



9° Corso di perfezionamento e aggiornamento professionale per una nuova figura professionale:

Esperto promotore della Mobilità Ciclistica

anno 2022

Titoli e tematiche delle 39 tesine

Provenienza regionale dei partecipanti

Valle d'Aosta	1
Piemonte	4
Liguria	2
Lombardia	7
Trentino AA	1
Veneto	8

Friuli VG	1
Emilia Rom.	4
Toscana	4
Puglia	4
Basilicata	1

Belgio	1
Danimarca	1
totale	39

I 39 elaborati finali risultano così ripartiti per temi di interesse: 9 Cicloturismo, 4 Formazione, 3 Comunicazione, 3 Mobility Management, 3 Pianificazione, 3 Ciclabilità territoriale, 2 Eventi, 2 Segnaletica ciclabile urbana, 1 Bike – sharing, 1 Bike to school, 1 Infociclabilità, 1 Manualistica, 1 Ciclogistica, 1 Piattaforma social per ciclisti, 1 Strada scolastica, 1 Cabine di regia, 1 Ciclabilità urbana, 1 Bicigrill

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

1	Alba Andrea (turismo sostenibile)	Merine di Lizzanello (LE)	bike - sharing	LESMOS: il bike-sharing che non lascia a piedi nessuno
2	Bertalero Giancarlo (ingegnere)	Sarre (AO)	Mobility Management	Sviluppo della mobilità ciclistica nel percorso casa-lavoro: metodo ed esempio pratico
3	Bigatti Marco (insegnante di geografia)	Piancogno (BS)	bike to school	UNA VALLE CICLABILE – UN PERCORSO DIDATTICO REPLICABILE
4	Mattia Cambi (preparatore atletico)	Sona (VR)	cicloturismo	ESPLORARE VERONA

Collaborazioni di:



Esperti Promotori
Mobilità Ciclistica

con il patrocinio di





5	Cesari Nicola (Sindaco)	SORBOLO MEZZANI (PR)	cicloturismo	Food Valley Bike "App": Lo strumento digitale per il Marketing e lo sviluppo commerciale della CICLOVIA DELLA FOOD VALLEY
6	Chicco Andrea (ingegnere)	Torino (TO)	infociclabilità	Infociclabilità: Tracciamento dell'infrastruttura ciclabile come strumento di infomobilità
7	Ciullo Rosangela (architetto)	Montelupo Fiorentino (Fi)	cicloturismo	DA PROGETTO CONCRETO A PROGETTO AMBIZIOSO
8	Chittolina Patrizia Carla (agente di comemrcio)	Nerviano (MI)	ciclabilità territoriale	CORRIDOI ED ANELLI: LA CICLABILITA' A SISTEMA
9	Donati Alessandro (ingegnere e assessore)	Russi (RA)	ciclabilità territoriale	"La Ciclabile delle Pievi" nel Comune di Russi (RA)
10	Fadelli Eros (disegnatore progettista)	Sarmede (TV)	Mobility Managment	L'area industriale "PREALPI" VITTORIO VENETO - CONEGLIANO più ciclabile del Nordest
11	Fedi Angelo (Presidente FIAB Grosseto Ciclabile APS)	Grosseto (GR)	segnaletica ciclabile urbana	Studio di una rete di segnalazione infografica per la mobilità ciclabile in ambito urbano nella città di Grosseto
12	Fenoglio Pietro (ingegnere)	Cuorné (TO)	cicloturismo	Itinerario Bicalia BI12 "pedemontana alpina" - esame del tratto canavesano
13	Fiorillo Ilaria (comunicazione e marketing)	Foggia (FG)	eventi	AbbracciaMi fest – il festival del cicloturismo di prossimità
14	Fiorini Franco (ingegnere chimico)	Forlì (FC)	manualistica	Note sulla progettazione dei percorsi ciclabili
15	Gfeller Caterina (grafica)	Milano (MI)	formazione	SHARING EXPERIENCES TO IMPROVE CYCLING Progetto formativo dell'Associazione EPMC
16	Grendele Nicole (architetto)	Vicenza (VI)	segnaletica ciclabile urbana	Ciclovie Urbane, segnaletica direzionale nel territorio di Vicenza
17	Kieser Olivia (promotrice mobilità ciclistica)	Merano (BZ)	pianificazione	Redigere i piani di mobilità ciclistica: andare oltre il mondo dell'infrastruttura
18	Lapenta Manuela (progettazione comunitaria)	Potenza (PZ)	cicloturismo	VERSO LA CREAZIONE DELL'ECO-SISTEMA CICLOTURISTICO IN BASILICATA
19	Laudano Gianluca (tecnico informatico)	Pordenone (PN)	ciclogistica	Mag1855 * Ciclogistica perché sì!

Collaborazioni di:



**Esperti Promotori
Mobilità Ciclistica**

con il patrocinio di





20	Leardini Kociss (insegnante)	Gazzo Veronese (VR)	ciclabilità territoriale	Casaleone. Il volano della Treviso-Ostiglia: dalle piste ciclabili alla mobilità ciclabile
21	Lisso Marco (ingegnere)	Venezia (VE)	piattaforma social per ciclisti	BYE-BIKE, APPLICAZIONE PER CELLULARE PER FAVORIRE GLI INCONTRI E LE SINERGIE TRA UTENTI SIA CICLISTI URBANI CHE CICLOVIAGGIATORI
22	Lorenzani Cesare (funzionario ACI)	Collecchio (PR)	formazione	"Libertà di andare" Percorso integrato formativo, informativo e di studio sulla mobilità ciclabile locale ed i suoi effetti, per la (ri)scoperta della bicicletta come mezzo alternativo od integrativo di mobilità e svago post motorizzazione di massa
23	Mejani Luca (ingegnere)	Milano (MI)	cicloturismo	Arteria Verde Lambro 6 + 1, i 7 più della ciclovias del Lambro
24	Messina Dario (osteopata)	Ventimiglia (IM)	strada scolastica	La scuola al centro di una rigenerazione del tessuto urbano per mezzo di un progetto INTERREG
25	Morgese Fulvio (ingegnere)	Bari (BA)	pianificazione	Integrazione della matrice di rischio nel Piano Regionale delle Ciclovie di Puglia per il miglioramento della fruibilità di una mobilità ciclabile nella Regione Puglia
26	Munari Davide (ingegnere)	Sparone (TO)	cicloturismo	Analisi preliminare per la realizzazione della Ciclovias del Gran Paradiso in Valle Orco, Piemonte
27	Muraglia Christian (Operatore Socio Sanitario)	Brindisi (BR)	cabine di regia	Brindisi Bike Place - Promozione della ciclabilità: idee, progetti ed azioni per creare valore sul territorio brindisino
28	Nicoletti Mauro (dirigente)	Verona (VR)	cicloturismo	La trasformazione in ciclovias della ex linea ferroviaria Casarsa - Pinzano in provincia di Pordenone
29	Nigrelli Piero (ingegnere ANCMA)	Montichiari (BS)	formazione	Il Negoziante specializzato di Biciclette, promotore della mobilità ciclistica
30	Oggionni Carlo Ambrogio (architetto comunale)	Pessano Con Bornago (MI)	comunicazione	SENSIBILIZZAZIONE E COINVOLGIMENTO DELLA POPOLAZIONE E DELLE AMMINISTRAZIONI LOCALI PER LO SVILUPPO DELLA MOBILITA' CICLABILE Il caso della Martesana (area Est Milanese) come ipotesi di modello ripetibile
31	Paqualini Fabio (paesaggista)	Villafranca di Verona (VR)	comunicazione	La comunicazione nel progetto di nuovi itinerari ciclistici, Greenaway.
32	Pellegrino Fabio (geometra comunale)	Cervasca (CN)	eventi	Progettazione e realizzazione di un evento di promozione e sensibilizzazione della mobilità ciclistica (Cuneo bike festival) all'interno della European Mobility Week

Collaborazioni di:



**Esperti Promotori
Mobilità Ciclistica**

con il patrocinio di





33	Repetto Alessandra (architetto del software)	Genova (GE)	ciclabilità urbana	Genova città verticale e ciclabile
34	Rizzo Ozzir (tecnico sanitario)	Cernusco Sul Naviglio (MI)	Mobility Managment	COME DIVENTARE AZIENDA BIKE FRIENDLY
35	Rossi Leonora (avvocato)	Pisa (PI)	bicigrill	Tra la ciclovia dell'Arno e la Tirrenica come trasformare una antica stazione ferroviaria in bicigrill
36	Saija Giuseppe (programmi comunitari)	Auderghem (BELGIO)	formazione	Progetto COSMMOS (Coordinamento Studenti Messinesi per la Mobilità Sostenibile) Conoscenza e mappatura del territorio per una proposta di bicipolitana
37	Sciaccia Sara (studentessa in pianificazione)	Gentofte (DANIMARCA)	cicloturismo	Analisi della ciclabilità del comune di Marsala e proposte di percorsi cicloturistici per la riqualifica del territorio ed economia locali
38	Scorsin Alberto (fotografo)	San Giovanni Lupatoto (VR)	pianificazione	LO STRUMENTO DI PIANIFICAZIONE CICLABILE: IL BICIPLAN
39	Zilli Giulio (architetto)	Firenze (FI)	comunicazione	L'elogio del ciclista urbano

su 39 partecipanti / elaborati finali:

- 9 Cicloturismo
 - ESPLORARE VERONA - **Mattia Cambi di Sona (VR)**
 - Food Valley Bike "App": Lo strumento digitale per il Marketing e lo sviluppo commerciale della CICLOVIA DELLA FOOD VALLEY - **Cesari Nicola di SORBOLO MEZZANI (PR)**
 - DA PROGETTO CONCRETO A PROGETTO AMBIZIOSO - **Ciullo Rosangela di Montelupo Fiorentino (FI)**
 - Itinerario Bicalia BI12 "pedemontana alpina" - esame del tratto canavesano - **Fenoglio Pietro di Cuorgné (TO)**
 - VERSO LA CREAZIONE DELL'ECO-SISTEMA CICLOTURISTICO IN BASILICATA - **Lapenta Manuela di Potenza (PO)**
 - Arteria Verde Lambro 6 + 1, i 7 più della ciclovia del Lambro - **Mejani Luca di Milano (MI)**
 - Analisi preliminare per la realizzazione della Ciclovia del Gran Paradiso in Valle Orco, Piemonte - **Munari Davide di Sparone (TO)**
 - La trasformazione in ciclovia della ex linea ferroviaria Casarsa - Pinzano in provincia di Pordenone - **Nicoletti Mauro di Verona (VR)**
 - Analisi della ciclabilità del comune di Marsala e proposte di percorsi cicloturistici per la riqualifica del territorio ed economia locali - **Sciaccia Sara di Gentofte (DANIMARCA)**

Collaborazioni di:



Esperti Promotori
Mobilità Ciclistica

con il patrocinio di





- 4 Formazione

- IMMERSIVE CYCLING STUDY TOUR SHARING EXPERIENCES TO IMPROVE CYCLING
Ciclovaggio studio in Italia e all'estero - **Gfeller Caterina di Milano (MI)**
- "Libertà di andare" Percorso integrato formativo, informativo e di studio sulla mobilità ciclabile locale ed i suoi effetti, per la (ri)scoperta della bicicletta come mezzo alternativo od integrativo di mobilità e svago post motorizzazione di massa - **Lorenzani Cesare di Collecchio (PR)**
- Progetto COSMMOS (Coordinamento Studenti Messinesi per la Mobilità Sostenibile) Conoscenza e mappatura del territorio per una proposta di bicipolitana - **Saija Giuseppe di Auderghem (BELGIO)**
- Il Negoziante specializzato di Biciclette, promotore della mobilità ciclistica - **Nigrelli Piero di Montichiari (BS)**

- 3 Comunicazione

- SENSIBILIZZAZIONE E COINVOLGIMENTO DELLA POPOLAZIONE E DELLE AMMINISTRAZIONI LOCALI PER LO SVILUPPO DELLA MOBILITA' CICLABILE Il caso della Martesana (area Est Milanese) come ipotesi di modello ripetibile - **Oggionni Carlo Ambrogio di Pessano Con Bornago (MI)**
- La comunicazione nel progetto di nuovi itinerari ciclistici, Greenaway - **Paqualini Fabio di Villafranca di Verona (VR)**
- L'elogio del ciclista urbano - **Zilli Giulio di Firenze (FI)**

- 3 Mobility Management

- Sviluppo della mobilità ciclistica nel percorso casa-lavoro: metodo ed esempio pratico - **Bertalero Giancarlo di Sarre (AO)**
- L'area industriale "PREALPI" VITTORIO VENETO - CONEGLIANO più ciclabile del Nordest - **Fadelli Eros di Sarmede (TV)**
- COME DIVENTARE AZIENDA BIKE FRIENDLY - **Rizzo Ozzir di Cernusco Sul Naviglio (MI)**

- 3 Pianificazione

- Redigere i piani di mobilità ciclistica: andare oltre il mondo dell'infrastruttura - **Kieser Olivia di Merano (BZ)**
- Integrazione della matrice di rischio nel Piano Regionale delle Ciclovie di Puglia per il miglioramento della fruibilità di una mobilità ciclabile nella Regione Puglia - **Morgese Fulvio di Bari (BA)**
- LO STRUMENTO DI PIANIFICAZIONE CICLABILE: IL BICIPLAN - **Scorsin Alberto di San Giovanni Lupatoto (VR)**

- 3 Ciclabilità territoriale

- CORRIDOI ED ANELLI: LA CICLABILITA' A SISTEMA - **Chittolina Patrizia Carla di Nerviano (MI)**

Collaborazioni di:



Esperti Promotori
Mobilità Ciclistica

con il patrocinio di





- Casaleone. Il volàno della Treviso-Ostiglia: dalle piste ciclabili alla mobilità ciclabile - **Leardini Kociss di Gazzo Veronese (VR)**
- "La Ciclabile delle Pievi" nel Comune di Russi (RA) - **Donati Alessandro di Russi (RA)**
- 2 Eventi
 - AbbracciaMi fest – il festival del cicloturismo di prossimità - **Fiorillo Ilaria di Foggia (FG)**
 - Progettazione e realizzazione di un evento di promozione e sensibilizzazione della mobilità ciclistica (Cuneo bike festival) all'interno della European Mobility Week - **Pellegrino Fabio di Cervasca (CN)**
- 2 Segnaletica ciclabile urbana
 - Studio di una rete di segnalazione infografica per la mobilità ciclabile in ambito urbano nella città di Grosseto - **Fedi Angelo di Grosseto (GR)**
 - Ciclovie Urbane, segnaletica direzionale nel territorio di Vicenza - **Grendele Nicole di Vicenza (VI)**
- 1 Bike - sharing
 - LESMOS: il bike-sharing che non lascia a piedi nessuno - **Alba Andrea di Merine di Lizzanello (LE)**
- 1 Bike to school
 - UNA VALLE CICLABILE – UN PERCORSO DIDATTICO REPLICABILE - **Bigatti Marco di Piancogno (BS)**
- 1 Infociclabilità
 - Infociclabilità: Tracciamento dell'infrastruttura ciclabile come strumento di infomobilità - **Chicco Andrea di Torino (TO)**
- 1 Manualistica
 - Note sulla progettazione dei percorsi ciclabili - **Fiorini Franco di Forlì (FC)**
- 1 Ciclogistica
 - Mag1855 * Ciclogistica perché sì! - **Laudano Gianluca di Pordenone (PN)**
- 1 Piattaforma social per ciclisti
 - BYE-BIKE, APPLICAZIONE PER CELLULARE PER FAVORIRE GLI INCONTRI E LE SINERGIE TRA UTENTI SIA CICLISTI URBANI CHE CICLOVIAGGIATORI - **Lisso Marco di Venezia (VE)**

Collaborazioni di:



Esperti Promotori
Mobilità Ciclistica

con il patrocinio di





- 1 Strada scolastica
 - La scuola al centro di una rigenerazione del tessuto urbano per mezzo di un progetto INTERREG - **Messina Dario di Ventimiglia (IM)**
- 1 Cabine di regia
 - Brindisi Bike Place - Promozione della ciclabilità: idee, progetti ed azioni per creare valore sul territorio brindisino - **Muraglia Christian di Brindisi (BR)**
- 1 Ciclabilità urbana
 - Genova città verticale e ciclabile - **Repetto Alessandra di Genova (GE)**
- 1 Bicigrill
 - Tra la ciclovia dell'Arno e la Tirrenica come trasformare una antica stazione ferroviaria in bicigrill - **Rossi Leonora di Pisa (PI)**

Collaborazioni di:



Esperti Promotori
Mobilità Ciclistica

con il patrocinio di



UNIVERSITÀ
di **VERONA**

Dipartimento Neuroscienze, Biomedicina e Movimento

8° Corso di perfezionamento e aggiornamento professionale per una nuova figura professionale: **Esperto Promotore Mobilità Ciclistica – anno 2022**

Elaborato di fine corso - scheda di sintesi

**LESMOS: il bike sharing che non lascia
a piedi nessuno.**

Nome e Cognome

info@cpklecce.it

Laurea magistrale in Economia del Turismo e fondatore dell'associazione culturale Ruotando che dal 2011 gestisce la Ciclofficina Popolare Knos all'interno del centro culturale Manifatture Knos. Esperto di ciclomeccanica e di mobilità sostenibile ha conseguito la certificazione di mobility manager. Fondatore e rappresentante legale della Coop. CPK SMA.

