



UNIVERSITÀ DEGLI STUDI DI VERONA

DIPARTIMENTO SCIENZE NEUROLOGICHE E DEL MOVIMENTO

COMMISSIONE PER L'EDUCAZIONE AMBIENTALE ED IL RISPARMIO ENERGETICO – GRUPPO DI LAVORO PER LA MOBILITÀ SOSTENIBILE

2 °Corso di perfezionamento e aggiornamento professionale per una nuova figura professionale:

Promotore Mobilità Ciclistica - 2014

Elenco delle schede di sintesi degli elaborati finali (aggiornamento 17 ottobre 2014)

N	Nominativo e ambito professionale / titolo di studio	Residenza	Tipologia di ambito	Tema dell'elaborato finale
1	Cangiano Francesco (grafico pubblicitario)	Marcianise (Ce)	Cicloturismo	La ciclabile del Volturno; da Capua alla foce del fiume nell'Oasi dei Variconi
2	Ceccato Laura (Economia – agritur)	Mestre (Ve)	Fare impresa	RAGGI DI BICI, RAGGI DI STORIA, RAGGI DI VITA Storie di uomini e territori da trattare con cura e salvaguardare
3	Dandri Fabio (architetto)	Gemona del Friuli (Ud)	Cicloturismo	La promozione ciclistica del Gemonese attraverso il "Grande Anello" e altri itinerari
4	De Toni Renata (architetto)	Schio (Vi)	Ciclabilità urbana	Rete ciclabile di Schio - Due progetti di promozione ciclistica - in ambito urbano
5	Di Iorio Bruno (ambito finanziario)	Castemaggiore (Bo)	Cicloturismo	Progetto di cicloturismo nella pianura Emiliano – Romagnola
6	Gaiga Ermanno (ing. e insegnante)	Verona	Attività con le scuole	Liberabici
7	Galla Marco (informatico)	Gambugliano (ve)	Ciclabilità urbana	Ciclo- parcheggi a Vicenza - Elementi di innovazione
8	Grisotto Silvio (dott. Scienze forestali)	Tonadico (TN)	Ciclabilità di area vasta	Domanda di ciclabilità e interventi di potenziamento della rete ciclabile in una piccola località Dolomitica: il caso della Comunità di Primiero
9	Mischi Silvia (ingegnere)	Sona (Vr)	Ciclabilità urbana	Prime indicazioni per il BiciPlan della città di Pescara
10	Monesi Massimiliano (ingegnere)	Como (Co)	Fare impresa	La bicicletta a pedalata assistita come strumento per una maggior diffusione della ciclabilità
11	Motta Marilena (architetto)	Udine	Rigenerazione urbana	Promuovere la rigenerazione urbana ed economica attraverso la costruzione di una RETE di commercianti amici della bicicletta
12	Pistore Raffaella (esperta di turismo e mountain bike)	Valeggio sul Mincio (Vr)	Fare impresa	"Bike - Veneto" - Strumento di aggregazione e promozione cicloturistica a 360°
13	Roberto Leone (architetto e designer)	Verona	Fare impresa	Sistema ciclabile protetto, tematico e sicuro
14	Spatola Jacopoo (esperto 118)	Caselette (To)	Ciclabilità di area vasta	Piano di valorizzazione della mobilità ciclabile in Bassa Valle di Susa
15	Vinci Luca (Ingegnere)	Tenero (Svizzera Ti)	Fare impresa	L'applicazione di elementi di pianificazione dei trasporti nella promozione della mobilità ciclistica – l'esempio di Giubiasco
16	Zarra Fabio (tecnico elettromeccanico)	Nonantola (Mo)	Fare impresa	In e-bike tra le colline del Lambrusco e del Balsamico

Collaborazioni 2014

Patrocini ricevuti



Per informazioni <http://www.dsnm.univr.it/?ent=iscrizionecs&aa=2014%2F2015&cs=588&lang=it>

per contatti: direttore federico.schena@univr.it Coordinatore tecnico didattico marco.passigato@univr.it cell 348.2332.981

su 16 partecipanti / elaborati finali:

