementati, questi suggerimenti porterebbero agli utilizzatori un vantaggio salutare, psicologico ed economico, alla collettività un vantaggio indiretto dovuto ad una minore congestione del traffico automobilistico, un minore inquinamento dell'aria e acustico, allo Stato il vantaggio di avere una popolazione più attiva, meno bisognosa di cure mediche, all'Azienda un'esposizione positiva per la transizione ESG, attenta alla qualità della vita e al benessere dei propri dipendenti.

3 – Elementi di innovazione / strategici:

Passare dalle parole ai fatti, avere realmente un mobility manager che si occupa giorno per giorno della valutazione e della implementazione di tutte le iniziative necessarie alla incentivazione della mobilità ciclistica, il coinvolgimento delle Amministrazioni e del tessuto economico e sociale locale.

4 – Eventuali ricadute occupazionali prevedibili:

Coinvolgimento di aziende fornitrici di parcheggi sicuri, data l'alta concentrazione di biciclette, ciclofficine mobili fornitrici di manutenzione in loco, sviluppo di applicazioni dedicate al supporto delle politiche di mobility management e dei percorsi ciclabili. A seconda degli incentivi erogati da Azienda e Amministrazioni anche le attività economiche locali possono trarne vantaggio.

5 – Soggetti coinvolti:

Amministrazione Aziendale, Istituzioni, i dipendenti dell'Azienda. Il coinvolgimento potrebbe allargarsi anche ai mobility managers di altre aziende limitrofe con le quali fare sinergia per la ricerca di percorsi "green" per raggiungere il luogo di lavoro e per la gestione dei parcheggi. Eventuali ciclofficine e negozi.

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

Supporto da parte di una organizzazione come FIAB, valutare il supporto dell'Amministrazione Aziendale, conoscere le abitudini di spostamento dei dipendenti, impostare il PSCL (Piano Spostamenti Casa Lavoro), contattare il mobility manager del Comune per individuare possibili miglioramenti nel trasporto e modalità di parcheggio biciclette, tentare una collaborazione con varie ciclofficine in modo da prevedere riparazioni in loco.

7 – Punti di forza e punti di debolezza:

F > miglioramento salute fisica e psicologica, riduzione inquinamento aria e rumore, per l'azienda una nota di merito ESG da pubblicizzare. Coinvolgimento del tessuto economico locale.

D > difficoltà a coinvolgere i principali attori, mancanza di tempo da dedicare a questa occupazione, opposizione al cambiamento, lunghi tempi di implementazione con il rischio di cadere nell'oblio.

8 – Conclusioni:

Spero di contribuire con la mia analisi allo sviluppo per la transizione ecologica. Una base di partenza e di discussione per miglioramenti.



- 2) Progetti per studenti adulti di italiano L2
- 3) Educare al corretto atteggiamento da adottare in strada

4 – Eventuali ricadute occupazionali prevedibili:

Il progetto vedrebbe coinvolte diverse realtà, il comune, associazioni locali, realtà di accoglienza turistica.

5 – Soggetti coinvolti:

Associazioni locali di settore e Comune

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

- 1) Strutturare le lezioni, suddivise tra attività in grande gruppo in aula, esperienze di osservazione in piccolo gruppo in laboratorio o all'esterno, tempi di movimento e tempi di riflessione, rielaborazione e verifica di quanto appreso, uscite sul territorio
- 2) Creare relative attività laboratoriali
- 3) Scegliere la location
- 4) Prendere contatti con le realtà ospitanti
- 5) Preparare dei percorsi
- 6) Sponsorizzare

7 – Punti di forza e punti di debolezza:

Punti di forza:

- 1) poche realtà di questo genere
- 2) proporre alle famiglie dei camp per i propri figli durante il periodo estivo
- 3) proporre a delle scuole di lingua dei camp a tema

Punti di debolezza:

- 1) intercettare il flusso di interesse di coloro che potrebbero essere potenzialmente interessate a frequentare il corso

8 – Conclusioni:

Attualmente i campi estivi proposti nel nostro paese sono numerosissimi e il settore è in larga espansione. Oltre a quelli organizzati da numerose cooperative locali, si stagliano sul panorama nazionale quelli dei maggiori competitor di FIAB, vale a dire associazioni del terzo settore che si occupano di ambiente e sostenibilità. Entrambe le associazioni propongono da anni campus estivi che riscuotono grande successo. Fiab potrebbe proporre i suoi campus estivi in bicicletta agli studenti adolescenti, agli studenti universitari o agli studenti di italiano L2.