Ad oggi i servizi di bike sharing si rivolgono principalmente ad utenti normodotati, lasciando spesso al di fuori un'utenza caratterizzata dalla disabilità motoria. Lesmos è un progetto pensato per rendere i servizi di bike sharing della Città di Lecce più accessibili e inclusivi.

[illegible]

1 - Obiettivi:

Il progetto LESMOS intende contribuire ad un cambiamento culturale della popolazione rispetto all'utilizzo di mezzi in sharing-mobility pubblici per gli spostamenti urbani realizzando le necessarie infrastrutture per aumentare le opportunità di scelta alternative rispetto all'utilizzo dell'auto.

2 – Principali risultati attesi:

L'idea centrale è quella di implementare il parco dei mezzi in sharing di cui il Comune di Lecce dispone potenziandone la disponibilità, la diversificazione, le infrastrutture ed i servizi annessi andando ad intercettare nuovi target di utenza.

3 – Elementi di innovazione / strategici:

Gli elementi di innovazione consistono nel garantire la fruibilità del servizio di bike sharing e/o servizi di mobilità on demand rivolti principalmente a soggetti con disabilità fisica e motoria, realizzando una segnaletica dedicata e una strategia di comunicazione accessibile e inclusiva.

4 – Eventuali ricadute occupazionali prevedibili:

Si prevedono possibilità occupazionali per mobility manager, operatori della mobilità e ciclomeccanici. Quest'ultima figura è strategica per la manutenzione dei mezzi (cargo, tricicli e handbike), con l'esigenza di specializzazione soprattutto nel settore dell'elettronica.

5 – Soggetti coinvolti:

E' indispensabile un partenariato strategico tra Città di Lecce (proprietario del parco mezzi), operatore for profit (proprietario software e servizi di customer service) e Terzo settore. Il Terzo settore è fondamentale non solo per le attività di manutenzione e bilanciamento parco mezzi ma per le azioni di sensibilizzazione e ascolto dei diversi target che si intende coinvolgere.

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

Le principali attività sono costituite da una fase di ascolto e mappatura dei bisogni connessi alla dimensione territoriale (quartiere) e infrastrutturale. Questa fase di indagine orienterà una scelta più mirata dei mezzi e degli interventi infrastrutturali in base alle esigenze emerse dalla fase di ascolto.

7 – Punti di forza e punti di debolezza:

Punti di forza: sensibilizzazione e promozione dell'utilizzo di mezzi di sharing-mobility da parte di nuovi target, potenziamento delle stazioni fisse e virtuali per la fruibilità del servizio, comunicazione accessibile e inclusiva.

Punti di debolezza: assenza di tariffa integrata con l'offerta del trasporto pubblico della Città di Lecce, limitata capillarità delle stazioni, costi di manutenzione sui mezzi elettrici.

8 – Conclusioni:

Lesmos costituisce un'azione rivoluzionaria per la Città di Lecce ad alta vocazione turistica e con un alto flusso di city-users nei giorni feriali della settimana. Aumentare la disponibilità e la differenziazione dei mezzi di sharing consentirà una fruibilità diversa dell'ambiente urbano contribuendo alla riduzione del traffico e dell'inquinamento soprattutto nelle ore di punta.





3 – Elementi di innovazione / strategici:

- L'aspetto ludico e quello pratico, in una scuola sempre più scollata dalla realtà, sono fondamentali.
- Il coinvolgimento di alunni, genitori e personale scolastico nel questionario e nella buona riuscita delle attività sono piccoli passi verso un cambiamento culturale collettivo
- La restituzione a sindaco, genitori e collettività, così come la sfida a squadre, possono accelerare alcuni processi di modifica della viabilità e di ripensamento dello spazio pubblico.

4 – Eventuali ricadute occupazionali prevedibili:

- Pagamento animatori ambientali e relativi formatori /Maggior commercio di bici e accessori connessi per i negozi di zona / Eventuale Incremento del commercio di prossimità

5 – Soggetti coinvolti:

Ats Valle Camonica / Rete delle scuole che promuovono salute / Istituzioni locali

Formatori e animatori ambientali / Studenti, Genitori e personale scolastico / Volontari e associazionismo

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

Proporre il percorso formativo all'interno di un **corso per docenti** già programmato per ottobre 2022, tale formazione sarà sostenuta dall'Ats della Montagna all'interno della rete di scuole che promuovono salute.

Nel mese di giugno 2022 è stata fatta una riunione con le presidi degli istituti comprensivi di zona che si sono dette interessate a partecipare al progetto, facendo formare i loro docenti e dimostrandosi disponibili a elaborare percorsi inerenti il tema della ciclabilità all'interno dei loro istituti.

Ci sono già 7 comuni partner del progetto "Una Valle Ciclabile", sarà necessario creare massa critica affinché la classica partecipazione di facciata di sindaci e assessori, possa divenire una partecipazione coinvolta e proficua, con investimenti a favore della ciclabilità.

7 – Punti di forza e punti di debolezza:

Punti di forza:

Coinvolgimento di molti attori / Attività pratiche e ludiche che coinvolgono gli alunni / Restituzione a sindaco e collettività

Punti di debolezza:

Necessaria condivisione di valori e strategia con presidi e autorità (non scontata ahimè)/ Possibilità di resistenze da parte di genitori / Viabilità attualmente non molto sicura / Alcuni paesi sono in salita

Se ritenete una foto
dell'estensore dell'
elaborato



UNIVERSITÀ
di VERONA

Dipartimento Neuroscienze, Biomedicina e Movimento

9° Corso di perfezionamento e aggiornamento professionale per una nuova
figura professionale: **Esperto Promotore Mobilità Ciclistica – anno 2022**

Elaborato di fine corso - scheda di sintesi

EXPLORING VERONA

Progetto di avviamento al cicloturismo
abbinato ad una vacanza nella provincia di Verona

MATTIA CAMBI

Sona VERONA, cambimattia@gmail.com , 3270949627

Laurea in Scienze delle attività motorie e sportive presso la facoltà di Verona, Allenatore sportivo e preparatore di discipline sportive di Endurance (Triathlon, Ciclismo, Running)

Ho sempre pedalato nel territorio veronese per allenarmi quando praticavo ciclismo agonistico, dopo anni in cui la bici era andata parecchio in odio, grazie all'acquisto di una bici Gravel mi sono ri-avvicinato alle due ruote in modo molto più lento e con l'idea di assaporare il meglio che il territorio può offrire utilizzando sterrati, strade secondarie e ciclabili. Ho effettuato il mio primo Trail in toscana a giugno 2022 in Bikepacking ed in contemporanea alla frequenza di questo corso ho scelto di provare a realizzare una nuova idea per quanto riguarda il territorio veronese pensando a tutti coloro che migrano in regioni vicine per vivere esperienze simili di qualche giorno o per gli stranieri che vogliono fare vacanze on the road a due ruote.

1 - Obiettivi: l'idea nasce dalla vastità di differenze territoriali che la provincia di Verona offre per pedalare. L'obiettivo è quello di avviare vista l'assenza sul mercato di un'esperienza itinerante in bici (vacanza) valorizzando i nostri territori, abbinata ad un progetto di avvicinamento per i neofiti al mondo delle due ruote ed in particolare del bikepacking,

2 – Principali risultati attesi: il processo per inserire nel mercato il prodotto finale ha bisogno di collaborazioni e di più figure esperte nel settore da coinvolgere, credo possa essere uno stimolo diverso per vivere Verona, in modo sicuro ed alternativo in un momento dove la bici ha sempre più successo e dove si sta riscoprendo l'idea di avventura anche nei giovani per trascorrere qualche giorno fuori porta.

3 – Elementi di innovazione / strategici: elemento strategico il pacchetto di preparazione e avviamento per neofiti, e l'itinerario, ad oggi non offerto sotto questa forma, ovvero ad anello e quindi come idea di vacanza itinerante nella provincia.

4 – Eventuali ricadute occupazionali prevedibili: Sono molte le ricadute che un progetto di questo tipo può avere, in primis un ruolo di gestione del progetto e accompagnatore del tour, gestione di pagine di promozione sui social media, da non escludere la possibilità di affiancare ad un'idea turistica la promozione all'uso delle due ruote nei comuni e nella provincia che vengono coinvolti dal progetto. Si può così attraverso un'idea privata arrivare a parlare e fare cultura e formazione sui territori per coinvolgerli. Si può evolvere in futuro con assistenza al seguito del gruppo di un furgone con meccanico-fotografo e inoltre su un'ipotesi di 5/6 giorni in bici può coinvolgere anche esperti quali fisioterapisti od osteopati che in un punto particolare del tour a metà offrono un servizio specifico all'utente.

5 – Soggetti coinvolti: lo stesso anello potrebbe diventare un percorso fisso dove veicolare ipotetici eventi promozionali riguardanti le due ruote ed il turismo lento. Provincia di Verona, Comuni toccati dalla traccia

6 – Principali azioni da attivare e primi passi per cominciare: creare una pagina social su cui iniziare a parlare dell'idea, del viaggio solo con foto dei territori e parlando solo di bici e viaggi. cercare un distributore per noleggio Ebike - allaround o un investitore nel progetto, cercare e valutare le migliori strutture ricettive che offrano un pacchetto per il viaggiatore a due ruote o nel caso aiutarli a trasformarsi in strutture bike friendly, iniziare a sponsorizzare le prime possibilità di utilizzo del pacchetto.

7 – Punti di forza e punti di debolezza: Tra i punti di forza il fatto di poter visitare la provincia molto ampia, in massimo 4/5 notti (vacanza), Punto di forza è la diversità di paesaggi offerti in pochi km (pianura e la sua campagna, Lessinia come comunità montana, il lago di Garda, la valpolicella per i vini famosi, le colline moreniche). Sicuramente c'è possibilità di poter lavorare non solo in estate ma anche primavera e autunno. Tra i punti di debolezza in caso di mancanza di collaborazioni per il noleggio l'impossibilità di acquisto come privato di una flotta E-Bike con più misure disponibili.

8 – Conclusioni: mi piace l'idea di far muovere le persone e di fargli vivere esperienze sportive nuove, magari preparandosi ad affrontare con stimoli di allenamento una nuova sfida e di accompagnarli in questa nuova avventura al quale sceglieranno di partecipare. Credo che alla base di un progetto debba comunque esserci la visione di cosa possa essere l'esperienza, ed un'esperienza in bici deve saper emozionare e lasciare un ricordo nelle persone che partecipano, solo così si appassioneranno e magari inizieranno a valutare di cambiare le loro abitudini anche in ambito mobilità.

Possibilmente rimanere in una pagina



UNIVERSITÀ
di VERONA

Dipartimento Neuroscienze, Biomedicina e Movimento

9° Corso di perfezionamento e aggiornamento professionale per una nuova figura professionale: **Esperto Promotore Mobilità Ciclistica – anno 2022**

Elaborato di fine corso - scheda di sintesi

Food Valley Bike “App”: Lo strumento digitale per il Marketing e lo sviluppo commerciale della CICLOVIA DELLA FOOD VALLEY

Nicola Cesari

Sorbolo Mezzani PR, n.cesari@email.it, 3392336974

Laurea in Scienze Motorie, Sindaco del Comune di Sorbolo Mezzani, delegato ANCI Sport Emilia Romagna

La motivazione per la quale ho scelto questo elaborato è strettamente legata all'incarico che attualmente rivesto in qualità di amministratore locale, volto alla valorizzazione dell'interesse pubblico, del Comune di Sorbolo Mezzani, della Bassa Parmense e dell'intero territorio attraversato dalla Ciclovia della Food Valley.

AAAAAAAAAAAAAAAAAAAAAAAAAAAAAAAAAAAA

1 - Obiettivi:

L'obiettivo è dimostrare come una App Mobile a servizio dei cicloturisti sia in grado di contribuire allo sviluppo del Marketing territoriale della Ciclovia della Food Valley, promuovendo il territorio, le emergenze culturali e i servizi offerti a partire da quelli commerciali, tra cui prodotti tipici ed enogastronomici.

2 – Principali risultati attesi:

I risultati attesi dovranno confermare l'interesse da parte del pubblico e del cicloturista verso l'App della Food Valley Bike e di riflesso nei confronti del Marketing e dell'offerta commerciale e del prodotto. Il tutto riscontrabile attraverso l'analisi del numero di download complessivi e parziali.

3 – Elementi di innovazione / strategici:

Lo sviluppo di una App Mobile, unita agli strumenti classici (cartine, volantini, opuscoli) necessari a promuovere il prodotto cicloturistico della FVB, rappresenta un elemento di innovazione e di supporto strategico volto alla promozione di una ciclovia nata da poco più di un anno.

4 – Eventuali ricadute occupazionali prevedibili:

La promozione del territorio attraverso l'App della FVB genera indubbiamente positive ricadute sulle attività commerciali ed economiche inserite nel contenuto digitale e di riflesso su privati e nuove professionalità, come ad esempio guide cicloturistiche, tour operator e club di prodotto.

5 – Soggetti coinvolti:

Le comunità locali, a partire dalle singole amministrazioni comunali aderenti, le attività commerciali e produttive presenti lungo il percorso e nei luoghi di interesse tracciati all'interno dell'App, ma anche tour operator e privati come le guide cicloturistiche, strutture ricettive e museali.

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

Azioni di monitoraggio per la verifica dell'efficacia dello strumento devono essere attivate con immediatezza per verificare il numero di download dell'App da parte degli utenti. Necessaria anche la promozione della piattaforma all'interno di eventi, come nelle fiere del territorio e nel settore turistico.

7 – Punti di forza e punti di debolezza:

L'App della FVB permette di raggiungere un pubblico munito di smartphone, garantisce un'elevatissima diffusione grazie agli strumenti digitali; consente di essere sempre aggiornata da remoto con l'inserimento di informazioni utili. La scarsa collaborazione degli enti coinvolti può rappresentare l'unico vero limite.

8 – Conclusioni: La Ciclovia della Food Valley necessita di uno strumento come l'omonima App per incrementare il numero di visitatori ed offrire al cicloturista la possibilità di organizzare al meglio, anche da remoto, una vacanza nella valle del cibo con conseguenti ricadute positive sulle attività locali.



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

- Comunicazione della mappatura esistente su portali di infomobilità cittadini

7 – Punti di forza e punti di debolezza:

- Forza: Possibilità di utilizzo delle informazioni mappate su più livelli (informativo – pagina web, pianificatorio – utilizzo all'interno di un calcolo percorsi)
- Debolezza: Attendibilità ed aggiornamento del dato

8 – Conclusioni:

La rappresentazione su mappa delle piste ciclabili e delle recenti soluzioni per la mobilità ciclistica in aree urbane (corsie ciclabili, strade urbane ciclabili) sono un'importante informazione che consente all'amministrazione comunale di poter avere sotto controllo l'evoluzione dell'offerta presente sul territorio ed individuare aree ancora non connesse alla rete ciclabile, ma soprattutto consente a tutte le persone, ciclisti esperti e non, di conoscere l'esistenza di percorsi ciclabili che consentono di collegare in maniera più rapida e sicura l'origine e la destinazione dei propri spostamenti. Non ultimo, la pubblicazione di tale informazione su portali di infomobilità supporta l'attività del mobility manager in fase di redazione del Piano Spostamenti Casa Lavoro, specialmente nell'analisi di accessibilità della propria azienda/ente/scuola indicata nelle linee guida (pubblicate con D.I. 179/2021)



UNIVERSITÀ
di VERONA

Dipartimento Neuroscienze, Biomedicina e Movimento

9° Corso di perfezionamento e aggiornamento professionale per una nuova figura professionale: **Esperto Promotore Mobilità Ciclistica – anno 2022**

Elaborato di fine corso - scheda di sintesi

DA PROGETTO CONCRETO A PROGETTO AMBIZIOSO

Rosa Angela Ciullo

via del Crocifisso, 1 Montelupo Fiorentino (FI) – rosangela.ciullo@yahoo.it – cell.3339117015

Titolo di studio e qualifica o professione se pertinente per inquadrare: architetto

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

l'uso della bicicletta come mezzo di trasporto per l'esplorazione di territori in maniera lenta e sostenibile.

1 - Obiettivi:

promozione di reti ciclabili per favorire la diffusione del cicloturismo come strumento per la scoperta identitaria di territori locali meno conosciuti e incrementarne i flussi turistici con conseguente positiva ricaduta economica e sociale sul territorio a un basso impatto ambientale.

2 – Principali risultati attesi:

interesse da parte delle amministrazioni pubbliche per la realizzazione di nuovi itinerari per la valorizzazione e protezione di porzioni di territori inesplorati. La speranza che questo ambizioso progetto possa diventare un valido esempio di riferimento per le amministrazioni locali che intendono orientare le loro politiche di sostenibilità ambientale verso una diversa visione di turismo territoriale.

3 – Elementi di innovazione / strategici:

l'innovazione è di per se già il progetto stesso in quanto in Toscana non esistono infrastrutture ciclabili attrezzate di servizi organizzati per cicloturisti come previste nel progetto. La figura dell'Esperto Promotore della mobilità ciclistica come figura di riferimento tecnico sia per le amministrazioni pubbliche che per i privati.

4 – Eventuali ricadute occupazionali prevedibili:

aumento degli operatori nel settore turistico, della ristorazione, del commercio già presenti nel territorio, per esempio l'apertura di nuove realtà economiche come noleggio/riparazione/trasporto bici, l'inserimento di giovani come guide/accompagnatori cicloturistici o storico-culturali. Favorisce l'occupazione di personale sia per l'aspetto gestionale, organizzativa che tecnica (l'inserimento dell' EPMC come figura di riferimento).