- 6 il fare impresa
 - Ambito veneziano – Regione Veneto - Ceccato
 - Costituzione di team di promozione bici e-bike in progetti multidisciplinari - Monesi
 - Bike-Veneto strumento di aggregazione cicloturistica - Pistore
 - Produzione materiali modulari per piste ciclabili - Leone
 - Promuovere nuovi modi di studiare la mobilità ciclistica- Vinci
 - Promuovere accompagnamento in e-bike - Zarra
- 3 cicloturismo
 - Valle del Volturno – Regione Campania - Cangiano
 - Zona Gemona – Regione Friuli Venezia Giulia - Dandri
 - Pianura emiliano - romagnola - Regione Emilia Romagna – Di Iorio
- 3 la ciclabilità urbana
 - Schio - Regione Veneto – De Toni
 - Vicenza - Regione Veneto - Galla
 - Pescara – Regione Abruzzo – Mischi
 - Udine – regione Friuli Venezia Giulia - Motta
- 2 la ciclabilità di area vasta
 - Valle di Primiero - Regione Veneto - Grisotto
 - Valle di Susa – Regione Piemonte - Spatola
- 1 attività con le scuole
 - San Bonifacio – Regione Veneto - Gaiga

Seguono le schede di sintesi degli elaborati finali



Università degli Studi di Verona

2° Corso di perfezionamento e aggiornamento professionale per una nuova figura professionale: **Promotore Mobilità Ciclistica – anno 2014**

Elaborato di fine corso - scheda di sintesi

“La Ciclabile del Volturno: da Capua alla foce del fiume nell’Oasi dei Variconi”

Francesco Cangiano

Via Bosco, 18 – Marcanise (CE) - fracangiano@gmail.com - 333/3095345

Laureando in Design e Comunicazione – Dipartimento di Architettura e Disegno Industriale “Luigi Vanvitelli” – Seconda Università degli Studi di Napoli.

La motivazione principale per la quale ho proposto questa relazione finale è rappresentata dal profondo legame che ho con il mio territorio, non ancora interessato da attività cicloturistiche.

1 - Obiettivi:

- Concludere la “Ciclovia del Volturno”; - sensibilizzazione degli autoctoni alla mobilità ciclistica; - rivitalizzazione di un’area che si estende per 35 km circa compresa nel territorio di “Terra di Lavoro”;
- valorizzazione dei prodotti tipici dell’area.

2 – Principali risultati attesi:

- cicloturismo in provincia di Caserta; - incremento della mobilità ciclistica nei comuni limitrofi; - riqualificazione e controllo del territorio.

3 – Elementi di innovazione / strategici:

- adozione e trasformazione di strade secondarie già esistenti, in ciclabili di collegamento;

4 – Ricadute occupazionali prevedibili:

- incremento vendita biciclette ed accessori; - apertura o consolidamento di ciclo-officine;
- gestione di bici-grill; - manutenzione e controllo del percorso; - aumento del volume d’affare delle aziende agricole e ricettive, noleggio bici.

5 – Soggetti coinvolti:

- Provincia di Caserta; - Comuni di: Capua, Brezza, Canello ed Arnone, Castel Volturno;
- Associazioni ricadenti nel territorio.

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

- Incontro con i soggetti coinvolti; - sopralluoghi tecnici; - screening e bonifica ambientale;
- individuazione di strade e di collegamenti da realizzare; - individuazione di punti sosta;
- individuazione di aree da adibire a parco attrezzato.

7 – Punti di forza e punti di debolezza:

- novità per il territorio; - strade già in essere; - ricadute occupazionali del progetto;- controllo del territorio;
- presenza di aziende agro-alimentari di prodotti d'eccellenza; - percorso esclusivamente pianeggiante.

Debolezza: - cultura cicloturistica carente; - necessità di bonifica da accumuli di rifiuti su strada;
- mancanza di attrattività artistiche e culturali, lungo il percorso.

8 – conclusioni:

Progetto non di difficile realizzazione proprio per la presenza di strade che facilmente possono essere adattate alla ciclovia, pochi passaggi su strade non sicure.