UNIVERSITÀ
di VERONA

Dipartimento Neuroscienze, Biomedicina e Movimento

10° Corso di perfezionamento e aggiornamento professionale per una nuova figura professionale: **Esperto Promotore Mobilità Ciclistica – anno 2023**

Elaborato di fine corso - scheda di sintesi

LA NUOVA FIGURA PREVISTA DALLA LEGISLAZIONE VENETA: IL SOGGETTO GESTORE DELLA CICLOVIA. TRE CASI DI STUDIO

Ilaria Scarparo

Via Pianesse 12/a – 35040 Baone (PD) – email: scarparoi66@gmail.com – smartphone: 347 231 87 20

Dott.ssa Forestale, impiegata-tecnica ditta privata. Sostenitrice della mobilità dolce ed escursionista a piedi e in bicicletta.

La motivazione principale per la quale hai scelto questa relazione finale

Il riconoscimento in questi ultimi mesi di altre due Soggetti Gestori quali la provincia di Padova per la ciclovia E2 “Anello dei Colli Euganei” e l’Associazione Comuni Area Berica (IPA) per la “ciclovia Area Berica”, oltre al primo Soggetto Gestore riconosciuto nel 2021 per la ciclovia I5 “Treviso Ositglia”, stimola un raffronto fra le diverse impostazioni organizzative e gestionali delle ciclovie turistiche in Veneto.

~~~~~

### **1 - Obiettivi:**

Comparare le diverse realtà organizzative per evidenziare limiti e successi di questa nuova forma di gestione delle ciclovie.

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

Ogni Soggetto Gestore deve garantire una impostazione della ciclovia secondo i principi più razionali di progettazione, sicurezza, manutenzione e gestione turistica. Deve riuscire a coinvolgere le comunità interessate e favorire lo sviluppo di un atteggiamento positivo verso questa nuova forma di turismo garantendo alle stesse nuove opportunità lavorative secondo i criteri più innovativi e stimolando le stesse a utilizzare maggiormente questa forma di mobilità. Insomma cambiare mentalità nella mobilità e nella organizzazione turistica. Assumere nuovi atteggiamenti e opportunità nel mondo lavorativo. Una vera sfida.

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

La Regione Veneto ha investito sulla nuova figura del Soggetto Gestore riconoscendo l'importanza del turismo in bicicletta. Nello stesso tempo, richiedendo al Soggetto Gestore la presentazione di piani pluriennali e una relazione annuale, la Regione mantiene la sua funzione di supervisione.

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

Se i piani di gestione elaborati dai Soggetti Gestori sono in grado di coinvolgere le realtà economiche territoriali possono aprirsi nuove modalità e opportunità di lavoro per agriturismi, ristoranti, bar, alberghi e B&B. Possono formarsi nuove figure come le guide cicloturistiche che possono coordinarsi con le guide turistiche e naturalistiche nei numerosi paesi e città ricche di storia e monumenti artistici e nei parchi regionali e nazionali lambiti dalle ciclovie.

Anche ciclofficine, negozi per la vendita di biciclette o accessori già esistenti nelle vicinanze delle ciclovie potranno beneficiare così come altre attività commerciali dei Comuni coinvolti.

#### **5 – Soggetti coinvolti:**

Soggetti Gestori, Comuni territorialmente competenti ma anche i comuni contermini per le attività commerciali e turistiche. Regione Veneto.

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

I tre Soggetti Gestori stanno elaborando e/o attivando i loro piani pluriennali.

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

Punti di forza: una opportunità unica: la Regione permette di rilanciare le ciclovie che sono forme di turismo più rispettose dell'ambiente e delle comunità che ci vivono.

Punti di debolezza: le fonti economiche su cui devono supportarsi i Soggetti Gestori.

#### **8 – Conclusioni:**

La nascita dei tre soggetti gestori rappresenta un interessante banco di prova per attivare nuove forme di collaborazione fra enti territoriali e per incrementare forme di turismo più rispettose dell'ambiente e delle comunità che vi vivono.







UNIVERSITÀ  
di VERONA

Dipartimento Neuroscienze, Biomedicina e Movimento

10° Corso di perfezionamento e aggiornamento professionale per una nuova  
figura professionale: **Esperto Promotore Mobilità Ciclistica – anno 2023**

Elaborato di fine corso - scheda di sintesi

## **Parcheggi per biciclette. *Ridondanza e benefici immediati***

### **Ismaele Signorelli**

Piazza Matteotti 4, ismaele.signorelli@comune.bergamo.it, 334.108.6951

Istruttore tecnico presso Servizio mobilità e trasporti, Direzione Ambiente, Verde e Mobilità - Comune di Bergamo

Rendere più probabile il cambiamento nell'uso della modalità di spostamento in città.

AAAAAAAAAAAAAAAAAAAAAAAAAAAAAAAAAAAA

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

Rendere disponibile e ridondante il concetto di *parking per bicicletta* nella cultura che abitiamo.

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

Aumentare la probabilità d'utilizzo della bicicletta come modalità di spostamento in città.

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

Pianificazione strutturata con la finalità di installazione capillare di rastrelliere, box portabiciclette e stalli per cargo-bike sul territorio cittadino.

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

Deboli / Auspicabile aumento dell'attrattività per attività economiche.

#### **5 – Soggetti coinvolti:**

Amministrazione comunale, uffici comunali (Mobilità e trasporti, Strade e parcheggi), attività commerciali.

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

Analisi dello stato di fatto, individuazione punti (possibilmente per ogni strada), inserimento negli strumenti di pianificazione, progettazione modifiche stradali, ricerca fondi.

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

Forza: rende disponibile in modo ridondante il repertorio narrativo: “posso usare la bicicletta per spostarmi in città perché trovo parcheggio sicuro e ovunque”, sia per spostamenti casa-lavoro, svago, consegne merci “ultimo miglio”, lavoro.

Debolezza: costi e tempi di realizzazione.

#### **8 – Conclusioni:**

L'azione proposta, mediante interventi di tipo infrastrutturale sul territorio, visibili a tutti gli utenti, cerca di facilitare i processi di cambiamento nell'uso della modalità di spostamento: in questo caso processi orientati all'uso della bicicletta.



UNIVERSITÀ  
di VERONA

Dipartimento Neuroscienze, Biomedicina e Movimento

10° Corso di perfezionamento e aggiornamento professionale per una nuova figura professionale: **Esperto Promotore Mobilità Ciclistica – anno 2023**

Elaborato di fine corso - scheda di sintesi

## Il giracomune da Città 30 a Città Eco -

**Siro Simonetto**

Via Comisso, 2 Ponzano Veneto Treviso [siro.simonetto@gmail.com](mailto:siro.simonetto@gmail.com) 335/57 20 195

Laurea in Sociologia.

Stimolare l'uso della bicicletta nel territorio dove si vive prevalentemente all'interno del Comune di residenza baricentro della vita quotidiana e delle attività che si svolgono, sociali e di svago.