5 – Soggetti coinvolti:

amministrazioni locali e regionali, associazioni culturali, sportive di settore, pro loco, imprese turistiche, ristoratori e albergatori, vendita e riparazioni bici, cittadinanza, i finanziatori (pubblici e privati), le Comunità locali, ecc.

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

presentazione del progetto a tutte le amministrazioni comunali coinvolte e all'ente di promozione turistica dell'Unione dei Comuni; pianificazione di attività mirate al coinvolgimento dei residenti.

7 – Punti di forza e punti di debolezza:

punti di forza: tempi brevi per la realizzazione degli itinerari perché ricavati da strade esistenti. Paesaggio di fascino con organizzazione turistica già avviata.

punti di debolezza: tempi lunghi per informare e coinvolgere gli enti pubblici e la popolazione.

8 – Conclusioni:

si tratta di un progetto ambizioso che potrà portare a risultati concreti solo con la partecipazione di tutti i soggetti coinvolti che dovranno essere motivati, formati e costantemente supportati.



UNIVERSITÀ
di VERONA

Dipartimento Neuroscienze, Biomedicina e Movimento

9° Corso di perfezionamento e aggiornamento professionale per una nuova figura professionale: **Esperto Promotore Mobilità Ciclistica – anno 2022**

Elaborato di fine corso - scheda di sintesi

CORRIDOI ED ANELLI: LA CICLABILITÀ A SISTEMA

PATRIZIA CHITTOLINA

VIA XX SETTEMBRE 52 – 20014 NERVIANO MI – TEL. 3381810190 – patriziacchittolina@libero.it

Diploma di Scuola Media Superiore – Agente di Commercio

Mitigazione climatica e contenimento delle emissioni nocive sono alla base del mio studio di approfondimento

1 - Obiettivi:

Proporre “soluzioni tecniche standard” per colmare vuoti di percorso ciclabile strutturali, presenti su territori extraurbani, sganciati completamente dall’area metropolitana e incapaci di fare rete

2 – Principali risultati attesi:

Vorrei contribuire anche in minima parte a ricercare una strategia di applicazione, utile a configurare una rete ciclabile estesa nel territorio dei 22 Comuni componenti il “Patto dei Sindaci dell’Alto Mil.se”, su strade di collegamento esistenti

3 – Elementi di innovazione / strategici:

Incremento di mezzi green, come Navette e bike elettriche, apparecchiature e strumenti utili al controllo e alla gestione dei percorsi ciclabili e dei suoi frequentatori. Potenziamento dei trasporti pubblici

4 – Eventuali ricadute occupazionali prevedibili:

Espansione del mercato di produzione, commercializzazione e vendita di materiali necessari alla realizzazione dei percorsi.

5 – Soggetti coinvolti:

Autorità comunali, sovracomunali, specialisti e tecnici di vario tipo. Impiego di figure tecniche come Mobility Manager per l’implementazione e la valorizzazione del mezzo ciclabile sulle strade.

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

Fare gruppo con altri esperti promotori della zona e presentarsi presso Amministrazioni comunali coinvolte, partendo da piccole tratte utili a raggiungere Scuole Superiori tra paesi confinanti. Riuscire a far dialogare e cooperare le Amministrazioni coinvolte e rodare questo meccanismo di collaborazione intercomunale;

7 – Punti di forza e punti di debolezza:

Progetto molto ambizioso che richiede un lungo lavoro di persuasione, con molteplici figure coinvolte. Una delle poche possibilità che abbiamo, per incidere positivamente sulle sorti planetarie.

8 – Conclusioni:

Sarò felice se avrò contribuito anche in minima parte al raggiungimento dell’obiettivo.



UNIVERSITÀ
di VERONA

Dipartimento Neuroscienze, Biomedicina e Movimento

9° Corso di perfezionamento e aggiornamento professionale per una nuova figura professionale: **Esperto Promotore Mobilità Ciclistica – anno 2022**

Elaborato di fine corso - scheda di sintesi

“La Ciclabile delle Pievi” nel Comune di Russi (RA)

Alessandro Donati

Via S.Gordini n.5 int.2 - ing.alessandrodonati@gmail.com, cell +39 3492102071

Ingegnere Civile indirizzo Trasporti

Il percorso proposto diventerebbe il primo collegamento sicuro per la percorrenza ciclabile tra le due frazioni di Godo e S.Pancrazio fungendo anche da cucitura sociale tra due paesi che si sentono spesso in competizione tra di loro.

AAAAAAAAAAAAAAAAAAAAAAAAAAAAAAAA

1 - Obiettivi:

Realizzare un percorso di mobilità lenta e sostenibile, un'opportunità per la mobilità urbana ma anche turistica che connetta direttamente le due Pievi di Godo e S.Pancrazio con la realizzazione di una infrastruttura ciclabile rispettosa del territorio rurale che caratterizza il Comune di Russi.

2 – Principali risultati attesi:

I principali destinatari sono gli abitanti dell'area di competenza, turisti e i visitatori, il progetto intende rivolgersi al ciclista comune che ama pedalare in contesti naturali e paesaggistici, favorire la mobilità urbana lenta ma anche introdurre un itinerario che favorisca il collegamento e le connessioni a circuiti e itinerari cicloturistici di rilevanza regionale.

3 – Elementi di innovazione / strategici:

Un itinerario di connessione interna al Comune di Russi con la possibilità di connessioni esterne (collegamenti ai comuni limitrofi, Ciclovia di mezzo - ER6 e Ciclovia del Lamone - ER27), volto allo sviluppo socialmente inclusivo, ambientalmente sostenibile e tecnologicamente innovativo

4 – Eventuali ricadute occupazionali prevedibili:

Si ritiene plausibile un incremento del bacino di utenza che possa beneficiare delle attività ricettive ed enogastronomiche presenti lungo il percorso e nelle zone limitrofe.

5 – Soggetti coinvolti:

Comune di Russi, Consorzio di Bonifica, privati.

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

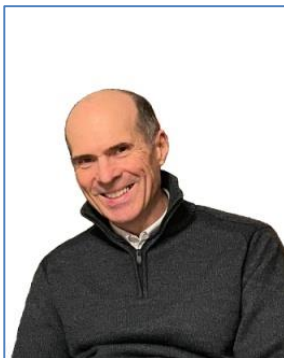
Aprire un confronto con l'Amministrazione Pubblica e le attività direttamente interessate dal tracciato.

7 – Punti di forza e punti di debolezza:

La maggior parte del percorso privilegia l'uso di carreggiate asfaltate e di infrastrutture esistenti. Il punto di maggior criticità tecnico-economica è rappresentato dal nuovo ponticello atto a superare lo scolo consorziale e dalle tempistiche legate alle autorizzazioni.

8 – Conclusioni:

La proposta della “Ciclabile delle Pievi” prevede la definizione e realizzazione di un percorso ciclabile tra beni di valore storico culturale e beni di valore paesaggistico naturale. La ciclabile costituisce un itinerario per spostamenti quotidiani e per il tempo libero, nonché una proposta cicloturistica che permette a sua volta l'interconnessione e il completamento di circuiti già realizzati.



UNIVERSITÀ
di VERONA

Dipartimento Neuroscienze, Biomedicina e Movimento

9° Corso di perfezionamento e aggiornamento professionale per una nuova figura professionale: **Esperto Promotore Mobilità Ciclistica – anno 2022**

Elaborato di fine corso - scheda di sintesi

L'area industriale "PREALPI" VITTORIO VENETO - CONEGLIANO più ciclabile del Nordest

Eros Fadelli via XXV Aprile 44 - 31026 SARMEDE , albatros.f62@gmail.com, 370 3268656

Perito Meccanico - Progettista/Disegnatore in ambito meccanico

Motivazione principale : Il benessere psico-fisico che deriva dall'uso della bici per andare al lavoro .

^^

1 - Obiettivi:

Ridurre il traffico veicolare privato per un raggio di 5/10 Km attorno alla più grande area industriale compresa tra i comuni di Vittorio Veneto e Conegliano . In considerazione anche del fatto che l'area circostante è discretamente dotata di piste ciclabili .

2 – Principali risultati attesi:

Far sì che in ogni azienda almeno il 30% dei dipendenti utilizzino la bicicletta per raggiungere il posto di lavoro . Se non per tutto l'anno , almeno nel periodo compreso tra marzo e ottobre .

3 – Elementi di innovazione / strategici:

L'elemento di innovazione strategico potrebbe essere la creazione di un app specifica per il territorio industriale oggetto dell'elaborato . Un altro elemento di innovazione potrebbe essere la necessità di installare delle colonnine di ricarica per bici elettriche (per chi non voglia usare le bici muscolari) , da parte delle aziende .

4 – Eventuali ricadute occupazionali prevedibili:

Più che ricadute occupazionali parlerei di tutte quelle infrastrutture (ricoveri per biciclette , stalli , rastrelliere , etc) di cui le aziende dovrebbero dotarsi per accogliere le biciclette . Queste necessità creerebbero un volume di lavoro tale da riversarsi su aziende esistenti o nuove .

5 – Soggetti coinvolti:

Aziende private (con più di 100 dipendenti) che sono dislocate nelle aree dei comuni di Conegliano e Vittorio Veneto , personale tecnico dei comuni di Vittorio Veneto e Conegliano .

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

Individuare le aziende con più di 100 dipendenti ed iniziare una raccolta dati (mezzo di trasporto , tempi di spostamento , distanza , etc) sul personale dipendente .

7 – Punti di forza e punti di debolezza:

PF: Il risparmio economico ed il benessere psico-fisico derivante dall'utilizzo della bici in alternativa all'auto.
PD: Alcuni tratti di ciclabile , all'interno ed in prossimità della Z.I. da rendere più sicuri .

8 – Conclusioni:

Il mio auspicio è di poter trasmettere con questo elaborato la consapevolezza che l'uso della bicicletta per andare al lavoro è un investimento per la salute personale . Oltre a questo anche un notevole risparmio economico rispetto all'uso dell'automobile .



**9° Corso di perfezionamento e aggiornamento professionale per una nuova figura professionale:
Esperto Promotore Mobilità Ciclistica – anno 2022**

Studio di una rete di segnalazione infografica per la mobilità ciclabile in ambito urbano nella città di Grosseto

AA



UNIVERSITÀ
di VERONA

Dipartimento Neuroscienze, Biomedicina e Movimento

9° Corso di perfezionamento e aggiornamento professionale per una nuova figura professionale: **Esperto Promotore Mobilità Ciclistica – anno 2022**

Elaborato di fine corso - scheda di sintesi

Itinerario Bicalitalia BI12 “pedemontana alpina” - esame del tratto canavesano

Piero Fenoglio Gaddò

Cuorgné (TO) – pfenogliog@gmail.com – cell. 370-340-2752

Scopo di questa relazione è informare le amministrazioni pubbliche locali sull'esistenza di questo itinerario, il suo attuale percorso e lo stato in cui si trovano attualmente i vari tratti. Verranno inoltre evidenziati i punti più critici sia dal punto di vista della sicurezza che da quello della attrattività e fruibilità per i cicloturisti.

AAAAAAAAAAAAAAAAAAAAAAAAAAAAAAAA

1 - Obiettivi:

Portare i comuni attraversati da questo itinerario a conoscenza di questa opportunità di livello nazionale; e di eventuali criticità locali che ne ostacolano la sua frequentazione da parte dei cicloturisti.

2 – Principali risultati attesi:

La speranza è che eventuali risorse destinate alla mobilità ciclabile vengano fatte convergere per la valorizzazione di questo itinerario, che a quel punto diventerebbe più appetibile ai cicloturisti e quindi inizierebbe ad alimentare un piccolo indotto di attività legate al turismo.

3 – Elementi di innovazione / strategici:

Ragionare in termini di percorsi nazionali ed interregionali invece che di piccoli anelli comunali slegati l'uno dall'altro.

4 – Eventuali ricadute occupazionali prevedibili:

In linea con quanto accaduto in regioni più avanzate in termini di cicloturismo, si prevedono ricadute sia sulle attività classiche di alloggio e ristorazione che su quelle collaterali legate alla valorizzazione delle ricchezze del territorio; ed in ultimo sulle attività di manutenzione degli itinerari stessi.

5 – Soggetti coinvolti:

Amministratori e tecnici di Comuni, GAL, Città metropolitana di Torino

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

Incontri con i comuni coinvolti

7 – Punti di forza e punti di debolezza:

Punti di forza: la presenza di un itinerario già tracciato e riconosciuto dalla stato per la propria valenza nazionale; la possibilità di usare questo itinerario per raccordare altri percorsi locali (anfiteatro morenico, via francigena, ecc.)

Punti di debolezza: difficoltà delle amministrazioni comunali a unire le forze con i comuni limitrofi; problemi di competenza sulla rete viaria; problemi di reperimento fondi.

8 – Conclusioni:

Per quanto l'itinerario attuale della Pedemontana Alpina non sia probabilmente né il più panoramico né il più pratico fra tutti quelli che attraversano il Canavese, è comunque l'unico ad avere ottenuto valenza nazionale. Di qui il vantaggio di farvi convergere gli sforzi dei vari comuni coinvolti, invece che disperderli nello studio di nuovi itinerari prettamente locali; i quali ben difficilmente riusciranno ad intercettare finanziamenti per la loro realizzazione e che in ogni caso non avranno la capacità di portare sul nostro territorio il numero cospicuo di visitatori che invece si potrebbe ottenere traendo giovamento dal fatto che questo itinerario è già inserito nelle grandi dosali nazionali.



Dipartimento Neuroscienze, Biomedicina e Movimento

9° Corso di perfezionamento e aggiornamento professionale per una nuova figura professionale: **Esperto Promotore Mobilità Ciclistica – anno 2022**

Elaborato di fine corso - scheda di sintesi

AbbracciaMi fest – il festival del cicloturismo di prossimità

Ilaria Fiorillo

ilaria@bici.milano.it, +39 3888993814

Bike Influencer, Content Creator, Founder “Milano in bicicletta”, Cicloattivista

AbbracciaMi fest nasce dalla volontà di promuovere il progetto AbbracciaMi, come occasione per far conoscere Milano, la ricchezza del tessuto socio-culturale dei suoi quartieri, della sua storia, del paesaggio e valorizzare le realtà presenti sul territorio.

1 - Obiettivi:

L'obiettivo principale è quello di promuovere l'itinerario di AbbracciaMi e il cicloturismo di prossimità. Portare a Milano, in particolare in quartieri periferici, musica e arte, in forma totalmente gratuita. Coinvolgere i cittadini e le cittadine di Milano in pedalate di gruppo sull'itinerario. Promuovere il cicloturismo di prossimità, ovvero esplorare il territorio vicino casa e riscoprirne le bellezze in bicicletta.

2 – Principali risultati attesi:

Attraverso il festival ci proponiamo di far conoscere l'itinerario e il progetto AbbracciaMi circle line, di coinvolgere i cittadini e le cittadine in pedalate di gruppo, di creare momenti di socialità e scambio e dare valore alle realtà presenti sul territorio Milanese.

3 – Elementi di innovazione / strategici:

L'utilizzo di campagne di marketing online e offline che mirano al coinvolgimento del target di riferimento. Inserire all'interno della programmazione delle serate di musica e spettacolo, al fine di coinvolgere un target più ampio rispetto a quello dei soli ciclisti urbani.

4 – Eventuali ricadute occupazionali prevedibili:

Attraverso gli eventi diffusi sul territorio Milanese promuoviamo le piccole realtà poco conosciute, in particolare cascine ed associazioni socioculturali, generando economia e un circolo virtuoso di relazioni e scambi.

5 – Soggetti coinvolti:

Milano Bicycle Coalition, Lacittàintorno, Fondazione Cariplo, MADE in Corvetto, Parco Nord Milano, Municipi 4 e 9 del comune di Milano, Associazione Amici di Cascina Linterno, Associazione CasciNet.

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

Pensare ad AbbracciaMI come un'infrastruttura leggera sulla quale sviluppare eventi culturali. **7 – Punti di forza e punti di debolezza:**

Punti di forza: promozione della mobilità ciclistica e degli itinerari cicloturistici urbani, la gratuità dell'evento
Punti di debolezza: le strade della città non sono ancora pronte ad accogliere al meglio manifestazioni di questo tipo

8 – Conclusioni:

AbbracciaMi fest è un'occasione per valorizzare la città di Milano, i quartieri più periferici e le piccole realtà che rendono unica la città. E' il pretesto per invitare i cittadini e le cittadine a pedalare, a scoprire Milano

da punti di vista nuovi ed inaspettati. Per fare un viaggio, senza andare troppo lontano, restando all'interno del territorio comunale.