Università degli Studi di Verona

Dipartimento Scienze neurologiche, neuropsicologiche, morfologiche e motorie

2° Corso di perfezionamento e aggiornamento professionale per una nuova figura professionale:

Promotore Mobilità Ciclistica – anno 2014

Laura Ceccato matricola UniVr CP004135

Elaborato di fine corso - scheda di sintesi

Laura Ceccato
Via del Forte 7
30174 Mestre-Venezia
info@santateresacountryhouse.it
3471722078-041942916
Laurea in Economia e Commercio

RAGGI DI BICI, RAGGI DI STORIA, RAGGI DI VITA **Storie di uomini e territori da trattare con cura e salvaguardare**

Sviluppare forme di ecoturismo in bicicletta nella zona Veneziana e nelle province limitrofe creando sistema fra operatori economici che desiderano condividere la passione per la bicicletta, la valorizzazione del territorio la cultura della sostenibilità, della socialità e delle relazioni interpersonali, nella consapevolezza che viaggio in bici è uguale a rispetto per l'ambiente, a scoperta, a relazione e a salute. Offrire al turista il miglior prodotto del Bel Paese "il Sogno Italiano" frutto di passione, cultura, professionalità e gusto per l'accoglienza

Motivazioni:

E' mia convinzione che oggi, nel comparto turistico, come in tutti gli altri settori, con sviluppo non si debba più intendere la semplice crescita economica, bensì un progresso equilibrato che sia sostenibile e rispettoso di tre ambiti: economico, sociale e ambientale, intendendo con ciò tanto la sfera ecologica quanto il contesto culturale; è il cosiddetto "**Sviluppo Comunitario**". Il turismo deve in altri termini essere un'attività benefica sia per il turista come per le comunità di destinazione e per questo occorre instaurare tra le due realtà una relazione di reciprocità, che porti ad un mutuo arricchimento.

Il turismo in bicicletta può dare un forte contributo perchè questo Sviluppo Comunitario diventi realtà.

1 – Obiettivi

Attraverso la realizzazione di questo progetto di ecoturismo in bicicletta vorrei convincere soprattutto i giovani che proprio il nostro sistema paese può vivere di, con e per queste finalità.

2 – Principali risultati attesi

L'aumento del turismo ecosostenibile in bicicletta

3 – Elementi di innovazione

La **Tandem Philosophy di Santa Teresa Country House** che unisce passione per la scoperta del territorio in bicicletta e desiderio di condivisione delle esperienze.

4 – Ricadute occupazionali prevedibili

Diamo tempo al tempo, non credo più ai business plan fatti a tavolino, questo è un progetto che nasce in trincea e che avrà successo se andrà via via conquistando faticosamente il terreno minato dell'avversario potente e prepotente: le Ota, le multinazionali ed i bisogni indotti, la cultura dominante del consumo, la comunicazione fuorviante

5 – Soggetti coinvolti:

Turisti -Responsabili di Fiab - Operatori economici -Guide naturalistiche e gastronomi - Responsabili delle amministrazioni pubbliche - Docenti – Studenti - -Esperti di comunicazione

6 – Principali azioni da attivare per promuovere il progetto:

-procedere alla mappatura iniziale dei "Raggi" (Raggi di Bici, Raggi di territorio, Raggi di Vita)
-individuazione dei punti di interesse enogastronomico, artistico, naturalistico, culturale e gli operatori lungo gli itinerari

-identificazione della rete che collega i vari soggetti nel territorio

-organizzazione di giornate di presentazione

7 – Primi passi per cominciare:

-mappare i Raggi (tracciando gli itinerari in bici esistenti come quelli nuovi da promuovere)

-creare di un gruppo di lavoro fra operatori economici del comparto turistico, enogastronomico e artigianale, delle province di Venezia Padova e Treviso

8 – Punti di forza e punti di debolezza:

Debolezza: I danni provocati monopolio dalle grandi Ota,(Online Travel Agencies) aziende straniere, nei motori di ricerca e nei principali canali di comunicazione turistica on line

Forza : - L'autentico Brand Italia ed i prodotti tipici Igp, doc, dop

- Il Racconto del nostro paese con metafore nuove, con tutto ciò che di bello, buono e giusto può offrire, che solo chi vive e ama il proprio territorio può fare.