~~~~~

1 - Obiettivi:

obiettivo di questa idea è quella di stimolare l'uso della bicicletta attraverso un percorso costruito ad hoc all'interno del Comune di residenza, usando prevalentemente percorsi ciclabili, portando a conoscenza luoghi che sono apparentemente conosciuti ma che l'uso della bicicletta li fa vedere in modo diverso.

2 – Principali risultati attesi:

Il progetto mira ad aumentare l'uso della bicicletta percorrendo un giro del Comune (IGC), si potrebbe auspicare che il percorso diventi un "giro" di riferimento per una passeggiata in bici e un percorso abituale per quelli che vogliono allenarsi. In secondo luogo potrebbe diventare una manifestazione periodica quale promozione del territorio e delle attività sportive e culturali.

3 – Elementi di innovazione / strategici:

gli elementi di innovazione possono essere quelli che le persone all'interno e/o vicino al luogo dove vivono possono identificarsi in un percorso ben definito che possa dare loro lo stimolo all'uso della bici in un percorso prevalentemente su sede ciclabile.

4 – Eventuali ricadute occupazionali prevedibili:

Una ricaduta occupazionale potrebbe essere l'organizzazione del Tour con la collaborazione di guide che portano le persone a conoscere il territorio anche dal punto di vista culturale attraverso la promozione del territorio si pensi a visitare monumenti storici, percorsi faunistici, attività commerciali a km-zero luoghi in generale di interesse sociale. Noleggio bici.