UNIVERSITÀ
di VERONA

Dipartimento Neuroscienze, Biomedicina e Movimento

9° Corso di perfezionamento e aggiornamento professionale per una nuova figura professionale: **Esperto Promotore Mobilità Ciclistica – anno 2022**

Elaborato di fine corso - scheda di sintesi

Note sulla progettazione dei percorsi ciclabili

Franco Fiorini

Via Ghibellina 5, 47122 Forlì, all-fiorini@libero.it, 3383879805

Laurea in Ingegneria Chimica

Durante le mie pedalate in città ho notato come i percorsi ciclabili siano spesso insicuri, discontinui e con segnaletica poco chiara. Poiché come Fiab Forlì cerchiamo di proporci come collaboratori affidabili nei confronti dell'amministrazione della città, in particolare per la preparazione del Biciplan, ho pensato di redigere un elaborato che spieghi la filosofia della nostra associazione sulla mobilità ciclabile facendo riferimento alla normativa sulla progettazione dei percorsi ciclabili in generale.

~~~~~

### 1 - Obiettivi:

Descrivere in modo semplice le tipologie dei percorsi ciclabili, compresi gli attraversamenti, e dove è opportuno realizzarli. Individuare la corretta segnaletica da utilizzare per facilitare i ciclisti, menzionando anche i loro diritti e doveri.

### 2 – Principali risultati attesi:

Il principale risultato atteso è quello di avere un documento agile (aggiornabile con le esperienze che verranno acquisite), da utilizzare negli incontri con gli amministratori e i tecnici, oltre che per informare i soci FIAB e i cittadini di come sta evolvendo la progettazione dei percorsi ciclabili.

### 3 – Elementi di innovazione / strategici:

Fornire all'associazione Fiab Forlì un documento da utilizzare per incontri di formazione.

### 4 – Eventuali ricadute occupazionali prevedibili:

Nessuna

### 5 – Soggetti coinvolti:

FIAB, FMI (Forlì Mobilità Integrata) e Assessorato politiche ambientali ed energetiche, mobilità e viabilità di Forlì.

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

Rivedere le parti del corso EPMC legate all'argomento scelto. Ricercare nella documentazione fornita durante il corso e in quella disponibile on-line le informazioni necessarie per completare il lavoro.

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

I punti di forza sono le informazioni fornite durante il corso e quelle disponibili nella documentazione reperibile. I punti di debolezza dipendono dalla poca chiarezza di alcune normative per le quali è necessaria l'interpretazione ministeriale, che può non essere stata richiesta o risultare di difficile reperibilità.

## **8 – Conclusioni:**

Il lavoro è stato svolto scrupolosamente tenendo conto delle ultime normative, compreso lo stesso PGMC, ancora in attesa di essere pubblicato sulla Gazzetta Ufficiale.



Con la prima esperienza di viaggio si intende attivare un'offerta di formazione stabile (viaggi studio, corsi di formazione, attività di divulgazione) collaborando alla crescita operativa dell'Associazione che potrebbe coinvolgere professionalità nei campi formazione/fundraising/comunicazione/redazione e divulgazione tecnica/organizzazione viaggi/accompagnamento e coordinamento attività (preferibilmente tra esperti ePMC e soci).

## **5 – Soggetti coinvolti**

Promotori: Associazione EPMC (Segretario, Comitato Tecnico Scientifico, Gruppo Comunicazione, soci volontari).

Collaboratori EPMC: nei campi comunicazione e marketing / fundraising / PR e rapporti con le istituzioni / organizzazione e gestione iniziative ed eventi / formazione e divulgazione tecnica / redazione e editing / produzione video e podcast / analisi tecnico-scientifica.

Collaboratori esterni: nei campi tour operator e organizzazione viaggi / accoglienza / noleggio bici

Partner locali: organizzazioni / associazioni / società e aziende pubbliche e private / enti pubblici e privati (nell'ambito amministrazione pubblica/pianificazione territoriale / mobility management).

Sponsor e partner: aziende/enti/organizzazioni

Destinatari: soci EPMC, tecnici e amministratori, professionisti, enti, società pubbliche e private.

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

- Individuazione partner, sponsor e finanziatori.
- Ideazione e pianificazione del viaggio studio.
- Promozione.
- Raccolta adesioni e organizzazione.
- Accompagnamento e gestione attività durante il viaggio.
- Documentazione, comunicazione e disseminazione delle esperienze.

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

Il progetto può:

- Contribuire a promuovere l'Associazione a livello nazionale e a caratterizzarla con un'azione-prodotto unica nel suo genere in Italia.
- Creare occasioni di lavoro all'interno dell'associazione e tra EPMC.
- Attivare una rete solida di relazioni con partner e finanziatori.

Il progetto è replicabile (nel tempo, nello spazio e nelle tematiche affrontate) e una volta avviato può generare e alimentare nuove attività formative e divulgative.

Criticità nell'avvio del progetto possono essere rappresentate dalla complessità della gestione, organizzazione e attuazione del primo viaggio studio per le molteplici professionalità da coinvolgere, partner da attivare, sponsor da reclutare, finanziamenti da intercettare.

## **8 – Conclusioni**

La formula del ciclo-viaggio studio offre l'opportunità di sperimentare attivamente best practice, di confrontarsi direttamente con realtà e competenze diverse e favorisce lo scambio e la creazione di relazioni e sinergie tra i partecipanti e tra le realtà in cui operano abitualmente con conseguenti vantaggi per l'espansione della mobilità ciclistica.

Il progetto può rappresentare un momento importante di coesione e attivazione all'interno dell'Associazione e contribuire a farla diventare soggetto operativo e riconosciuto nel quadro della formazione, della divulgazione tecnica e della promozione della mobilità ciclistica a livello nazionale.



UNIVERSITÀ  
di VERONA

Dipartimento Neuroscienze, Biomedicina e Movimento

9° Corso di perfezionamento e aggiornamento professionale per una nuova figura professionale: **Esperto Promotore Mobilità Ciclistica – anno 2022**

Elaborato di fine corso - scheda di sintesi

## Ciclovie Urbane, segnaletica direzionale nel territorio di Vicenza

### Francesca Nicole Grendele

Vicenza, f.n.grendele@gmail.com, 3472330967

Architetto, Istruttore direttivo tecnico presso il Comune di Vicenza

Da ciclista, prima che da progettista di piste ciclabili, ho notato spesso la difficoltà nel raggiungere una destinazione in bicicletta senza l'ausilio di un sistema GPS, da qui nasce l'interesse nell'approfondire il tema della segnaletica di direzione ciclabile, molto spesso sottovalutata nel panorama della ciclabilità. Semplificare, guidare il ciclista inesperto e mettere in sicurezza i percorsi è fondamentale per promuovere l'uso della bicicletta anche per gli spostamenti urbani oltre che per quelli di carattere più cicloturistico.

#### 1 - Obiettivi:

L'obiettivo dello studio è quello di fare una ricognizione sui sistemi di segnaletica direzionale ciclabile per progettare un dispositivo ad hoc per il Comune di Vicenza che renda più fruibile, intuitivo, informativo e interattivo il sistema di percorsi ciclabili esistenti, ma soprattutto la rete di quelli pianificati.

#### 2 – Principali risultati attesi:

Installazione nuova segnaletica su tutte le ciclovie previste dalla pianificazione, creazione app/sito in affiancamento alla segnaletica fisica.

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

Affiancamento alla segnaletica tradizionale di un sistema interattivo con qr code che descriva i punti di interesse e che guidi l'utilizzatore lungo il percorso, ma che possa anche essere utile al ciclista urbano per verificare velocemente dove è possibile rintracciare una rastrelliera per chiudere la bicicletta in sicurezza o come e dove fare lo scambio modale con i servizi di trasporto pubblico.

#### 4 – Eventuali ricadute occupazionali prevedibili: Non previste

**5 – Soggetti coinvolti:** Tecnici amministrazione comunale, eventuali comuni contermini, imprese di segnaletica, sviluppatori app e siti internet.

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

Adozione e approvazione del PUMS che fornisca la base pianificatoria per poter procedere; studio del territorio (punti attrattori turistici, ville palladiane, musei, ma anche scuole, servizi pubblici, attività commerciali, aree verdi).

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

Se diffuso in maniera capillare il sistema funziona ed offre un servizio sia al cittadino che al turista, la stima del costo totale si aggira attorno ai 40 mila euro per i copripagina, a cui devono sommarsi quelli necessari per la programmazione e manutenzione dell'app (€5 mila almeno). La gestione del sistema potrebbe richiedere più tempo e personale da ricercare tra le figure interne ai servizi dell'Amministrazione.

#### 8 – Conclusioni:

L'organizzazione della segnaletica di direzione è un tema complesso, trattato a più riprese da molti tecnici ed esperti della mobilità ciclistica; il contributo di questo elaborato è quello di cercare di uniformare e fare da modello per i comuni della Provincia promuovendo la mobilità ciclabile, la valorizzazione dell'ambiente naturale, il sostegno degli spostamenti casa-lavoro, casa-scuola, il collegamento sostenibile verso i comuni contermini ed il raggiungimento dei siti a valenza paesaggistica-naturalistica, storico-artistica, in chiave turistica e ciclo-turistica.



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

Per scrivere un proprio piano serve studiare sia la legge 11 gennaio 2018, n. 2, sia il PGMC. Dopodiché, conviene esaminare la quota esatta di spostamenti in bicicletta nella propria regione, analizzare gli utenti che la utilizzano con frequenza diversa, e infine determinare possibili ostacoli e incentivi (*use case scenario*).

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

I due piani hanno sia punti di forza che debolezze. Mentre il PGMC è molto forte, concreto sull'ampliamento della rete ciclabile, e stanziare le risorse economiche necessarie, il Piano della Provincia di Bolzano dà molto più peso all'ambito dell'educazione, motivazione e sensibilizzazione.

## **8 – Conclusioni:**

Combinando i punti di forza di entrambi i piani, puntando soprattutto sull'aspetto del coinvolgimento dei cittadini e degli stakeholder già nella fase di elaborazione del piano stesso, i piani possono essere un driver per favorire l'uso delle due ruote sin da subito.



UNIVERSITÀ  
di VERONA

Dipartimento Neuroscienze, Biomedicina e Movimento

9° Corso di perfezionamento e aggiornamento professionale per una nuova figura professionale: **Esperto Promotore Mobilità Ciclistica – anno 2022**

Elaborato di fine corso - scheda di sintesi

## **VERSO LA CREAZIONE DELL'ECO-SISTEMA CICLOTURISTICO IN BASILICATA**

### **Manuela Lapenta**

Via Messina 174, 85100 Potenza

[manueltaa\\_lapenta@hotmail.com](mailto:manueltaa_lapenta@hotmail.com) - 320/8695538

Laurea in Lingue e Letterature Straniere, con Master in Gestione di Beni culturali e ambientali. Esperta in progetti di cooperazione europea e di promozione territoriale. Presidente di FIAB Potenza cicloStile.

La Basilicata ha un potenziale cicloturistico enorme, ma si tratta di un campo del tutto inesplorato, che non riceve l'attenzione che merita, prevalentemente per l'assenza di una visione a lungo termine e di una cabina di regia unica.

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

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

L'obiettivo è di fornire una visione unitaria, che possa supportare le amministrazioni e creare una governance multilivello in grado di progettare, realizzare e coordinare le azioni utili alla creazione dell'eco-sistema cicloturistico e alla sua promozione.

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

L'ideale sarebbe riuscire a creare un ufficio o un tavolo di lavoro permanente per istituzionalizzare i rapporti tra gli enti, le associazioni e gli operatori che concorrono alla creazione dell'eco-sistema cicloturistico regionale, e dare vita a linee guida che possano essere seguite.

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

La creazione di una rete di ciclovie regionali e l'individuazione degli itinerari avviene tramite il diretto coinvolgimento delle FIAB locali, ed è supportata da prodotti editoriali già pubblicati (una mappa delle ciclovie regionali, una serie di guide che raccontano nel dettaglio i vari itinerari).

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

Il sistema cicloturistico avrebbe innegabili ricadute, perché limiterebbe l'atavico spopolamento dei piccoli borghi e alimenterebbe la microeconomia diffusa: gli itinerari percorrono prevalentemente provinciali a bassissimo traffico automobilistico, che collegano borghi remoti e aree interne.

#### **5 – Soggetti coinvolti:**

Associazioni che propongono attività cicloturistiche e outdoor; operatori economici del settore turistico (proloco, strutture ricettive) e cicloturistico (tour operator specializzati, noleggi e officine) GAL, Dipartimento infrastrutture e Trasporti, Dipartimento Ambiente della Regione Basilicata, Agenzia di Promozione Turistica, Province.

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

Creazione della rete degli itinerari regionali (già finalizzata) e presentazione della proposta agli uffici regionali per la creazione del tavolo permanente o ufficio cicloturistico regionale, e istituzionalizzazione della collaborazione tra soggetti coinvolti.

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

FORZA: il tema è in espansione, ma non ancora trattato con la dovuta attenzione, questo momento storico, grazie alla ingente disponibilità di risorse economiche, potrebbe costituire una occasione unica per partire con un progetto integrato.

DEBOLEZZA: la scarsa propensione alla collaborazione di alcuni enti territoriali e la diffusa sfiducia nelle istituzioni potrebbe determinare la proliferazione di progetti scollegati e creare confusione

#### **8 – Conclusioni:**

La promozione del cicloturismo non può essere improvvisata, ma affidata a professionisti e coordinata tramite azioni strutturate, integrate, e convergenti in un unico obiettivo, un unico brand.

Se ritenete una foto  
dell'estensore dell'  
elaborato



UNIVERSITÀ  
di VERONA

Dipartimento Neuroscienze, Biomedicina e Movimento

9° Corso di perfezionamento e aggiornamento professionale per una nuova  
figura professionale: **Esperto Promotore Mobilità Ciclistica – anno 2022**

Elaborato di fine corso - scheda di sintesi

## Mag1855 \* Ciclogistica perché sì!

### Gianluca Laudano

Via sabbioni 8, Pordenone | 3334893877 | gianluca@laudano.it

Ho scelto di trattare questo argomento perché sono profondamente convinto che non ci sia altro modo per liberare le nostre città che imboccare prima possibile la via della ciclogistica.

Ad oggi chi consegna merci in furgone può arrivare ovunque e sostare ovunque, perché "sto lavorando!"

Nella mia città, Pordenone, c'è una combinazione di strutture e infrastrutture che si potrebbero sfruttare per accelerare questa transizione

AAAAAAAAAAAAAAAAAAAAAAAAAAAAAAAA

### 1 - Obiettivi:

Riquilibrare uno stabile attualmente di proprietà di FFSS al fine di sfruttarne la posizione strategica per attivare un HUB di ciclogistica interconnesso con Interporto Pordenone per la distribuzione di merci in città, la manutenzione della flotta bike sharing, centro noleggio cargo bike con o senza driver per trasporti in città

### 2 – Principali risultati attesi:

Riquilibrare di uno stabile tutelato dalla soprintendenza riportandolo, in chiave moderna, alla sua destinazione d'uso iniziale.

Ridurre/azzerare il traffico motorizzato nell'area del centro città causato dalla consegna merci a privati e attività commerciali.

Creare una struttura di riferimento per le attività che hanno al centro l'impiego di biciclette.

### 3 – Elementi di innovazione / strategici:

Sfruttare la collocazione strategica dello stabile, unica in città

Creare un'economia di scala attorno agli elementi principali (Hub ciclogistico e velostazione) che includa gestione e manutenzione gestione dei mezzi in sharing collocati in città, raccolta rifiuti ingombranti (cartone) nell'area servita dalla consegna merci, impiego cargo bike a supporto delle attività di ciclobus e pedibus delle scuole primarie

### 4 – Eventuali ricadute occupazionali prevedibili:

L'attivazione di una realtà di questo tipo richiederà diverse professionalità, logistica/gestione magazzino, driver, meccanici per la manutenzione dei mezzi adibiti alla consegna e dei mezzi in sharing.

Alcune o tutte queste professionalità possono prevedere l'utilizzo di personale svantaggiato o da percorsi di recupero tramite l'affidamento della gestione a cooperative sociali.

### 5 – Soggetti coinvolti:

FFSS, Comune, Interporto Pordenone, cooperative sociali, fornitori flotte sharing, fornitori cargo bike

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

Verificare interesse interporto e corrieri insediati

Definire un accordo per l'acquisizione dello stabile da FFSS

Verificare eventuali limitazioni all'utilizzo del percorso ferroviario

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

Forza: infrastrutture esistenti, posizione, opportunità di inclusione, servizi offerti

Debolezza: spazio limitato in caso di espansione dei servizi, vincoli del ripristino del magazzino

## **8 – Conclusioni:**

Recuperare questo stabile mettendo al centro ciclogistica e velostazione permetterebbe di creare una struttura viva e operativa nell'arco di tutta la giornata e un'economia di scala di cui si potrebbero avvantaggiare una serie di attività e servizi minori collegati al mondo della bicicletta per i quali non sarebbe sostenibile l'impiego di spazi e personale



UNIVERSITÀ  
di VERONA

Dipartimento Neuroscienze, Biomedicina e Movimento

9° Corso di perfezionamento e aggiornamento professionale per una nuova figura professionale: **Esperto Promotore Mobilità Ciclistica – anno 2022**

Elaborato di fine corso - scheda di sintesi

## Casaleone. Il volàno della Treviso-Ostiglia: dalle piste ciclabili alla mobilità ciclabile.

### Kociss Leardini

Via Boschi, 6/B – 37060 Gazzo Veronese VR. ✉ [kociss.leardini@gmail.com](mailto:kociss.leardini@gmail.com) ☎ +39 328 221 8282

Docente di Inglese e Tedesco presso la Scuola secondaria statale

La motivazione principale è provare ad incidere realmente - già dalla prima esperienza sul campo - sulla mobilità sostenibile, imbastendo una collaborazione con una amministrazione locale, per aumentare gradualmente la percentuale d'uso della bici nel *modal split* in una zona periurbana, facendo anche una analisi delle opportunità date dal passaggio di una grande ciclabile nazionale nel comune dello studio, sia in fatto di turismo che di incentivo allo sviluppo della mobilità ciclabile.



#### 1 - Obiettivi:

Arrivare a verificare con l'amministrazione di Casaleone la mappa delle ciclabili, la loro implementazione e collegamento, in vista della vicina inaugurazione della ciclovia Treviso Ostiglia, attraversante il comune. Costruire una idea di comunicazione alla comunità e coinvolgimento della stessa per il ripensamento della mobilità urbana e per cogliere le opportunità turistiche portate dalla grande ciclabile sulla ex ferrovia.

#### 2 – Principali risultati attesi:

Arricchimento del know-how del comune sulla gestione moderna di un sistema ciclabile, puntando su progettualità e coinvolgimento della cittadinanza in fatto di esigenze di mobilità ciclistica e promozione del territorio. Cercare di risolvere le criticità delle ciclabili già esistenti e individuare gli stakeholders per una futura creazione di un gruppo di lavoro per la mobilità ciclistica territoriale e il cicloturismo.

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

Comunicare l'idea di uguale dignità tra auto e bici come mezzi di trasporto: costruire l'immagine della Treviso-Ostiglia come "bicistrada" veloce, economica e sicura per raggiungere Legnago, prima ancora che percorso leisure e turistico. Individuazione di ambasciatori del territorio e della mobilità sostenibile.

#### 4 – Eventuali ricadute occupazionali prevedibili:

Possibilità di aumentare il fatturato del commercio locale, in particolare bar, vendita e riparazione bici, ambulanti gravitanti sulla Treviso-Ostiglia, ma anche i piccoli negozi di paese, ben più visibili e comodi per chi viaggia in bici e non in auto.

#### 5 – Soggetti coinvolti:

In prospettiva, l'amministrazione del Comune di Casaleone (VR).

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