- I Nuovi "spazi" nel web, terzi ed autonomi rispetto alle Ota che consentono al turista- viaggiatore di esprimere se stesso e di raccontare le proprie esperienze.



Università degli Studi di Verona

2° Corso di perfezionamento e aggiornamento professionale per una nuova figura professionale: **Promotore Mobilità Ciclistica – anno 2014**

Elaborato di fine corso - scheda di sintesi

La promozione ciclistica del Gemonese attraverso il “Grande Anello” e altri itinerari

Fabio Dandri - Via Celetto 1, 33013 Gemona del Friuli (UD) - tel. 328.90.99.646 - fabio@dandri.it

Competenze professionali: architetto impiegato nel settore dell'efficienza energetica con la passione per la bicicletta (strada, mountain-bike, cicloturismo).

Motivazioni per le quali ho proposto questo relazione finale: dare un contributo personale per migliorare l'attrattività e la percorribilità del territorio dal punto di vista ciclistico, nell'ambito di un panorama decisionale e politico ancora troppo disinteressato a questi temi.



1 - Obiettivi:

Il territorio di Gemona del Friuli è attraversato da due dei principali itinerari ciclabili del Friuli Venezia Giulia (FVG1/Bicitalia05 e FVG3/Bicitalia12) ed ha una vocazione particolare per le attività ciclistiche, riconosciuta anche da una delle sezioni del progetto “Gemona città dello sport e del benessere”.

Tuttavia, i tratti di ciclovie protetta si fermano alle porte del territorio del Gemonese e le attività legate alla bicicletta sono sporadiche, saltuarie e poco legate tra loro.

L'obiettivo principale quindi è quello di aumentare la presenza della bici sul territorio affinché l'area possa diventare il polo ciclistico di riferimento del nord-est, al pari dei limitrofi territori austriaci.

Vista la particolare conformazione geografica, l'attrattività cicloescursionistica e cicloturistica nel territorio pedemontano gemonese può essere migliorata attraverso una serie di iniziative coordinate rivolte a tutti gli amanti della bicicletta: cicloturisti, cicloescursionisti leisure, mountain-bikers e ciclisti da strada, sia appassionati che sportivi.

L'elemento centrale del progetto, pensato per collegare, coordinare e strutturare tutte le altre iniziative, è il “Grande Anello”, un circuito ciclabile rivolto a tutti, adatto a tutte le biciclette, senza particolari dislivelli, simbolo nonché elemento promotore della ciclabilità dell'Alto Friuli.

Quindi Gemona “città dello sport e del benessere” ma anche “capitale della bici”.

2 - Principali risultati attesi:

- miglioramento della fruibilità e dell'attrattività degli itinerari ciclabili FVG1 e FVG3;
- inserimento degli eventi di rilievo già previsti dal progetto “Gemona città dello sport e del benessere” (p.e. tappe del giro d'Italia, gara di enduro e down-hill, altre corse ciclistiche e mtb, ecc.) in una cornice ciclistica che punti a radicarsi nel territorio, per promuovere la ciclabilità come punto di forza delle proposte turistiche-culturali-sportive della città di Gemona;
- incremento del turismo legato alla bicicletta, sia sportivo e che leisure, nel territorio del Gemonese;
- valorizzazione e promozione delle attività presenti sul territorio legate alla cultura, alla natura, all'enogastronomia agrituristica, ecc.