5 – Soggetti coinvolti:

Associazioni di promozione sociale, culturale e sportiva per la promozione di eventi periodici, Scuole per la promozione e la cultura dell'uso della bicicletta, Amministrazione pubblica per la eventuale segnaletica e promozione di eventi, noleggio bici, aziende del territorio.

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

Prima azione da creare è quella di studiare il territorio e il percorso migliore dove tracciare il giro. Promozione attraverso i social anche con video, traccia gps, eventi promozionale.

7 – Punti di forza e punti di debolezza:

Punti di forza il costo del progetto che è minimo se non in termini di tempo. Punti di debolezza potrebbe essere la creazione di un video promozionale che ha costi "rilevanti".

8 – Conclusioni:

questo progetto mi ha portato a maturare alcune idee e concetti che qui sostengo:

a: l'idea del Concetto **Città 30** è superato a favore della denominazione **Città Eco**.

b: l'idea di avere meno **Eurovelo** e più promozione territoriale **IGC**

Un progetto non si conclude mai del tutto, rimane aperto a innovazione e a nuove idee.



UNIVERSITÀ
di VERONA

Dipartimento Neuroscienze, Biomedicina e Movimento

10° Corso di perfezionamento e aggiornamento professionale per una nuova figura professionale:
Esperto Promotore Mobilità Ciclistica – anno 2023

Elaborato di fine corso - scheda di sintesi

Linee guida per la mappatura di percorsi ciclopedonali in aree naturalistiche.

Miriam Soldi

miriamsoldi@gmail.com, 3402298717

Disegnatrice tecnica.

Ho scelto questa relazione finale perchè l'argomento è legato ad un lavoro che mi è molto piaciuto ideare e svolgere e perchè penso possa essere utile in altre situazioni.

AAAAAAAAAAAAAAAAAAAAAAAAAAAAAAAAAAAA

1 - Obiettivi:

Creazione di linee guida per la mappatura di percorsi ciclopedonali, il censimento della cartellonistica dedicata e la successiva restituzione grafica e cartografica.

2 – Principali risultati attesi:

Creazione di una metodologia facilmente ripetibile e fruibile per la mappatura di percorsi ciclopedonali e il censimento della cartellonistica

3 – Elementi di innovazione / strategici:

Creazione di linee guida facilmente replicabili con uso di strumenti prevalentemente gratuiti e facilmente reperibili.

4 – Eventuali ricadute occupazionali prevedibili:

Possibilità di proporre la metodologia a svariati enti (comuni, province, aree naturalistiche, ...)

5 – Soggetti coinvolti:

Professionisti ed enti.

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

Rilevazione degli enti che potrebbero avvalersi del servizio di mappatura dei percorsi ciclopedonali e successiva proposta del servizio a tali enti.

7 – Punti di forza e punti di debolezza:

Punti di forza: facilità di esecuzione del metodo e replicabilità. Gratuità dei supporti utilizzati.

Punti di debolezza: richiede lunga tempistica per la parte di esecuzione di sopralluoghi sul territorio.

8 – Conclusioni:

La nuova cartografia ottenuta raffigurante lo stato di fatto sarà utile a vari scopi come la pubblicazione al fine di incrementare la conoscenza e la fruizione del territorio o come base di partenza utile a migliorare e incrementare i percorsi e la cartellonistica.



Elaborato di fine corso - scheda di sintesi

1

3 – Elementi di innovazione / strategici:

- Far vivere la città in bicicletta a bambin*, famiglie, comunità scolastiche.
- Creare un percorso stradale ed esperienziale sicuro e accessibile a tutte e tutti.
- Valorizzare la conoscenza delle realtà locali impegnate nel promuovere un modo sostenibile e inclusivo di vivere la città, a tutela del nostro pianeta anche per le generazioni future.

4 – Eventuali ricadute occupazionali prevedibili:

Collaborazioni con scuole, Municipi, amministrazioni locali (e potenzialmente imprese) con progetti di promozione della mobilità ciclistica urbana, attraverso le esperienze progettate su AbbracciaMi.

5 – Soggetti coinvolti:

Milano Bicycle Coalition, Municipi di zona, associazioni e realtà sociali che valorizzano il territorio e creano rete sociale, il network *Città delle persone*.

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

- Contattare le associazioni e realtà locali identificate nel percorso per formalizzare la tipologia di esperienza/prodotto da offrire.
- Trovare finanziatori per la realizzazione del progetto.
- Promuovere il progetto attraverso degli appuntamenti periodici in città.