Collaborazione diretta con l'assessore ai trasporti del Comune di Casaleone, cui sottoporre una scheda di analisi molto ampia sulla mobilità sostenibile in ambito locale, con criticità e opportunità da valutare. Studio delle best practises e indicazioni dei nominativi ed enti da contattare per metterle in pratica.

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

Casaleone ha già una rete ciclabile abbastanza sviluppata e piuttosto moderna. Il capoluogo ha una interconnessione urbana ed occupazionale forte con Cerea e Legnago (complessivamente circa 50.000 abitanti), potenzialmente ben raggiungibili con bici muscolari ed elettriche, in un territorio completamente pianeggiante. Per contro, c'è una popolazione mediamente anziana da convincere ad usare meno l'auto e la rete ciclabile non è connessa in molti punti, in una zona di traffico veicolare molto veloce ("strade pericolose"). La Treviso-Ostiglia passa rasente a Casaleone, che però è piuttosto vicino alla destinazione finale lombarda. Turisticamente parlando, la sfida è diventare attrattivi per convincere chi transita a deviare verso il paese.

## **8 – Conclusioni:**

Ho cercato di unire due aspetti: la mobilità territoriale e il cicloturismo. Nelle mie intenzioni, entrambi dovrebbero rafforzarsi vicendevolmente. Anche se il comune di Casaleone non riuscisse a diventare sufficientemente attrattivo, rimarranno comunque presenti e crescenti le domande di mobilità dolce e di sfruttamento del tempo libero da parte dei residenti, su quella fantastica linea retta ciclabile che è la Treviso-Ostiglia. Non sarà una cattedrale nel deserto. È un'occasione da non perdere e le potenzialità vanno analizzate tutte. L'opportunità per Casaleone è quella di arricchire la qualità della vita, grazie alla vicinanza all'opera. Suo dovere sarà approntare un budget sufficiente per mantenere le bretelle di raccordo e le sue ciclabili in efficienza. In tal senso, la mia analisi ha cercato di offrire soluzioni al minor costo possibile.



UNIVERSITÀ  
di VERONA

Dipartimento Neuroscienze, Biomedicina e Movimento

9° Corso di perfezionamento e aggiornamento professionale per una nuova figura professionale: **Esperto Promotore Mobilità Ciclistica – anno 2022**

Elaborato di fine corso - scheda di sintesi

## **BYE-BIKE, APPLICAZIONE SATELLITARE PER CELLULARE PER FAVORIRE GLI INCONTRI E LE SINERGIE TRA UTENTI SIA CICLISTI URBANI CHE CICLOVIAGGIATORI**

### **Marco Lisso**

Via Castellana 260/a Trivignano Venezia (VE) [marco.lisso@comune.venezia.it](mailto:marco.lisso@comune.venezia.it), 340 5237565

Laurea Specialistica Ingegneria Civile

Motivazione di partenza: cercare uno strumento di supporto per persone che per scelta o per necessità economiche comincino o ricomincino ad utilizzare la bicicletta come mezzo per spostarsi e viaggiare.

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

costruire tramite un'applicazione cellulare una community di ciclisti urbani e cicloturisti in grado di attrarre nuovi utenti che si scambino informazioni e che si incontrino per strada per condividere un pezzo di strada sia essa uno spostamento fino alla stazione, o un viaggio dei sogni in giro per il mondo.

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

creazione di una massa critica di utenti che uniscono le competenze, si confrontano su idee di viaggio, organizzano itinerari urbani per incontrarsi mentre vanno a lavoro o a scuola, intessono nuove relazioni.

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

aumento della velocità di fornire e reperire informazioni proprio di un social media; possibilità di gestire con un unico profilo utente sia gli aspetti di mobilità ciclabile della propria città, che le proposte e le esperienze di viaggio.

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

non sono previste particolari ricadute occupazionali. E' ipotizzabile piuttosto che ogni misura che promuova il traffico ciclabile specialmente in ambito urbano avrà ricadute economiche e di risparmio di energia e combustibili.

#### **5 – Soggetti coinvolti:**

La società amministratrice dell'applicazione; gli utenti ossia tutti coloro che vorranno condividere qualche informazione della propria esperienza di amanti dell'esperienza ciclabile.

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

Proporre il prodotto a eventuali società specializzate nella messa a punto e commercializzazione di applicazioni cellulari.

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

Sarà comunque una piattaforma social facile e immediata per l'utilizzo, e aiuterà neo cicloamatori alla gestione dei propri spostamenti. Essendo un'applicazione cellulare, il suo successo necessita di un contributo continuo della comunità di utenti per restare vitale e funzionale.

#### **8 – Conclusioni:**

L'applicazione cellulare è ormai uno strumento utilizzato in maniera sconfinata, permette la creazione di relazioni e la circolazione di informazioni in modo molto superiore ad altri canali e il mondo della bicicletta come tutti gli altri mondi potrà in futuro trarne grandi benefici.

UNIVERSITÀ  
di **VERONA**

**Dipartimento Neuroscienze, Biomedicina e Movimento**

**9° Corso** di perfezionamento e aggiornamento professionale per una nuova figura professionale: **Esperto Promotore Mobilità Ciclistica – anno 2022**

## Elaborato di fine corso - scheda di sintesi

## ***“Libertà di Andare”***

*Percorso integrato formativo, informativo e di studio sulla mobilità ciclabile locale ed i suoi effetti,  
per la (ri)scoperta della bicicletta come mezzo alternativo od integrativo di mobilità e svago  
post motorizzazione di massa*

## Cesare Lorenzani

Piazza Marie Curie, 8 - Collecchio PR 43044

Tel. 366 2643232    Mail: [cesare.lorenzani@tim.it](mailto:cesare.lorenzani@tim.it)

*Perito Industriale Meccanico iscritto all'Ordine professionale di Parma; Insegnante di Scuola Guida, Esperto di sicurezza stradale e Formatore, Mobility Manager.*

La scelta del tema dell’elaborato che segue è stata motivata dalla cogente necessità di invertire il paradigma della mobilità attuale - basata quasi esclusivamente sul trasporto individuale su gomma - attraverso politiche formative in ambito scolastico e di verifica progettuale e migliorativa delle reti ciclabili esistenti in ambito locale, con il fine di dare pieno compimento al Piano generale della Mobilità Ciclistica di recente pubblicazione.

AAAAAAAAAAAAAAAAAAAAAAAAAAAAAAAAAAAAAAAA

## 1 - Obiettivi:

Sensibilizzare le Amministrazioni Comunali nelle città di piccole dimensioni sull'importanza della mobilità ciclabile, oltreché gli studenti delle scuole e le famiglie sulla concreta possibilità di utilizzare la bicicletta come valida e sicura alternativa al trasporto su gomma, sia per la mobilità quotidiana che per lo svago o lo sport.

## 2 – Principali risultati attesi:

Realizzare od aggiornare la rete ciclabile esistente al fine di renderla maggiormente fruibile e sicura anche alla luce delle recenti normative; incrementarne sensibilmente l'uso sia per la mobilità quotidiana degli spostamenti casa/scuola e casa/lavoro che per le attività ludiche e ricreative.

### 3 – Elementi di innovazione / strategici:

Visione complessiva delle opportunità che la mobilità ciclabile può offrire, lavoro in rete tra tutti i portatori di interesse, compresi i destinatari dell'iniziativa.

#### 4 – Eventuali ricadute occupazionali prevedibili:

Incremento del profitto per le attività commerciali di prossimità esistenti ed eventuali nuove potenziali attività destinate al cicloturismo locale.

**5 – Soggetti coinvolti:**

Comuni, Organi di Polizia, Istituti Scolastici, Parrocchie, ACI, FIAB, AUSL, CONI, Terzo Settore.

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

Censimento e mappatura della rete urbana ciclabile esistente, realizzazioni Piani spostamento casa/lavoro per le aziende e casa/scuola per gli Istituti scolastici, centri di aggregazione e parrocchie, studio dei dati e valutazioni varianti, attività formativa.

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

Possibilità di lavoro in rete e maggiormente efficace tra Enti e Associazioni complementari unite dalla stessa Vision; difficoltà operativa nella realizzazione in breve tempo di ulteriori adeguamenti delle reti ciclabili, complessità nell'approccio del tema con i ragazzi in età pre-adolescenziale e con le famiglie abitualmente auto-dipendenti.

## 8 – Conclusioni:

Cambiare la mobilità attuale con scelte alternative ai veicoli motorizzati è una sfida che può essere vinta solo con la collaborazione di tutti; la strada delle sole politiche restrittive, di contrapposizione ideologica o di mera sostituzione dei motori a combustione fossile con quella elettrica non è sufficiente e nemmeno utile perché inasprirebbe solo il rapporto tra utenti della strada. Si può cambiare solo gradualmente partendo dai più giovani, con alternative credibili oltretutto sostenibili. La bicicletta, se posta al centro delle politiche sopracitate, ne può divenire la chiave di volta.



Dipartimento Neuroscienze, Biomedicina e Movimento

**9° Corso** di perfezionamento e aggiornamento professionale per una nuova figura professionale: **Esperto Promotore Mobilità Ciclistica – anno 2022**

## Elaborato di fine corso - scheda di sintesi

## Arteria Verde Lambro

### 6 + 1, i 7 più della ciclovia del Lambro

# Luca Mejani

📍 Via Carlo Cattaneo 7, 20054 Segrate (MI)

 +39 388 8402406

 [luca.mejani@outlook.com](mailto:luca.mejani@outlook.com) **PEC:** [lmejani@pec.it](mailto:lmejani@pec.it)

Titolo di studio: Ingegnere per l'Ambiente e il Territorio

Da sempre ho coltivato il sogno di un progetto che riqualificasse la Media Valle del Lambro, quella porzione del corso del Lambro immersa e per cui quasi nascosta nelle infrastrutture urbane e nei complessi industriali ormai in buona parte dismessi.

Una ciclovvia che possa cucire la rete di itinerari a nord, primo fra tutti quello che segue fedelmente l'Alta Valle del Lambro, e gli itinerari a sud, che percorrono la bassa lodigiana, è la visione che realizza questo progetto.

ΛΛΛΛΛΛΛΛΛΛΛΛΛΛΛΛΛΛΛΛΛΛΛΛΛΛΛΛΛΛΛΛΛΛ

## 1 - Obiettivi:

Definire un itinerario in grado di ricucire aree residuali ai margini della città di Milano perché in zone prevalentemente industriali, e allo stesso tempo creare una continuità nell'attraversamento di Milano sulla direttrice rappresentata dal fiume Lambro.

## 2 – Principali risultati attesi:

Creare un itinerario fruibile sia dalle comunità locali (spostamenti casa-lavoro, spostamenti per raggiungere parchi e aree verdi) con funzione ricreativa, sia da flussi turistici interessati ad unire in itinerari senza soluzione di continuità la zona del lago di Como alla zona della bassa lodigiana sino al Po.

### 3 – Elementi di innovazione / strategici:

Un progetto ben identificato e riconoscibile per dare un'identità e visibilità ad un territorio frammentato e poco valorizzato. Identificare dei plus, emergenze artistiche, culturali e paesaggistiche del territorio quali punti di interesse che spingano ad attraversarlo.

#### 4 – Eventuali ricadute occupazionali prevedibili:

Le ricadute occupazionali sono da valutare in funzione della possibilità di coinvolgere i soggetti gestori dei punti di interesse a fare rete e a rendere più facilmente visitabili e fruibili i punti di interesse: nel caso si crei un flusso significativo si può ipotizzare un interesse economico nel puntare sulla valorizzazione turistica.

**5 – Soggetti coinvolti:**

Comuni, parco Media Valle Lambro, privati (enti/soggetti che detengono la proprietà di beni), associazioni

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

Coinvolgere i soggetti potenzialmente interessati, anche solo perché il proprio territorio (nel caso dei comuni) è coinvolto dal passaggio della ciclovía, presentando le prospettive di interesse e di sviluppo che li interessino direttamente.

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

**Strenghts:** territorio densamente abitato: molti portatori di interesse che potrebbero avere dei benefici dal progetto, anche solo per la loro realtà locale

Valorizzazione di una porzione della valle del Lambro che non ha attualmente né riconoscibilità, né attrattività, né identità come tale

Valorizzazione di punti di interesse presenti nel territorio

Il tracciato esiste già in buona parte, parte in sede propria su piste ciclabili, parte in sede promiscua

Varietà del percorso

**Weaknesses:** Lambro corpo idrico fortemente compromesso

Attraversamento di aree degradate, attualmente poco piacevoli da attraversare per l'incuria in cui versano, presenza di rifiuti o micro-discardie abusive

Frammentazione del percorso

Realizzazione di alcune infrastrutture essenziali, riqualificazione di alcune parti di tracciato con interventi ad hoc

## **8 – Conclusioni:**

Il progetto presenta innumerevoli punti di interesse, in ottica di connessione e cucitura dei territori che gravitano attorno all'asta del fiume Lambro, e per i quali il fiume e le innumerevoli infrastrutture presenti rappresentano un elemento di discontinuità e in ottica di proposta turistica del territorio, come tratto di attraversamento dell'area milanese sulla direttrice sud-nord o viceversa (Basso Lodigiano – Brianza – Lago di Como).



UNIVERSITÀ  
di VERONA

Dipartimento Neuroscienze, Biomedicina e Movimento

9° Corso di perfezionamento e aggiornamento professionale per una nuova  
figura professionale: **Esperto Promotore Mobilità Ciclistica – anno 2022**

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

## La scuola al centro di una rigenerazione del tessuto urbano per mezzo di un progetto INTERREG

### Dario Messina

Via Veziano 9, 18039 Ventimiglia - mail: [mesdario@libero.it](mailto:mesdario@libero.it) - cell: 3342485043  
Osteopata di professione, ciclista urbano, cicloturista e attivista Fiab Riviera dei Fiori

Motivazione principale: fin da quando ero piccolo Ventimiglia mostrava grossi problemi di traffico ed oggi la città vive una situazione insostenibile. La bicicletta è sempre stata molto utilizzata ma negli ultimi anni ha perso molti punti a causa della scarsa sicurezza e la totale assenza di infrastrutture e servizi. La progettazione europea è l'occasione per proporre un cambiamento.

#### 1 - Obiettivi:

Creare un ambiente urbano sicuro e amico delle biciclette attraverso un ribaltamento della piramide della mobilità, in cui la strada non è più solo un asse di scorrimento per i veicoli bensì uno spazio pubblico a servizio delle persone e condiviso con le auto, le quali sono considerate ospiti e devono necessariamente rispettare gli utenti più vulnerabili.

#### 2 – Principali risultati attesi:

Abbattimento degli inquinanti atmosferici e del rumore in prossimità della scuola; riduzione della velocità e dell'incidentalità attraverso appositi interventi di moderazione del traffico; aumento degli spostamenti a piedi ed in bicicletta; miglioramento della qualità della vita.

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

Un approccio dal basso mai sviluppato in Riviera e l'applicazione delle ultime normative in tema ciclabilità in un territorio in fase di forte sviluppo.

#### 4 – Eventuali ricadute occupazionali prevedibili:

Un maggior flusso pedonale e ciclistico lungo via Chiappori potrebbe facilitare l'apertura di nuove attività.

#### 5 – Soggetti coinvolti:

Scuola, famiglie, amministrazione comunale, residenti, associazioni, commercianti.

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

Incontri con la scuola e l'amministrazione comunale per presentare la proposta. Step successivo sono gli incontri con le famiglie, i residenti (eventuali comitati), commercianti e associazioni per spiegare i vantaggi di una strada scolastica e della zona 30.

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

Punti di forza: collaborazione tra associazioni, scuola, enti pubblici e cittadini; un progetto condiviso e realizzato dal basso; bassi costi di realizzazione – Punti deboli: tema viabilità e parcheggi scottante; l'assenza di un regolamento sulle ultime novità ciclistiche e la scarsa esperienza sul tema potrebbe frenare la futura amministrazione;

#### 8 – Conclusioni:

La strada scolastica potrebbe essere una leva importante per promuovere la mobilità attiva e ridurre l'inquinamento atmosferico ed acustico; la nascita di una zona 30 attorno all'istituto potrebbe contribuire a moderare la velocità, ridurre l'incidentalità e creare su via Chiappori un primo asse radiale ciclabile che favorisca la mobilità ciclistica.



UNIVERSITÀ  
di VERONA

Dipartimento Neuroscienze, Biomedicina e Movimento

9° Corso di perfezionamento e aggiornamento professionale per una nuova figura professionale: **Esperto Promotore Mobilità Ciclistica – anno 2022**

Elaborato di fine corso - scheda di sintesi

## **Integrazione della matrice di rischio nel Piano Regionale delle Ciclovie di Puglia per il miglioramento della fruibilità di una mobilità ciclabile nella Regione Puglia**

### **FULVIO MORGESE**

BARI, fulvio.morgese@poliba.it, 349/5086808

Laureato in Ingegneria Gestionale, Dottorando in Rischio, Sviluppo Ambientale, Territoriale ed Edilizio. Già impiegato nella redazione di una guida completa per la pianificazione e realizzazione di una rete di percorsi cicloturistici per la Regione Puglia.

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

Il mio obiettivo potrà essere quello di misurare gli impatti della promozione territoriale per una migliore fruizione, a piedi e in bicicletta, o altri mezzi alternativi all'automobile, su itinerari di maggior rilievo e su percorsi storici attraverso una completa azione di marketing del territorio che deve individuare gli strumenti concettuali ed operativi per collegare la domanda di territorio alla sua offerta.

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

Acquisire competenze specialistiche e impostare eventuali strategie personali e territoriali di sviluppo con l'obiettivo di migliorare la società attraverso l'uso della bicicletta

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

Il contributo potrà puntare, inoltre, a quantificare le ricadute economiche della bike economy nella logica della sostenibilità finanziaria, economica e ambientale del territorio che non consuma le risorse energetiche e ambientali ma che favorisce la crescita economica dei luoghi e la valorizzazione del paesaggio attraverso le risorse provenienti dal turismo.

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

Contribuire ai progetti, come PUMS, PMCC, ecc. come frutto della consapevolezza delle opportunità e dell'offerta che il progetto offrono per poter continuare ad analizzare e supportare la transizione sostenibile a partire dal territorio pugliese.

#### **5 – Soggetti coinvolti:**

ASSET REGIONE PUGLIA (Agenzia Regionale Strategica Per Lo Sviluppo Ecosostenibile Del Territorio)

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

Individuazione, progettazione e realizzazione di itinerari ciclabili e di infrastrutture escursionistiche

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

Definizione e gestione delle politiche per la mobilità e la qualità urbana, per la progettazione delle opere pubbliche, l'ecologia e il paesaggio

#### **8 – Conclusioni:**

Nel mio percorso universitario ho sostenuto diversi esami inerenti alla sostenibilità, al miglioramento continuo ai sistemi produttivi e ai processi sostenibili e questo mi ha portato ad appassionarmi ed interessarmi verso il tema della sostenibilità e a voler continuare gli studi in questo campo al fine di dare un contributo concreto in primis al nostro territorio.



Dipartimento Neuroscienze, Biomedicina e Movimento

## Elaborato di fine corso - scheda di sintesi

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

Il processo iniziale vede il dialogo tra le associazioni di categoria (ad esempio FIAB Canavese), gli stakeholders (ad esempio il Consorzio Operatori Turistici delle Valli del Canavese), i vari comuni coinvolti, anche tramite le due Unioni dei Comuni, ed il Parco Nazionale del Gran Paradiso.

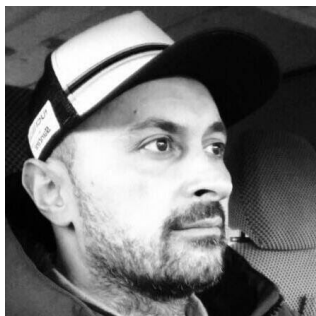
## **7 – Punti di forza e punti di debolezza:**

I punti di forza sono legati alle ricchezze naturalistiche e paesaggistiche del territorio, come il Parco Nazionale del Gran Paradiso e il colle del Nivolet. La forza del progetto risiede poi nella bellezza del tracciato ciclabile, sfruttabile per buona parte dell'anno. Inoltre la presenza di una rete ciclabile di primaria importanza nei dintorni, la possibilità di collegamenti intermodali con treno o autobus, la vicinanza di autostrade, un aeroporto e la ridotta distanza dalla città di Torino rendono il luogo facilmente raggiungibile.

I punti di debolezza sono principalmente il costo di realizzazione dell'opera e l'ancora immatura offerta ricettiva del territorio, che dovrebbe compiere un salto di qualità notevole per garantire la buona riuscita del progetto di valorizzazione turistica.