3 - Elementi di innovazione / strategici / punti di forza:

La città di Gemona del Friuli ed il territorio circostante presentano:

- alcuni anelli e brevi percorsi cicloescursionistici, frutto di diversi progetti precedenti, nonché l'intersezione dei già citati percorsi FVG1 e FVG3;
- una serie di percorsi per mountain-bike percorribili quasi tutto l'anno, che interessano la pianura, la pedemontana o l'ambiente montano, quindi con sviluppi e dislivelli di vario tipo, nonché una distanza adeguata dalle grandi salite della Carnia per lo sviluppo di anelli ciclistici su strada a carattere sportivo;
- il progetto “Gemona città dello sport e del benessere” già avviato e possibile fonte di finanziamenti o co-finanziamenti;
- una significativa tradizione ciclistica (strada e mtb);
- la presenza della Facoltà di Scienze Motorie.

4 - Ricadute occupazionali prevedibili:

Aumento dell'occupazione legata alla ricettività ed alla ristorazione, attualmente scarse nonostante le potenzialità: il turismo del Gemonese è principalmente un turismo di passaggio o a carattere giornaliero. Offrire ai turisti la possibilità di brevi soggiorni può incrementare l'offerta di posti letto e le attività di ristorazione correlate.

Un percorso ciclistico di riferimento può inoltre attrarre i tour operator di settore nonché innescare la nascita di alcune nuove attività (per esempio il noleggio bici) e nuovi servizi legati alle biciclette stesse (ciclofficine, punti vendita e manutenzione, punti ristoro sul percorso, ecc.).

Infine, rendere riconoscibile Gemona come "città della bici" attraverso il "Grande Anello" e tutte le iniziative correlate, può far diventare Gemona una meta interessante e privilegiata nei percorsi cicloturistici di lunga percorrenza, alimentando ulteriormente la domanda di ricettività.

5 - Soggetti coinvolti / da coinvolgere:

Soggetti istituzionali: Comune di Gemona e Comuni limitrofi, Comitato per il progetto "Gemona città dello sport e del benessere", Facoltà di Scienze Motorie, Regione FVG (p.e. per il coordinamento con altri progetti e prospettive treno+bici), Provincia di Udine, Comunità Montana, Ecomuseo delle Acque del Gemonese,

Soggetti privati per il supporto e lo sviluppo del progetto: agriturismi e locali tipici presenti sul territorio, campeggi, alberghi e b&b, negozi di biciclette e negozi sportivi, associazioni sportive ed associazioni culturali, centrale idroelettrica di Somplago-Edipower.

6 - Principali azioni da attivare:

- presentazione del progetto al Comune di Gemona (Comune capofila) e organizzazione incontri per condividere il progetto con gli altri Comuni, con gli altri enti istituzionali e con i soggetti privati che possono avere interesse nella realizzazione del progetto;
- definizione delle attività di promozione, comunicazione e marketing;
- selezione e mappatura dei percorsi ciclistici (mtb, bici da strada e leisure, di uno o più giorni, ecc.), finalizzate alla realizzazione di una guida di promozione del turismo ciclistico sul territorio del gemonese (compreso il Grande Anello);
- avvio delle procedure di progettazione del percorso del Grande Anello con analisi approfondita delle criticità e delle opere da realizzare, suddivisione delle stesse in più lotti in funzione delle priorità, progettazione esecutiva e redazione del business plan, avvio convenzioni/espropri, reperimento finanziamenti;
- realizzazione del Grande Anello e avvio delle campagne di comunicazione.

7 - Primi passi per cominciare:

- sopralluoghi *in situ* e scelta dei tracciati per il Grande Anello;
- mappatura dei percorsi possibili;
- raccolta dati più significativi e dei risultati nell'elaborato di fine corso.

8 - Punti di forza e punti di debolezza:

I principali punti a favore del progetto del "Grande Anello" sono:

- un filo conduttore ad alta valenza paesaggistica rappresentato dalla presenza costante dell'acqua (laghi, corsi d'acqua, canali di bonifica, risorgive);
- la possibilità di realizzare una rete ciclabile che si sviluppi con un percorso principale ad anello ed alcuni percorsi secondari, così da originare vari circuiti con lunghezze differenti, tutti ad andamento pressoché pianeggiante..

Le maggiori criticità sono rappresentate dai seguenti punti:

- su alcuni tratti del percorso del "Grande Anello" non può essere vietato il traffico veicolare;
- il percorso interessa più Comuni, quindi sarà necessario un intenso processo di coordinamento.