7 – Punti di forza e punti di debolezza:

- Punti di forza: la valorizzazione del contesto locale, il target bambini e famiglie per i quali mancano offerte di percorsi/scoperte in bici della città di Milano.
- Punti di debolezza: la ricerca di finanziamenti e sponsor per le iniziative.

8 – Conclusioni:

Il progetto mira ad ampliare l'offerta dell'itinerario di AbbracciaMi focalizzandosi sui bisogni di famiglie e bambini, anche attraverso la scuola, offrendo loro l'opportunità di riscoprire la città in sicurezza, in bicicletta, e di vivere esperienze sostenibili in armonia con il territorio - di cui vengono valorizzate le realtà locali - e con la comunità di persone attive nel promuovere un modello di città sostenibile e di mobilità urbana a zero emissioni.



UNIVERSITÀ
di VERONA

Dipartimento Neuroscienze, Biomedicina e Movimento

10° Corso di perfezionamento e aggiornamento professionale per una nuova figura professionale: **Esperto Promotore Mobilità Ciclistica – anno 2023**

Elaborato di fine corso - scheda di sintesi

Dal ciclismo urbano alla riqualificazione della città: una Genova policentrica a misura di persone

Lo spazio in città?... è finito!

Carol Trucco

vico alla Chiesa delle vigne 2, 16123 Genova, carol.trucco@gmail.com, 328 4556472

Architetto, viaggiatrice, attivista per l'ambiente e la ciclabilità, socia e membro del gruppo tecnico di FIAB, oggi funzionario servizi tecnici presso la Direzione Progettazione del Comune di Genova.

Alla base della scelta dell'argomento della presente relazione risiede un fortissimo interesse a promuovere soluzioni per la ciclabilità urbana, la qualità e vivibilità di Genova, lo sviluppo, la trasformazione e la valorizzazione della città, di dare un contributo utile da tecnico, ma anche da cittadina e da ciclista urbana.

1 - Obiettivi:

Gli obiettivi civili, ambientalisti, etici ed estetici, attengono alla sfera della **bicicletta** quanto a quella dell'**urbanistica**, e sono quelli dello **sviluppo della ciclabilità, pedonalità e della mobilità sostenibile**, della **restituzione dello spazio pubblico alle persone** e della **valorizzazione del tessuto urbano cittadino** nei nuclei della Genova policentrica.

2 - Principali risultati attesi:

Nel breve e medio periodo: condivisione di **obiettivi** condivisi da perseguire, **principi generali e linee guida** su cui basare il lavoro, formazione di una **squadra di collaboratori** concordi circa gli obiettivi con cui condividerlo e svilupparlo; elaborazione delle prime **analisi e proposte** per la riqualificazione urbana e "ciclabile", in prima battuta in alcuni centri urbani del Ponente cittadino, e di un **programma di attività partecipate nelle scuole**. In generale e nel lungo periodo: promozione di una **diversa cultura dello spazio urbano**, applicazione del metodo ad altri nuclei cittadini.

3 - Elementi di innovazione / strategici:

- Considerare che non è un progetto, ma un **programma per un processo condiviso e partecipato**.
- Constatando la difficoltà di cambiamento della città di Genova, ipotizzare un **percorso realistico e graduale di transizione** da una mobilità insostenibile a **zone 30** collegate tra loro verso una **"CITTÀ 30"**
- Arricchire il processo e i progetti con l'**interdisciplinarietà** del gruppo di lavoro
- Applicare **diverse soluzioni 'ciclabili'** possibili **"cucite su misura"**

4 - Eventuali ricadute occupazionali prevedibili:

Il progetto prevede l'inclusione e il coinvolgimento di diverse figure professionali: coordinatori per la partecipazione, formatori scolastici, cooperative sociali ma anche collaboratori negli uffici comunali come l'ufficio smart mobility e altri gruppi di lavoro connessi etc.. Se dovesse funzionare con un caso studio un gruppo di lavoro trasversale potrebbe essere istituito permanentemente per lavorare su tutti i centri della città.

5 - Soggetti coinvolti:

Il gruppo tecnico FIAB di Genova, altri EPMC e attivisti per la ciclabilità sul territorio; rappresentanti di associazioni locali; esperti di mobilità, sicurezza ciclistica, progettazione, urbanistica, comunicazione e partecipazione; mobility manager, direzioni didattiche, insegnanti e rappresentanti dei genitori degli istituti scolastici; altri stakeholder importanti pubblici e privati da individuare tra le attività sul territorio e uffici tecnici

comunalmente competenti: mobilità, urbanistica, progettazione, facility management e AMT, azienda di trasporto pubblico; giornalisti.