## **8 – Conclusioni:**

La realizzazione della prima ciclovia di notevole importanza sul territorio contribuirebbe in maniera importante alla valorizzazione del luogo, completando un'offerta turistica già di per sé varia ma troppo frammentata e poco coordinata. Parallelamente alla progettazione dell'opera si rende però necessaria la pianificazione della corretta promozione e gestione di tutto il comparto turistico del territorio, in modo da fornire gli strumenti per una crescita e una professionalizzazione dell'offerta.



UNIVERSITÀ  
di VERONA

Dipartimento Neuroscienze, Biomedicina e Movimento

**8° Corso** di perfezionamento e aggiornamento professionale per una nuova figura professionale: **Esperto Promotore Mobilità Ciclistica – anno 2022**

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

### **BRINDISI BIKE PLACE**

**Promozione della ciclabilità: idee, progetti ed azioni per creare valore sul territorio brindisino.**

#### **Christian Muraglia**

Indirizzo: Via Bezzecca 10 – 72100 Brindisi BR

E – Mail: [krismu@libero.it](mailto:krismu@libero.it)

Cell.: 3281312723

Operatore Socio Sanitario, fisioterapista, guida turistica ufficiale della Regione Puglia, guida ambientale escursionistica AIGAE.

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

La mobilità ciclistica e la promozione della stessa nel brindisino sono state da sempre legate ad eventi pubblici e/o privati episodici, ad associazioni dalla sola vocazione sportiva ed a soggetti troppo autoreferenziali.

L'idea di base è quindi quella di creare una cabina di regia e mettere a disposizione della cittadinanza e degli amministratori, un documento che possa porsi come punto di riferimento per provare a rendere la città, il comune e la provincia di Brindisi un territorio ciclabile.

#### **1 – Obiettivi.**

Porsi come punto di riferimento nell'ambito della mobilità sostenibile e fare di Brindisi un paese ciclabile.

#### **2 – Principali risultati attesi.**

Disponibilità da parte degli amministratori e risposta positiva da parte della cittadinanza.

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

La messa a sistema di tutti gli elementi "soft" ed "hard" che concorrono alla promozione della ciclabilità.

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

Legate al turismo generico e/o lento, ai servizi per la mobilità sostenibile (ciclofficine, ecc.), all'organizzazione di eventi ciclabili, ecc.

#### **5 – Soggetti coinvolti.**

Amministratori, associazioni impegnate nell'ambito della ciclabilità, soggetti operanti nel turismo in genere e nel turismo lento e/o sostenibile nello specifico, tutte quelle realtà imprenditoriali e del terzo settore che offrono prodotti e/o servizi dando valore al territorio, associazioni sportive, ecc.

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

Individuare, far incontrare ed avviare un dialogo sistematico tra i vari soggetti che si muovono nella ciclabilità e successivamente promuovere un processo di confronto con gli amministratori.

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

Punti di forza: territorio naturalmente predisposto.

Punti di debolezza: chiusura culturale nell'ambito specifico.

#### **8 – Conclusioni.**

La promozione della mobilità ciclabile non può essere un processo legato esclusivamente ad infrastrutture, investimenti economici od al codice della strada.

E' invece un percorso che vede coinvolti una popolazione che si confronta quotidianamente con un territorio (locale) e con le esigenze dettate da nuovi bisogni e politiche (globali).



UNIVERSITÀ  
di VERONA

Dipartimento Neuroscienze, Biomedicina e Movimento

9° Corso di perfezionamento e aggiornamento professionale per una nuova figura professionale: **Esperto Promotore Mobilità Ciclistica – anno 2022**

Elaborato di fine corso - scheda di sintesi

## La trasformazione in ciclovia della ex linea ferroviaria Casarsa - Pinzano in provincia di Pordenone

**Mauro Nicoletti**

Via Santini, 60 – Verona ✉ [maurnicol@outlook.it](mailto:maurnicol@outlook.it) 📞 335 263168

Laurea in economia e commercio – Ex manager Gruppo Ferrovie dello Stato Italiane

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

**1 - Obiettivi:** Realizzazione di una nuova ciclovia, sfruttando il sedime di una linea ferroviaria dismessa, oggi in stato di abbandono, e realizzando il completamento della ciclovia del Tagliamento (FVG 6) e il collegamento fra la ciclovia della pianura e del Natisone (FVG 4) e la ciclovia pedemontana e del Collio (FVG 3)

**2 – Principali risultati attesi:** Opportunità di miglioramento e di incremento della mobilità cicloturistica in un'area a forte vocazione turistica del Friuli Venezia Giulia, incremento della mobilità dolce per le comunità locali.

**3 – Elementi di innovazione / strategici:** Recupero dal degrado di una ex infrastruttura della mobilità per una destinazione di utilità sociale, migliorando e incrementando la conoscenza e lo sviluppo economico del territorio interessato. Integrazione della rete ciclistica regionale.

**4 – Eventuali ricadute occupazionali prevedibili:** Nei Comuni interessati, circa un centinaio di addetti nel settore turistico – alberghiero

**5 – Soggetti coinvolti:** Regione Friuli Venezia Giulia, Comuni di Casarsa della Delizia, Valvasone Arzene, San Martino al Tagliamento, San Giorgio della Richinvelda, Spilimbergo e Pinzano al Tagliamento.

**6 – Principali azioni da attivare e primi passi per cominciare:** Il sedime della ex linea ferroviaria è stato già quasi interamente acquisito in proprietà dalla Regione Friuli Venezia Giulia. Restano da acquisire alcune parti di sedime in Comune di Pinzano al Tagliamento, Casarsa della Delizia e Spilimbergo, nonché tutti i fabbricati ubicati lungo il tracciato. Avviare la progettazione di massima ed esecutiva. Promuovere iniziative di sostegno dell'iniziativa a livello locale d'intesa con i Sindaci dei Comuni interessati, in particolare con il Comune di Spilimbergo, città d'arte famosa a livello internazionale come "città del mosaico", in quanto sede della prestigiosa scuola dei Mosaicisti del Friuli.

**7 – Punti di forza e punti di debolezza:** Punto di forza: Implementazione e completamento di un più esteso insieme di itinerari ciclabili, coerenti con la Rete ciclabile nazionale Bicalitalia e transeuropea Euro Velo e compresi all'interno del Sistema della Ciclabilità Diffusa (SICID), introdotto dalla Legge Regionale FVG n. 8/2018. Punto di debolezza: Intersezioni del tracciato con la viabilità urbana ed extraurbana.

**8 – Conclusioni:** Il completamento della ciclovia del Tagliamento (FVG 6) con la trasformazione in ciclovia della ex linea ferroviaria Casarsa – Pinzano, consentirà una nuova fruizione del territorio, mirata a una riduzione dell'impatto ambientale e alla promozione di nuovi stili di vita attivi, nell'ottica della tutela della salute della collettività.



UNIVERSITÀ  
di VERONA

Dipartimento Neuroscienze, Biomedicina e Movimento

9° Corso di perfezionamento e aggiornamento professionale per una nuova  
figura professionale: **Esperto Promotore Mobilità Ciclistica – anno 2022**

Elaborato di fine corso - scheda di sintesi

## **Il Negoziante Specializzato di Biciclette, promotore della Mobilità Ciclistica**

**Piero Nigrelli**

Via Molla 40, Montichiari (BS), [piero.nigrelli@ancma.it](mailto:piero.nigrelli@ancma.it), 3387604712

Ingegnere Gestionale, Direttore Settore Ciclo – Confindustria ANCMA Associazione Nazionale  
Ciclo Motociclo e Accessori

Filippo Brunelleschi, noto al mondo soprattutto per la Cupola di Santa Maria del Fiore a Firenze, fu, probabilmente, il primo architetto della storia. In verità, lui iniziò la sua carriera come orafo e scultore. Fu in grado di mettere l'attenzione di un orafo nelle piccole e piccolissime cose per costruire grandi e maestose architetture, che rimangono tutt'oggi ineguagliate. Furono quindi le sue competenze trasversali a offrirgli maggiori spunti per la risoluzione dei problemi.

Fu il primo ad organizzare una mensa per le maestranze a 114 metri di altezza, con carrucole ed argani per il trasporto aereo del cibo, durante la costruzione della cupola, per evitare di perdere tempo nel salire e scendere da lassù e fu anche il primo a condividere con i propri collaboratori le informazioni necessarie alla costruzione di un edificio.

Questi accadimenti storici mi hanno fatto immaginare la possibilità di coinvolgere, per la promozione della mobilità ciclistica, circa quattromila punti vendita, nei quali, per il 98% di essi, lavorano degli esperti in grado di mettere in ordine e riparare il veicolo più efficiente che esista sulla terra, sono appassionati e competenti tecnicamente per ogni tipo di bicicletta esistente e sanno cosa è meglio fare o non fare per far correre in perfetta efficienza una bicicletta.

Immagino quindi un progetto che portando alla cultura di base di un Negoziante Specializzato di Biciclette nuovi argomenti e nuovi spunti, tratti dal corso EPMC, che si aggiungono alla passione e la voglia di fare, aumenterà le loro competenze trasversali per promuovere la mobilità ciclistica quando si troveranno a dialogare con nuovi clienti o con i rappresentanti delle istituzioni locali sul loro territorio.

AAAAAAAAAAAAAAAAAAAAAAAAAAAAAAAAAAAA

## **1 - Obiettivi:**

L'obiettivo è quello di attingere ad una parte della vasta risorsa di personale tecnico qualificato, il Negoziante Specializzato di Bicicletta, circa 10mila persone in Italia, attraverso una formazione specifica sui contenuti della promozione della mobilità ciclistica. Si potrebbe immaginare un mini corso EPCM.

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

Una maggiore e capillare diffusione dei valori della mobilità ciclistica grazie a persone che già hanno una competenza massima sull'uso, manutenzione, e tecnica della bicicletta.

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

Sapendo già tutto e meglio di tutti di una bicicletta gli offriamo l'opportunità di essere maggiormente consapevoli di ciò che vendono allargando e aumentando la loro specializzazione nella vendita di biciclette per essere più efficaci verso i loro clienti.

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

Possibile e immediata ricaduta su UNIVR (o altro ente) per capire come organizzare mini corsi ad hoc per queste persone. A loro volta i Negozianti Specializzati potranno educare clienti e appassionati presso i loro punti vendita. Una sorta di catena di sant'Antonio.

## **5 – Soggetti coinvolti:**

UNIVR, FIAB, ANCMA, Aziende, Negozianti di biciclette.

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

Costruzione di un percorso per negozianti che hanno già espresso un gradimento all'argomento attraverso una indagine di ANCMA portata avanti da una società di ricerca, MODUS srl, di Firenze, su incarico dell'associazione, a giugno di quest'anno. I negozianti dichiarano interesse a conoscere argomenti e strumenti per la promozione dell'uso della bicicletta. Una sorta di test potrebbe avvenire durante un evento di formazione che l'Associazione sta progettando per il 2023.

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

Il principale punto di forza è che potremmo avere un piccolo esercito di persone che dialogano ogni giorno con un linguaggio appropriato alla promozione dell'uso della bicicletta. Un punto di debolezza è che potrebbero non avere il tempo di seguire i corsi. Resta in ogni caso un tema strategico per la loro attività.

## **8 – Conclusioni:**

Si potrebbero pensare a qualche aula ad hoc sulla promozione della mobilità ciclistica all'evento che ANCMA sta organizzando per il 2023 e testare il gradimento degli argomenti da parte dei negozianti.



UNIVERSITÀ  
di VERONA

Dipartimento Neuroscienze, Biomedicina e Movimento

9° Corso di perfezionamento e aggiornamento professionale per una nuova  
figura professionale: **Esperto Promotore Mobilità Ciclistica – anno 2022**

Elaborato di fine corso - scheda di sintesi

# **SENSIBILIZZAZIONE E COINVOLGIMENTO DELLA POPOLAZIONE E DELLE AMMINISTRAZIONI LOCALI PER LO SVILUPPO DELLA MOBILITA' CICLABILE**

## **Il caso della Martesana (area Est Milanese) come ipotesi di modello ripetibile**

**Carlo Ambrogio Oggionni**

Via Saturno 4, Pessano con Bornago (MI), carlo.oggionni@tiscali.it, cell. 328-100.35.93

Laurea in progettazione architettonica conseguita presso il Politecnico di Milano – Tecnico comunale  
settore lavori pubblici-ecologia

In un'area fortemente antropizzata tipica delle provincie delle grandi città costituito da diversi comuni le cui amministrazioni spesso non interloquiscono tra loro, occorre far comprendere come argomenti quali la ciclabilità e la mobilità dolce in genere debbano essere pensati non solo in termini locali (all'interno di ogni singolo comune) ma soprattutto considerando un'intera area con pensieri sovracomunali, sensibilizzando in questo senso sia le amministrazioni che i cittadini.

La mobilità sostenibile (ciclabile, pedonale o intermodale) diventa fondamentale per migliorare e velocizzare gli spostamenti sulla breve distanza nonché per migliorare la qualità della vita, la qualità dell'aria e dei luoghi senza dimenticare il risparmio in termini economici per gli utilizzatori della bicicletta.

Occorre attivarsi se si vuole creare un mondo migliore per i nostri figli, lo spazio sulle strade non appartiene solo alle automobili.

AAAAAAAAAAAAAAAAAAAAAAAAAAAAAAAA

### **1 - Obiettivi:**

Far crescere nella Cittadinanza e nelle Amministrazioni Comunali la consapevolezza che la ciclabilità debba essere pensata in termini sovracomunali più ampi mostrandone utilità e benefici ai fini di produrre un cambiamento dei costumi per quanto concerne gli spostamenti.

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

Formazione di una cabina di regia. Coordinamento tra le amministrazioni locali. Sensibilizzazione dei potenziali utilizzatori. Aumento delle piste ciclabili con completamento della rete. Realizzazioni di segnaletica e cartellonistica univoca. Diffusione dell'utilizzo della bicicletta e della mobilità dolce con conseguente riduzione del traffico automobilistico.

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

Far conoscere il risparmio economico per i potenziali utilizzatori. Far conoscere alle Amministrazioni i benefici diretti ed indiretti che avrebbero da una maggiore diffusione dell'uso della bicicletta. Esplicitare alle aziende sanitarie i vantaggi a livello di salute, benessere ed ambiente che scaturirebbero dall'utilizzo della bicicletta. Promuovere e riscoprire il territorio individuando punti attrattori (lavorativi, commerciali, turistici, scolastici, sportivi, sanitari, istituzionali, ...) e scoprendo la loro raggiungibilità attraverso le ciclabili. Diffondere l'utilizzo di una segnaletica univoca ed appropriata.

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

Manutenzione dei percorsi ciclabili. Implementazione del commercio di vicinato ed aumento dell'attrattiva turistica locale con conseguenti possibilità occupazionali. Nascita di nuove attività per noleggio ed assistenza meccanica alle biciclette

#### **5 – Soggetti coinvolti:**

Cittadini, Amministrazioni Comunali, Provincia, ATS e sanità locale, Scuole, Pro Loco, associazioni locali, produttori ed aziende,

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

Contattare Amministrazioni comunali, Provincia, Organizzare riunioni sovracomunali di sensibilizzazione rivolte agli enti pubblici e creare una cabina di regia.

Fare ampia sensibilizzazione verso i cittadini con la collaborazione di Comuni, scuole ed associazioni.

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

Punti di forza: Il risparmio economico che si può ottenere sia per i singoli utilizzatori che per le amministrazioni diviene leva principale per attivare il processo di "ciclabilitazione". Dimostrare i benefici di natura ecologica e di salute che si possono trarre.

Punti di debolezza: superare i campanilismi locali e le incompatibilità di natura politica che potrebbero esserci tra i comuni e gli enti coinvolti.

#### **8 – Conclusioni:**

Il tema trattato è molto ampio e sicuramente è già stato discusso in diverse sedi. Sono dell'opinione che l'incremento dell'uso della bicicletta potrà avvenire attraverso il concorso e l'operato parallelo del doppio canale: amministrazioni comunali (che hanno la facoltà di realizzare percorsi) e cittadinanza (ossia effettivi utilizzatori del mezzo). Solo la conoscenza e la consapevolezza comune dell'utilità e dei benefici che si potranno trarre dall'utilizzo della bicicletta e della mobilità dolce in genere fungeranno da motore e leva per produrre un cambiamento dei costumi.

La speranza è quella di poter costruire uno schema (una sorta di canovaccio) delle linee e delle azioni da perseguire per diffondere la ciclabilità presso le amministrazioni locali e la popolazione residente da plasmarsi in funzione della specificità dei territori in cui ci si inserisce.



UNIVERSITÀ  
di VERONA

Dipartimento Neuroscienze, Biomedicina e Movimento

9° Corso di perfezionamento e aggiornamento professionale per una nuova figura professionale: **Esperto Promotore Mobilità Ciclistica – anno 2022**

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

## **La comunicazione nel progetto di nuovi itinerari ciclistici, Greenaway.**

**Fabio Pasqualini** matricola VR484796

Via Pra' Lungo 11 37139 Verona, E\_mail [fabio.pasqualini@hslstudio.it](mailto:fabio.pasqualini@hslstudio.it) Mob. 3393116888

Architetto - Paesaggista

La motivazione principale per la quale hai scelto questa relazione finale: Lavorando spesso in progetti a scala sovracomunale, mi sono reso conto di quanto lacunosa sia la comunicazione di tali progetti. Vuoi per ragioni campanilistiche, ove un certo comune preferisce concentrarsi sul proprio territorio, vuoi per la mancanza di coordinamento tra le fasi progettuali ed i vari portatori di interesse, la fase comunicativa presenta nella maggior parte dei casi grosse lacune e viene relegata alle fasi finali del progetto.

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

### **1 - Obiettivi:**

Costruire un testo che possa aiutare enti, amministrazioni e progettisti a gestire la fase comunicativa di un progetto di mobilità ciclistica sovracomunale, in ogni fase del progetto.

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

Sensibilizzare progettisti ed amministratori sull'importanza di progettare la comunicazione, come una delle fasi che concorrono alla realizzazione e promozione di opere ciclo-pedonali o di una Greenaway a carattere sovracomunale.

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

L'elaborato che viene presentato potrebbe costituire una base, certamente da ampliare ed integrare, per sincronizzarlo alle specificità di tempi e luoghi diversi, ma che diventa una milestone sulle procedure da attuare per raccontare e condividere interventi su grandi scale.

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

Attuando la comunicazione fin dall'inizio del progetto, si dovrà coinvolgere operatori specializzati, giornalisti, gestori di siti internet, social media, nonché prevedere tali costi nel quadro economico dell'opera. La buona comunicazione porta anche a maggiori utenze che percorreranno il tracciato.

### **5 – Soggetti coinvolti:**

Amministratori e progettisti sono le figure principali che sono interessate al tema comunicazione. Attorno ad essi vi è una costellazione di altre figure: gente comune, pro loco locali, giornalisti, esperti in social media, influencer etc.

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

Portare il documento a conoscenza delle amministrazioni e coinvolgerle nella sua diffusione, Attuare ed organizzare la comunicazione progettandola fin dal primo momento.

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

Punti di forza: Progetto originale – Manuale d'uso semplice e per fasi specifiche. Punti di debolezza: Un manuale ha molta rigidità e deve essere interpretato ed adattato alle circostanze.

### **8 – Conclusioni:**

La tesina ha l'ambizione di ordinare per le varie fasi di un progetto le strategie comunicative, e inserirle in un organigramma semplice e consequenziale di facile utilizzo.

UNIVERSITÀ  
di VERONA

**9° Corso** di perfezionamento e aggiornamento professionale per una nuova figura professionale: **Esperto Promotore Mobilità Ciclistica – anno 2022**

**Progettazione e realizzazione di un evento di promozione e sensibilizzazione della mobilità ciclistica (Cuneo bike festival) all'interno della European Mobility Week**

Via Vignolo 132 – 12010 Cervasca (CN) – 347 7444560 – [gagomito@alice.it](mailto:gagomito@alice.it)

La motivazione principale per la quale hai scelto questa relazione finale