9 - Conclusioni:

Le riflessioni e i sopralluoghi effettuati finora confermano che le potenzialità geografiche e territoriali ci sono tutte, quindi le attività che seguiranno dovranno mirare ad attirare l'attenzione dei politici e degli operatori del territorio, affinché questo progetto possa realizzarsi.

Come conclusione, direi che questo è appena l'inizio!



Università degli Studi di Verona

2° Corso di perfezionamento e aggiornamento professionale per una nuova figura professionale: **Promotore Mobilità Ciclistica – anno 2014**

Elaborato di fine corso - scheda di sintesi

Rete ciclabile di Schio Due progetti di promozione ciclistica in ambito urbano

Nome e cognome, recapiti Renata De Toni, Schio (VI), email: renata.detoni@gmail.com

Competenze professioni (titolo di studio se pertinente) : architetto

Motivazioni per le quali ho proposto questa relazione finale: a Schio si organizzano con successo giornate della bicicletta, ma l'utilizzo quotidiano della bicicletta negli spostamenti in città non è abitudine consolidata. La motivazione per cui propongo il mio programma "Due progetti di promozione ciclistica in ambito urbano" nasce dalla volontà di diffondere una più ampia cultura della mobilità dolce che coinvolga i cittadini e l'amministrazione comunale. In particolare, il progetto "Al lavoro in bici" si rivolge ai pendolari nel trasferimento casa-lavoro, il progetto "Bici per tutti" si rivolge a tutti i cittadini e offre una mappatura di anelli ciclabili per l'attività fisica dolce.



1 - Obiettivi: obiettivo specifico: attivare iniziative che trasformino l'opportunità ciclistica data dai percorsi ciclabili esistenti a Schio (40 km) in un efficace strumento per la salute dell'uomo e dell'ambiente;

obiettivo generale: modificare le abitudini negli spostamenti, indirizzandole verso una scelta sostenibile; diffondere una visione della bicicletta come mezzo di trasporto urbano; ridurre la sedentarietà e migliorare le condizioni di salute dei cittadini;

2 – Principali risultati attesi: la condivisione dei progetti già attivata con l'azienda sanitaria ULSS 4 Alto Vicentino dà forza all'idea e accresce le competenze reciproche nell'auspicabile sviluppo concreto del programma.

Si attende la partecipazione dell'amministrazione pubblica a sostegno del programma, il coinvolgimento di aziende private per *Al lavoro in bici* e la divulgazione, da parte dell'ULSS, del programma "Guadagnare Salute" a supporto anche del progetto *Bici per tutti*.

3 – Elementi di innovazione / strategici: la strategia del mio progetto è creare una rete tra l'azienda sanitaria e i cittadini. Ciò permette di ampliare le aree di competenza, a partire da un ambito ciclistico e ambientalista verso quelle di un ente presente nel territorio che si occupa di salute pubblica.

L'elemento peculiare dei due progetti è rappresentato dalle loro differenti forme di attivazione e dalle categorie diverse di cittadini ai quali si rivolgono.

4 – Ricadute occupazionali prevedibili: nuovi posti occupazionali non sono direttamente previsti. Si può prevedere, a seguito di un incremento degli utilizzatori della bicicletta, un maggior numero di contatti con i servizi ad essa connessi: meccanici, rivendite bici, abbigliamento tecnico, ciclofficina ed altro. I servizi collegati all'automobile possono avere invece una ricaduta: meccanici, distributori di carburante, ed altro.

5 – Soggetti coinvolti: si coinvolgono l'azienda sanitaria ULSS 4 Alto Vicentino, l'associazione Legambiente Schio Val Leogra e il Comune di Schio con l'assessorato all'ambiente per realizzare i progetti diretti ad aziende e lavoratori, a cittadini di tutte le età ed in genere a cittadini interessati a stili di vita attivi.

6 – Principali azioni da attivare: in vista dell'avvio del progetto *Al lavoro in bici*, ci si attiverà per trovare l'alleanza di aziende di Schio che appoggino l'evento al loro interno per diffondere una efficace campagna informativa.