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

- coinvolgimento di altri EPMC e attivisti per la ciclabilità, ricerca di nuovi contatti e condivisione del progetto;
- elaborazione di un'analisi urbana come buona base di partenza per la partecipazione e progettazione;
- elaborazione di una prima idea progettuale, una per centro scelto, da concordare con collaboratori;
- individuazione degli attori del processo e organizzazione degli incontri per definire il programma e le attività nelle scuole.

7 - Punti di forza e punti di debolezza:

Plausibili punti di Forza:

- inquadramento del processo in un'ottica di **indirizzo europeo sul futuro delle città** e dello spazio pubblico;
- impostazione del progetto basata sull'esperienza, sulla collaborazione e sulla **coerenza del processo progettuale**;
- consenso sui progetti risultato del processo partecipativo basato sull'**identità urbana**;
- buone sinergie e **collaborazioni utili** e durature sui temi della ciclabilità e dell'urbanistica tra il ricco mondo di attivisti e associazioni e quello professionale e tecnico.

Possibili difficoltà e debolezze:

- contrapposizione politica 'spinosa' sul territorio di Genova che può complicare il processo;
- ritrosia di gran parte dei cittadini al cambiamento, a considerare nuove soluzioni, diversi stili di vita e immaginare nuovi scenari e opportunità;
- difficoltà ad accettare compromessi durante il processo, ad accettare gli inattesi sviluppi del processo;
- tempi lunghi caratteristici del processo e del consenso.

8 - Conclusioni:

Il progetto ideato non è semplice, non avrà forme rigide, non direzione rettilinea, né velocità costante, richiederà una buona dose di pazienza e passione ma potrà dare molta soddisfazione. Se funzionasse per Genova, non è escluso che potrebbe funzionare anche in altre città.



UNIVERSITÀ
di VERONA

Dipartimento Neuroscienze, Biomedicina e Movimento

10° Corso di perfezionamento e aggiornamento professionale per una nuova figura professionale: **Esperto Promotore Mobilità Ciclistica – anno 2023**

Elaborato di fine corso - scheda di sintesi

La mia scuola a pedali

Simona Vantaggiato

Torino - simbarnaba@gmail.com - cell. 347 971 80 05

Titolo di studio LAUREA MAGISTRALE - Docente di Lettere nella Scuola Secondaria di Primo Grado

Le scuole sono punti di osservazione, sistemi digerenti e laboratori di idee, che possono fare da volano a cambiamenti anche ampi: questo lavoro vuole dar loro l'equivalente di una piccola spinta in partenza.



1 - Obiettivi:

Chi si chiede come iniziare a parlare di Mobilità sostenibile nelle scuole troverà in queste pagine materiale utile a scattare una foto ex ante della sua realtà e ad impostare le prime azioni concrete.

2 – Principali risultati attesi:

Si auspica che, grazie alle realizzazioni presentate, molte scuole comincino a fornire alle loro comunità educanti strumenti pratici per inserirsi consapevolmente nel flusso di azioni per l'adattamento al cambiamento climatico.

3 – Elementi di innovazione / strategici:

La progettualità descritta integra in uno stesso scenario realtà solitamente distaccate.

4 – Eventuali ricadute occupazionali prevedibili:

Coinvolgendo nelle azioni diversi attori, oltre a realizzare un orientamento scolastico implicito, si possono creare le condizioni per collaborare con le amministrazioni, le associazioni, le società di trasporto pubblico e gli artigiani.

5 – Soggetti coinvolti:

Scuole, Amministrazioni e Operatori economici agiscono in sinergia per la formazione degli studenti e lo sviluppo delle comunità che li ospitano.

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

Per prima cosa bisogna richiamare l'art. 34 della Costituzione Italiana, che recita *La scuola è aperta a tutti*. Come la strada. Si prosegue identificando le forze disponibili e descrivendo la situazione iniziale, in modo da studiare il modo migliore per integrare gli elementi presenti con l'obiettivo di una transizione possibile verso la mobilità dolce.

7 – Punti di forza e punti di debolezza:

Agli estremi della SWOT analysis possiamo identificare come principale punto di forza la flessibilità delle proposte e come punto di debolezza la giungla burocratica.