~~~~~

Realizzare una manifestazione che attraverso una serie di eventi e incontri possa promuovere e incentivare una riflessione profonda sugli stili di vita da adottare per una diversa cultura della mobilità al fine di spronare le cittadine e i cittadini ad una diversa mobilità (sia negli spostamenti quotidiani che nel tempo libero) con eventi per tutte le fasce di età e con il coinvolgimento di differenti stakeholder attivi nel tessuto sociale della città di Cuneo.

2 – Principali risultati attesi:

Promozione della mobilità attiva in città attraverso interventi di formazione, eventi di sensibilizzazione, promozione del territorio e socializzazione delle persone

3 – Elementi di innovazione / strategici:

L'evento è occasione di creare “connessioni” con diversi attori del territorio sia istituzionali che del terzo settore al fine di lavorare su un diverso approccio alla mobilità che metta al centro le persone e le faccia riflettere e ragionare su come spostarsi in maniera più efficiente e salutare.

4 – Eventuali ricadute occupazionali prevedibili:

L'evento impiega oltre 4-5 persone dipendenti del Comune di Cuneo, 10 collaboratori esterni impiegati prima ed inoltre ha ricadute sugli alberghi della città per l'ospitalità dei relatori, oltre a locali di ristorazione prossimi alla sede dell'evento

5 – Soggetti coinvolti:

Per la didattica, accompagnamenti cicloturistici e accoglienza, ITUR s.c., per la comunicazione Stefano Zago, AutoriVari, Marco Malinki, Raffaele Massano, per l'organizzazione eventi e partenariati vari sono state coinvolte: l'Azienda Ospedaliera S. Croce e Carle, Confindustria Cuneo, l'ATL del Cuneese Il Consorzio degli operatori turistici Conitours, NELR.IT - Non è la RADIO, Confagricoltura Cuneo, CIA Agricoltori Italiani Cuneo, Confartigianato Cuneo, la Fondazione Nuto Revelli, FIAB Bicingiro Cuneo, Legambiente Cuneo, i Friday For Future – Cuneo, il Servizio Civile Universale, Servizio civico del Comune di Cuneo e la Consulta Provinciale degli Studenti.

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

Individuare un gruppo di lavoro con un direttore artistico che si occupi di individuare il tema dell'evento, gli ospiti e le azioni da mettere in campo, unitamente ad un gruppo che si occupi della comunicazione (stampa, video, social, ecc.), reperire le risorse necessarie all'evento (attraverso bandi, fondazioni bancarie, fondi europei o nazionali o locali)

7 – Punti di forza e punti di debolezza:

Punti di forza: la comunicazione positiva che crea un evento di questo tipo sulla percezione della mobilità attiva verso la cittadinanza, il forte coinvolgimento e legame che si crea con i partner del progetto e con chi partecipa allo stesso (studenti, famiglie, ragazzi, adulti).

Punti di debolezza: occorre trovare ulteriori sinergie con altre tipologie di eventi (promozione di prodotti locali, feste frazionali) per allargare la platea su cui comunicare e far sperimentare la mobilità attiva. Potenziare inoltre il settore commerciale della manifestazione quale vetrina del territorio e occasione di far emergere l'economia della bicicletta.

8 – Conclusioni:

La manifestazione sia nel 2021 che nel 2022 ha avuto un buon riscontro di pubblico (perlopiù locale) e adesione all'iniziativa, consentendo la creazione di collaborazioni con gli attori del territorio e al tempo stesso creando una comunicazione positiva sul tema della mobilità attiva e sostenibile che permette all'amministrazione comunale di poter lavorare al meglio su queste tematiche spesso difficili da governare.



Genova città verticale e ciclabile

Alessandra Repetto

repetto.alessandra@gmail.com

PhD Doctor in Theoretical Physics/ Architetto del software.

Nel corso, così come in genere nella letteratura disponibile sulla ciclabilità nel mondo, mi è risultato difficile ad oggi trovare approfondimenti sulle problematiche che devono affrontare le città in salita per sviluppare nella propria rete la ciclabilità. Essendo un'attivista fondatrice della realtà #genovaciclabile, che si prefigge lo scopo di rendere Genova una città ciclabile, civile e a misura di persona, volevo avere strumenti per scardinare molti dei pregiudizi in cui mi imbatto da attivista nella comunicazione con persone nate e cresciute in un contesto culturale in cui, da quando si sono diffuse le automobili, il ciclismo urbano è inesistente. Purtroppo questi pregiudizi sono molti e per questo la mia scelta non è stata facile. Per alcuni il corso mi ha dato risposte, di cui abbisognavo e da cui conseguiranno altri progetti. Ho optato dunque per questo tema combinando quella che ritenevo una lacuna con una necessità.

1 - Obiettivi:

L'obiettivo principale e ambizioso è quello di rendere Genova ciclabile, fornendo soluzioni al tema spinoso delle salite che è uno dei deterrenti all'utilizzo della bicicletta.

2 – Principali risultati attesi:

- Collaborazione tra le associazioni (#genovaciclabile e Fiab) con l'azienda genovese per il trasporto AMT per realizzare gli studi di questa tesi.
- Maggior consapevolezza tra i cittadini genovesi sulle concrete possibilità di usare la bicicletta, anche a Genova.

3 – Elementi di innovazione / strategici:

- Nuova strategia per lo studio delle linee bus collinari per il carico/scarico biciclette, applicata su casi reali.
- Studio del territorio e proposte concrete di miglioramento.
- Elaborazione di metodi che possono essere esportati anche in altre città in salita.
- Eventi organizzati da #genovaciclabile per diffondere la conoscenza delle biciclette elettriche, delle pieghevoli, del monopattino (dentro e al di fuori del progetto "giro di zena").

4 – Eventuali ricadute occupazionali prevedibili:

- Figure come potrebbero essere i promotori ciclistici che concilino soggetti coinvolti diversi: AMT, Ufficio Smart Mobility (comune), amministrazione, liberi professionisti (ingegneri/architetti urbanistici).
- Indotto legato alla gestione della mobilità ciclistica (manutenzione, commercio, servizi).

5 – Soggetti coinvolti:

AMT, l'azienda genovese per il trasporto pubblico, le associazioni, l'amministrazione, il comune e in particolare l'ufficio Smart Mobility, polizia locale, i giornalisti.

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

Le prime azioni saranno la divulgazione dei primi studi ad altre associazioni, all'ufficio smart mobility, all'assessore dei trasporti. Convocazione di una consulta comunale in cui verrà invitata AMT.

7 – Punti di forza e punti di debolezza:

Punti di forza: Il tema è importante, c'è poca letteratura in merito ed è quindi innovativo e può suscitare più curiosità. Le soluzioni sono sostenibili economicamente. Lo studio rende Genova più vivibile e più attrattiva.

Punti di debolezza: AMT attualmente è sorda alla ciclabilità. Sarà un lavoro di sensibilizzazione molto difficile.

8 – Conclusioni:

Il lavoro non si conclude, ma al contrario parte con questa tesi. Sarà l'inizio di un lungo percorso per la mia città e ritengo che possa essere un modello di partenza per altre città in salita.



UNIVERSITÀ
di VERONA

Dipartimento Neuroscienze, Biomedicina e Movimento

9° Corso di perfezionamento e aggiornamento professionale per una nuova
figura professionale: **Esperto Promotore Mobilità Ciclistica – anno 2022**
Elaborato di fine corso - scheda di sintesi