8 – Conclusioni:

Replicando e migliorando gli strumenti proposti, tutte le scuole potranno agire un ruolo attivo e sostenere le comunità nel passaggio a nuovi modi di vivere e di spostarsi.



UNIVERSITÀ
di VERONA

Dipartimento Neuroscienze, Biomedicina e Movimento

10° Corso di perfezionamento e aggiornamento professionale per una nuova figura professionale: **Esperto Promotore Mobilità Ciclistica – anno 2023**

Elaborato di fine corso - scheda di sintesi

La bicicletta a scuola

Michele Vassallo

Via Lecco, 6, 20124 Milano; vassami@libero.it; 3474854995

Laurea in Matematica; Docente di Matematica e Fisica, in precedenza Informatica

Avere un obiettivo di breve periodo per mettere a frutto gli insegnamenti.

.....

AAAAAAAAAAAAAAAAAAAAAAAAAAAAAAAAAAAA

1 - Obiettivi:

Applicare le conoscenze acquisite ad un caso studio milanese per contribuire attivamente alla transizione ecologica.

2 – Principali risultati attesi:

Incrementare il numero di utilizzatori abituali che vengono quotidianamente a scuola e soprattutto mantenere la percentuale raggiunta riducendo la variabilità tra periodo estivo e invernale, tra giornate soleggiate e altre con maggiore variabilità.

3 – Elementi di innovazione / strategici:

Il caso analizzato è scalabile in tanti altri contesti scolastici che hanno caratteristiche simili e può diventare un pattern applicabile più volte.

4 – Eventuali ricadute occupazionali prevedibili:

Consapevolezza di nuovi profili e contesti lavorativi, immaginare scenari non ancora conosciuti. Maggiore conoscenza di profili legati al turismo green, alla transizione ecologica e alla sostenibilità ambientale.

5 – Soggetti coinvolti:

Personale docente non docente e alunni di una scuola secondaria di secondo grado. Inizialmente la mia: Istituto Tecnico Turistico – Liceo Linguistico – Liceo delle Scienze Umane Pier Paolo Pasolini di Milano.

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

Sicurezza dei parcheggi - Challenge scolastica – Uscite di gruppo in bici con tecniche di guida per i meno esperti – Ciclofficina e saperi tecnici

7 – Punti di forza e punti di debolezza:

Scalabilità del caso studio, ambiente non ostile, semplicità delle azioni proposte sono punti di forza, traffico, fondo stradale disomogeneo e con tratti lastricati, binari del tram, rotonde e piste ciclabili discontinue, parcheggi insufficienti e/o insicuri rappresentano le maggiori difficoltà.

8 – Conclusioni:

Ritengo sia importante avviare questa transizione sin da subito in quanto le condizioni ideali potrebbero non esserci mai. I cambiamenti si costruiscono giorno per giorno e l'utilizzo dei beni pubblici è legato alle percentuali di chi se ne serve.



Dipartimento Neuroscienze, Biomedicina e Movimento

Elaborato di fine corso - scheda di sintesi

1



UNIVERSITÀ
di VERONA

Dipartimento Neuroscienze, Biomedicina e Movimento

10° Corso di perfezionamento e aggiornamento professionale per una nuova figura professionale: **Esperto Promotore Mobilità Ciclistica – anno 2023**

Elaborato di fine corso - scheda di sintesi

Applicazione del Multinomial Logit model per la scelta di un percorso ciclabile in base al livello di sicurezza percepita

Vincenzo Vitobello

Via Deledda 2, 76121, Barletta; vitobellovincenzo390@gmail.com; +393883439842

Laurea Magistrale in Ingegneria dei sistemi di trasporto – Università La Sapienza – Roma

Lo studio si propone di analizzare i risultati raccolti da una stated preference survey mediante lo strumento del Multinomial Logit model rispetto ad un caso studio critico per valutare la scelta di un percorso ciclabile in termini di sicurezza percepita. Ai rispondenti sono proposti diversi scenari di progettazione differenziati per grado di sicurezza al fine di comprendere quali sono i fattori determinanti che indirizzeranno la scelta progettuale e strategica dell'intervento.

1 - Obiettivi:

L'obiettivo è di analizzare i dati raccolti da una survey di preferenza usufruendo di strumenti statistici per lo studio di tipologie di casi critici e comprendere come varia la percezione di sicurezza per diversi livelli di progettazione infrastrutturale.