COME DIVENTARE AZIENDA BIKE FRIENDLY

Ozzir Rizzo

Cernusco sul Naviglio (MI), ozzir.rizzo@tiscali.it, 3400022527

Tecnico Sanitario di Laboratorio Biomedico, Coordinatore del Laboratorio Analisi e Centro Trasfusionale -
Presidio Ospedaliero di Melzo, ASST Melegnano e Martesana.

~~~~~

**1 - Obiettivi:** l'obiettivo principale del progetto proposto alla ASST Melegnano e Martesana, è la riduzione del traffico veicolare delle auto nelle aree urbane afferenti alla ASST, favorendo la mobilità sostenibile attraverso l'uso della bicicletta e dei mezzi pubblici da parte dei dipendenti e dei cittadini.

**2 – Principali risultati attesi:** benefici per i dipendenti riducendo tempi e costi di trasporto, benefici per l'azienda acquisendo maggior rendimento e miglior stato di salute dei lavoratori, benefici per la collettività ottenendo la riduzione delle emissioni inquinanti, una minore congestione del traffico veicolare e la promozione di nuove forme incentivanti per le prestazioni sanitarie e il commercio locale.

**3 – Elementi di innovazione / strategici:** individuazione della figura del mobility manager aziendale e l'attuazione di **“un piano degli spostamenti casa – lavoro”**, corsi di formazione per la promozione dell'uso della bicicletta come mezzo di trasporto, divulgazione dei benefici diretti e indiretti sulla salute e sui costi del SSN, utilizzo di app dedicate per il monitoraggio degli spostamenti e la rilevazione dei km percorsi, così da poterli trasformare in benefit utilizzabili in prestazioni sanitarie gratuite o promozioni commerciali.

**4 – Eventuali ricadute occupazionali prevedibili:** coinvolgimento di aziende specializzate nella fornitura ed installazione di rastrelliere moderne e sicure per il ricovero delle biciclette, utilizzo di app dedicate per il monitoraggio degli spostamenti, ed eventuale trasformazione in benefit da poter utilizzare per prestazioni sanitarie o nel circuito commerciale cittadino.

**5 – Soggetti coinvolti:** tutti i dipendenti e i cittadini che vogliono aderire al progetto, le aziende specializzate, i comuni interessati al territorio di competenza e le istituzioni.

**6 – Principali azioni da attivare e primi passi per cominciare:** individuazione di appositi spazi dove poter ricoverare in sicurezza le biciclette, riveste notevole importanza la destinazione di idonei locali dedicati per la vestizione ed eventuale doccia per i dipendenti, risulta particolarmente utile una segnaletica adeguata e l'installazione di colonnine per la riparazione delle biciclette.

**7 – Punti di forza e punti di debolezza:** il punto forte sono gli evidenti benefici per i dipendenti, per l'azienda e per la collettività, il punto debole sono le tempistiche di realizzazione, considerato i molti attori coinvolti.

**8 – Conclusioni:** questo progetto di trasformazione in **azienda bike friendly** è applicabile ad ogni realtà lavorativa, sia essa pubblica o privata, oltre ad un vantaggio ambientale si riscontra anche un aspetto formativo a cui possono partecipare i dipendenti, le società specializzate e le università, esso coinvolge le amministrazioni pubbliche sulla riqualificazione territoriale e la promozione della mobilità sostenibile, riducendo di fatto notevolmente il traffico veicolare nei brevi e medi tragitti.



UNIVERSITÀ  
di VERONA

Dipartimento Neuroscienze, Biomedicina e Movimento

9° Corso di perfezionamento e aggiornamento professionale per una nuova  
figura professionale: **Esperto Promotore Mobilità Ciclistica – anno 2022**

Elaborato di fine corso - scheda di sintesi

## Tra la ciclovía Dell'Arno e la Tirrenica: come trasformare una antica stazione ferroviaria in bicigrill

**Leonora Rossi**

Via Derna, 9 - 56126 Pisa; leonorarossi74@gmail.com; 329.7433079

Avvocato

Ho scelto come argomento del mio elaborato lo studio sulla nascita di un bicigrill a Marina di Pisa (Pisa) poiché ritengo che un tale servizio, se ben strutturato ed attento alle esigenze del cicloturista, abbia buone probabilità di successo e comporti un miglioramento dell'esperienza di viaggio dei turisti.

AAAAAAAAAAAAAAAAAAAAAAAAAAAAAAAA

**1 - Obiettivi:** L'elaborato ha l'obiettivo di valutare l'opportunità di un bicigrill nel tratto litoraneo della ciclovía dell'Arno, partendo dall'analisi del territorio sul quale nascerebbe e della tipologia di servizi che potrebbe erogare.

**2 – Principali risultati attesi:** la creazione di un bicigrill, oltre a comportare la ristrutturazione di un immobile di pregio in questo momento in stato di abbandono, migliorerà l'esperienza di viaggio dei cicloturisti e rafforzerà il legame tra la popolazione residente e la ciclovía dell'Arno e Tirrenica.

**3 – Eventuali ricadute occupazionali prevedibili:** la creazione di un bicigrill, e quindi di un punto ristoro, unito alla possibilità di aggiungere un servizio di noleggio bici e, in futuro, la creazione di una società di consulenza nell'ambito della mobilità ciclistica, rappresentano una prospettiva di sviluppo occupazionale del territorio.

**4 – Soggetti coinvolti:** Nel progetto sono coinvolti sia soggetti pubblici come il Comune di Pisa (proprietario dell'immobile) che eventualmente la Provincia di Pisa e la Regione Toscana per quanto riguarda l'erogazione di fondi destinati allo sviluppo ciclabile del territorio; ma anche soggetti privati come la società che sarà assegnataria dell'immobile e che gestirà il bicigrill direttamente dando in gestione alcuni servizi come quello della ristorazione e del bicinoleggio

**5 – Principali azioni da attivare e primi passi per cominciare:** Il primo passo è sicuramente quello relativo all'aggiudicazione dell'immobile, cui seguirà il reperimento delle risorse per la ristrutturazione dello stesso e per la predisposizione dei servizi da erogare (ristorante e Ciclofficina, principalmente), la realizzazione del bicigrill ed infine la sua pubblicizzazione.

**6 – Punti di forza e punti di debolezza:** La realizzazione del progetto potrebbe essere ostacolata dalla mancata destinazione dell'immobile a servizi legati al cicloturismo e agli elevati costi di ristrutturazione (threats) mentre la collocazione strategica del bicigrill tra la ciclovía dell'Arno e la Tirrenica ne costituisce un indubbio punto di forza

**7 – Conclusioni:** L'analisi del territorio in cui si inserisce il bicigrill e l'analisi della tipologia di utenti che vi potrebbero accedere fa emergere la necessità di questa struttura e la concreta possibilità che essa

abbia successo sia dal punto di vista economico che dal punto di vista della promozione della mobilità ciclistica.



UNIVERSITÀ  
di VERONA

Dipartimento Neuroscienze, Biomedicina e Movimento

9° Corso di perfezionamento e aggiornamento professionale per una nuova figura professionale: **Esperto Promotore Mobilità Ciclistica – anno 2022**

Elaborato di fine corso - scheda di sintesi

## **Progetto COSMMOS (Coordinamento Studenti Messinesi per la Mobilità Sostenibile)**

### **Conoscenza e mappatura del territorio per una proposta di bicipolitana**

#### **Giuseppe Saija**

Av. des Paradisiers 25, 1160 Auderghem, Belgio

Laureato in Scienze Politiche, titolare della Euknow, società di consulenza in programmazione europea

La motivazione principale per la quale hai scelto questa relazione finale

Credo che la promozione della mobilità ciclabile e il cambiamento della mobilità in ambito urbano debbano avvenire con un coinvolgimento pieno delle nuove generazioni. Avremo impatto se riusciremo a portare la mobilità sostenibile in contesti in cui questa è assente o poco sviluppata. Propongo un progetto su Messina, mia città di origine, e test interessante proprio per lo scarso sviluppo dato finora alla mobilità ciclabile sul suo territorio.



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

Il progetto COSMMOS (che sarà adottato come progetto PTCO da un istituto tecnico industriale) mira a:

- Fornire agli studenti coinvolti delle nozioni di base sulla mobilità sostenibile (ciclabile in particolare)
- Dare loro gli strumenti (teoria, utilizzo di software di mappatura e uscite pratiche) per “leggere” il territorio da una prospettiva della mobilità ciclistica
- Far maturare negli studenti la consapevolezza che il progresso verso una mobilità rappresenta concrete opportunità di crescita professionale

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

- Verifica pratica di una serie di ipotesi di percorsi ciclabili (in sede separata o su strade a bassa percorrenza) sul territorio di Messina
- Mappatura dei percorsi identificati in un formato “Bicipolitana”
- Presentazione finale del lavoro svolto e attività di comunicazione a sostegno, idealmente per la giornata del 3 Giugno, Giornata Mondiale della Bicicletta e festività locale della patrona della città (Madonna della Lettera)

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

- Iniziativa “bottom-up”, partiamo dal basso per esprimere la comprensione del territorio e la domanda di mobilità sostenibile
- Il coinvolgimento delle future generazioni dà all’iniziativa molta più forza nella comunicazione e nella pressione verso le istituzioni locali

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

- Concentrandosi su studenti di 16-18 anni, il progetto favorisce l'acquisizione o il rafforzamento di competenze di tipo digitale, di analisi del territorio, comprensione del fenomeno della mobilità urbana.
- Benché non sia possibile quantificare ricadute occupazionali dirette, il progetto dovrebbe suscitare l'interesse di almeno verso il settore della mobilità ciclabile

#### **5 – Soggetti coinvolti:**

- Il progetto è adottato dall'ITIS Verona Trento di Messina (circa 1.300 studenti), in particolare da docenti che insegnano discipline relative all'ambiente e al territorio
- Collaboreranno al progetto la FIAB Messina e il dipartimento di Ingegneria UNIME (competenze digitali)
- I soggetti coinvolti saranno circa 30 studenti del triennio, identificati dai docenti delle discipline rilevanti per l'iniziativa

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

- Definizione del protocollo di intesa tra l'istituto scolastico e i partner (FIAB, UNIME)
- Definizione del programma di massima (lezioni teoriche e calendario delle uscite pratiche)
- Presentazione dell'iniziativa agli studenti e alla collettività

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

- Il progetto mette al centro la visione della mobilità ciclabile espressa dalle nuove generazioni
- Mira ad un risultato concreto e tangibile
- I punti di debolezza riguardano il grado di coinvolgimento degli studenti, al momento non prevedibile (la selezione dei soggetti coinvolti terrà conto però di inclinazione e interesse verso la materia), e lo scetticismo con cui spesso vengono accolte iniziative del genere in una comunità urbana poco abituata alla partecipazione popolare.

#### **8 – Conclusioni:**

Il progetto ha le potenzialità per accrescere l'interesse verso la mobilità ciclistica in una città finora poco sensibile al tema. Ha anche il vantaggio di poter essere proposto come un format, replicabile in altri contesti e di poter fare da apripista per ulteriori iniziative con studenti sull'economia della bici e la qualità dell'ambiente urbano.



UNIVERSITÀ  
di VERONA

Dipartimento Neuroscienze, Biomedicina e Movimento

9° Corso di perfezionamento e aggiornamento professionale per una nuova figura professionale: **Esperto Promotore Mobilità Ciclistica – anno 2022**

Elaborato di fine corso - scheda di sintesi

## **Analisi della ciclabilità del comune di Marsala e proposte di percorsi cicloturistici per la riqualifica del territorio ed economia locali**

### **Sara Sciacca**

Smørbukklia 3, H1209, Tromsø

[sara@copenhagenbikefestival.com](mailto:sara@copenhagenbikefestival.com)

+39 3463282907

Grado en Ciencias Políticas (UCM) e Ms.S.Sc. Nordic Urban Planning (RUC)

Organizzatrice Copenhagen Bike Festival

Ho voluto mettere nero su bianco l'attuale situazione della ciclabilità della mia città natale, Marsala e i prossimi progetti che vorrei mettere in marcia. Non solo, ho colto l'occasione per evidenziare le enormi potenzialità del territorio per il cicloturismo e l'economia locale.

.....

### **1 - Obiettivi:**

Uno degli obiettivi principali è rendere il mezzo della bicicletta visibile in città durante tutto l'anno, tramite l'avvio di tour in bicicletta per turisti e la promozione di eventi enogastronomici e sportivi.

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

Maggior interesse da parte dell'amministrazione locale nella tutela della ciclabilità nel territorio comunale e maggior partecipazione da parte dei cittadini.

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

Puntare sulla visibilità e prestigio esteri per fare interessare sia i cittadini locali che l'amministrazione comunale allo sviluppo di infrastruttura e servizi per il turismo in bicicletta.

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

A breve termine sarebbe previsto l'impiego di 2 persone per la gestione dei tour; a lungo termine è prevista una destagionalizzazione dei servizi attualmente disponibili ed eventualmente la creazione di nuovi servizi correlati al settore del cicloturismo

### **5 – Soggetti coinvolti:**

Fiab Trapani, Il comune, negozi rivenditori di biciclette, hotel, ente per la gestione aeroportuale.

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

Informare il comune

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

PF: conoscenza della realtà locale, supporto comunità sportiva, connessioni aeroportuali, estesa gestione servizi turistici, interesse estero

PD: supporto non esistente della comunità locale, amministrazione di centro-destra non aperta al dialogo

## **8 – Conclusioni:**

Il territorio marsalese ha delle enormi potenzialità per lo sviluppo di infrastrutture ciclabili che gioverebbero la comunità locale e che si inserirebbero perfettamente nel contesto cicloturistico regionale (periplo Sicilia), nazionale ed europeo (estensione EV7). Tramite la promozione di percorsi cicloturistici per comunità estere (in particolare scandinava e tedesca) e la conseguente destagionalizzazione del turismo e l'incremento di afflussi economici nel territorio, si prevede un maggiore interesse da parte dell'amministrazione locale e dei cittadini residenti per la realizzazione di una infrastruttura ciclabile coerente con lo sviluppo del settore cicloturistico.

Se ritenete una foto  
dell'estensore dell'  
elaborato



UNIVERSITÀ  
di VERONA

Dipartimento Neuroscienze, Biomedicina e Movimento

**8° Corso** di perfezionamento e aggiornamento professionale per una nuova  
figura professionale: **Esperto Promotore Mobilità Ciclistica – anno 2022**

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

## **LO STRUMENTO DI PIANIFICAZIONE CICLABILE: IL BICIPLAN**

**Alberto Scorsin**

Via 1 Maggio n° 8, San Giovanni Lupatoto

Laurea Triennale in Scienze dei Beni Culturali presso la Facoltà di Lettere e Filosofia dell'Università di Verona

Ho scelto di riprendere in mano l'argomento Bicipan per approfondire questo strumento visto la sua notevole importanza e centralità per un tessuto urbano più accessibile e sostenibile.

### **1 - Obiettivi:**

Individuare le fasi fondamentali necessarie per la stesura del Bicipan (Piano strategico per la mobilità ciclistica)

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

Individuazione delle quattro fasi per la stesura del Bicipan: pianificazione, progettazione, promozione ed educazione, ricerca finanziamenti, monitoraggio.

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

Strumento a disposizione delle amministrazioni pubbliche per la pianificazione della rete ciclabile con ricadute sull'accessibilità ad un tessuto urbano in sofferenza da un posto di vista della congestione del traffico, della sostenibilità ambientale e qualità della vita.

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

Ambiti "pubblici", impieghi privati nell'ambito della progettazione delle infrastrutture e della promozione cicloturistica dei territori, ambiti del marketing e comunicazione, imprenditoria privata per lo sviluppo del cicloturismo e nel modo educativo, della comunicazione e delle cooperative di servizi.

### **5 – Soggetti coinvolti:**

Cittadinanza pubblica, amministrazioni e professionisti.

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

Evento di lancio, laboratorio di progettazione partecipata, incontri nei quartieri della città.

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

Un punto di forza del bicipan è quello di suggerire delle linee guida che se applicate potrebbero benefici nei seguenti aspetti: prevenzione sanitaria, di produttività delle persone, di sicurezza stradale, di sostenibilità ambientale, qualità dell'aria locale e lotta al cambiamento climatico, di qualità della vita. Un punto di debolezza attenzione massima ad aspetti quantitativi e non qualitativi dell'offerta.

## **8 – Conclusioni:**

La redazione del Biciplan non ha un obiettivo limitato alla pianificazione di piste o corsie ciclabili e delle loro modalità realizzative, ma riguarda un obiettivo più ambizioso: costruire una “città ciclabile” e riconoscere le potenzialità ed il ruolo della bicicletta nella realizzazione di una “città sostenibile”.



UNIVERSITÀ  
di VERONA

Dipartimento Neuroscienze, Biomedicina e Movimento

9° Corso di perfezionamento e aggiornamento professionale per una nuova figura professionale: **Esperto Promotore Mobilità Ciclistica – anno 2022**

Elaborato di fine corso - scheda di sintesi

## L'elogio del ciclista urbano

### Giulio Zilli

Firenze, [zilligiulio@gmail.com](mailto:zilligiulio@gmail.com) - Architetto pianificatore territoriale

Finché la figura del ciclista urbano sarà denigrata e “bullizzata” non potrà mai avvenire la rivoluzione delle due ruote nelle città italiane

~~~~~

1 - Obiettivi:

Offrire un'immagine diversa del ciclista urbano in modo da promuovere in maniera efficace la ciclabilità in città

2 – Principali risultati attesi:

Alto grado di appeal del ciclista urbano e della mobilità ciclistica in città con conseguente diffusione di questa figura in città e aumento del modal split in favore della mobilità ciclistica

3 – Elementi di innovazione / strategici:

Attualmente la mobilità ciclista viene promossa attraverso la realizzazione di infrastrutture, con la moderazione della velocità e attraverso interventi di sperimentazioni e urbanistica tattica, bonus bici ecc. Nell'era dei social, dell'apparenza, dei filtri e dei followers ciò non è sufficiente. È necessario, infatti, lavorare sulla figura del ciclista urbano e della bicicletta nell'uso quotidiano in modo che questa diventi di tendenza e di forte interesse e imitazione da parte dei cittadini.

4 – Eventuali ricadute occupazionali prevedibili:

Ciclofficine, brand accessori e abbigliamento tecnico, bar e bistro con servizi dedicati, società di promozione e marketing

5 – Soggetti coinvolti:

FIAB, Associazioni ambientaliste, enti locali, comitati di cittadini

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

Promozione della bicicletta con numerosi eventi aperti alla cittadinanza; sostenere e incoraggiare con campagne pubblicitarie il ruolo della bici e del ciclista urbano e scoraggiare l'uso dell'auto; assicurare adeguati servizi essenziali per chi si sposta in bici (rete capillare di percorsi ciclabili, numero adeguato di rastrelliere o box innovativi, ambasciatori attivi della ciclabilità (cittadini comuni che diffondono le buone pratiche dell'andare in bici e promuovono la ciclabilità quotidianamente e nuova associazione di ciclisti che si occupi, tra l'altro, di promuovere la bici come mezzo di trasporti trendy e di interesse).

7 – Punti di forza e punti di debolezza:

Prima iniziale opposizione/contrarietà degli automobilisti.

8 – Conclusioni:

A mio giudizio questo è il tassello mancante per riuscire a promuovere la ciclabilità in città. Per poter promuovere la ciclabilità in città è necessario che coloro che usano la bici quotidianamente siano uniti, felici, orgogliosi e che si sentano tutelati, sostenuti e incoraggiati dalla società. Tutelando e promuovendo questa figura, insieme a infrastrutture e servizi adeguati, si potrà aumentare il numero di utenti e correre verso una nuova mobilità urbana nelle città.