2 – Principali risultati attesi:

Dall'analisi critica dei dati raccolti è possibile un miglioramento delle condizioni di sicurezza ciclabile affine ad un determinato tipo di utenza e luogo. Principale effetto di un aumento di sicurezza ciclabile è una maggiore propensione all'utilizzo della bici con ricadute benefiche sulla viabilità stradale e sull'ambiente.

3 – Elementi di innovazione / strategici:

Sulla base dei dati di preferenza raccolti, è possibile stimare ed individuare per diverse fasce d'età la propensione all'utilizzo della bici e i fattori di sicurezza ritenuti determinanti, in modo da progettare le infrastrutture ciclabili il più aderenti possibile all'utenza attualmente interessata e a quella attesa.

4 – Eventuali ricadute occupazionali prevedibili:

La banca dati raccolta dalle survey serve da supporto per facilitare le scelte progettuali per i tecnici e la volontà di investire sulla ciclabilità da parte degli enti locali.

5 – Soggetti coinvolti:

La tematica della sicurezza è prerogativa d'interesse per la collettività che con la partecipazione attiva alla survey può fornire supporto ai progettisti e agli enti locali.

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

Dopo un'attenta revisione letteraria sugli indicatori che più possono incidere sulla scelta del percorso, è opportuno stilare una survey da sottoporre a diverse fasce d'età ed analizzare come variano le preferenze e quali possono essere gli interventi che più si adeguerebbero alle esigenze collettive.

7 – Punti di forza e punti di debolezza:

Le preferenze espresse nella survey sottoposta agli utenti potrebbero essere scalate su altre realtà e casi affini. Di contro, il dataset potrebbe non rispecchiare le esigenze effettive, a causa della non veridicità e approssimazione delle risposte. Inoltre, l'analisi volutamente non è incentrata sul lato economico degli interventi per descrivere quali dovrebbero essere gli step da seguire per una progettazione e comunicazione ottimale.

8 – Conclusioni:

Il lavoro si colloca all'interno del prolisso e confuso dialogo tra gli enti locali (a cui compete l'onere della ricaduta degli investimenti sulla mobilità), i progettisti (a cui compete la responsabilità di una progettazione in sicurezza) e gli utenti (a cui compete la responsabilità delle scelte di mobilità in termini di qualità della vita e contesto ambientale).



10° Corso di perfezionamento e aggiornamento professionale per una nuova figura professionale: **Esperto Promotore Mobilità Ciclistica – anno 2023**

L'isola che non c'è - IL Parco della Pierina

Virginia.zucchi@gmail.com – 338.8049593

Socia fondatrice e consigliere della FIAB Cremasco Aps.

La motivazione principale per la quale ho scelto questa relazione finale è perché sono fondamentalmente una romantica e vorrei dare una prospettiva alternativa al recupero di un parco che è un luogo di memoria della collettività Cremasca.

Manutentori del verde, possibilità di stage con Istituto Agrario “Stanga”, occupazione offerta a cooperative sociali.

Possibili ricadute occupazionali legate all'apertura di chioschi o attività di ciclo officina, ciclo ristoro, bike Hostel.

5 – Soggetti coinvolti:

Amministrazione Comunale, FIAB Cremasco Aps, Asd Overlimits, Cooperative Sociali, Scuole primarie e secondarie, privati

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

Studio tecnico ed economico, capacità di coinvolgere l'ufficio tecnico del comune ed il garante del verde.

Studio di un'appropriata segnaletica orizzontale e verticale, campagna di comunicazione per l'utenza.

7 – Punti di forza e punti di debolezza:

PF: Rivitalizzazione sociale, benessere dei cittadini.

Restituzione alla comunità di un pezzo di storia, ritorno in termini di immagine al Sindaco e la sua giunta.

PD: Necessaria condivisione di sensibilità e di valori con il Comune e gli enti.

Difficoltà nella realizzazione delle strutture di collegamento tra centro e zone periferiche.

Consuetudini da parte dell'utenza difficili da sradicare soprattutto di fronte ad una segnaletica/viabilità inusuale perché mai comunicata o comunicata male.

Accudimento del parco/strutture rispetto ad atti di vandalismo e degrado.

8 – Conclusioni:

Rivalutazione di un parco e di una struttura storica come officina di esperienze e volano per la promozione di benessere attraverso una cultura ciclabile e di mobilità alternativa.