Per entrambi i progetti, si organizzino incontri informativi per la cittadinanza su stili di vita più attivi per incoraggiare gli spostamenti in bicicletta.

7 – Primi passi per cominciare: dopo aver già stretto un'alleanza con ULSS 4 Dipartimento Prevenzione e l'associazione di cittadini Legambiente Schio Val Leogra in fase di stesura di questo testo, la prossima direzione sarà illustrare il programma all'amministrazione di Schio per raccogliere la loro partecipazione e definirne concretamente le fasi di attuazione.

8 – Punti di forza e punti di debolezza: punti di forza: utilizzo della rete ciclabile esistente; possibilità di integrare l'attività fisica negli spostamenti quotidiani o in percorsi liberi; partecipazione attiva dei cittadini di Schio ad eventi dedicati alla bicicletta; adozione del PAES da parte di Schio e previsione di riduzione delle emissioni inquinanti; sviluppo del programma "Guadagnare Salute" da parte di ULSS;

punti di debolezza: eventuale mancanza di partecipazione dell'amministrazione ai progetti e di sostegno alla mobilità ciclistica per il completamento dei servizi inerenti; mancanza di partecipazione delle aziende al progetto *Al lavoro in bici*.

9 – Conclusioni: con i due progetti *Al lavoro in bici* e *Bici per tutti* introduco due modalità di promozione per l'uso della bicicletta a Schio. Al momento della stesura di questa relazione ho già coinvolto due realtà del territorio accomunate dall'interesse per la mobilità sostenibile ed attiva, interessate inoltre a diffondere l'uso della bicicletta come bene per la persona e l'ambiente e con le quali sviluppare in dettaglio le modalità operative.



Università degli Studi di Verona

2° Corso di perfezionamento e aggiornamento professionale per una nuova figura professionale: **Promotore Mobilità Ciclistica – anno 2014**

Elaborato di fine corso - scheda di sintesi

PROGETTO DI CICLOTURISMO NELLA PIANURA EMILIANO-ROMAGNOLA

Nome e cognome, recapiti Bruno Di Iorio, via Ugo Foscolo 29, 40013 Castel Maggiore - Bo, Tel. 051702662, cell. 3474400602.

Competenze professionali: Ragioniere/Perito Commerciale - Libero professionista nel settore finanziario - V/Presidente Associazione IPedalenta.

Motivazioni per le quali ho proposto questo relazione finale : conoscenza del territorio e feedback entusiasti dei partecipanti alle escursioni promosse dalla associazione che rappresento, anche in difetto di strutture ricettive adeguate, segnaletica e agibilità. Il percorso si inserisce nel più ampio progetto Delta Po- Adria Bike .



1 - Obiettivi: Promuovere il territorio e le attività economiche tramite un sempre maggiore afflusso cicloturistico .

2 – Principali risultati attesi: Conoscenza dei luoghi , marketing adeguato, valorizzazione dei centri urbani coinvolti.

3 – Elementi di innovazione / strategici: almeno un bici-grill nel tratto Argenta-Casalborsetti ripristinando casolari abbandonati ; bike sharing nei principali centri e stazioni ferroviarie adiacenti il percorso.

4 – Ricadute occupazionali prevedibili: guide, accompagnatori turistici, operatori economici .

5 – Soggetti coinvolti: Associazioni, Enti locali, Operatori turistici, Trenitalia.

6 – Principali azioni da attivare: Sensibilizzazione e sostegno verso le Amministrazioni locali che facciano proprio il Progetto sostenendolo, promuovendolo e mantenendolo in perfetto stato.

Accordi con operatori economici e turistici.

7 – Primi passi per cominciare: Inviare il Progetto a tutti i soggetti interessati cercando di attivare una Rete rindondante e operativa.

8 – Punti di forza e punti di debolezza: Il principale punto di forza è la conoscenza capillare del territorio e l'impegno dell'Associazionismo a 360 gradi, soprattutto in prima battuta.

Punti di debolezza sono rappresentati dai vincoli di bilancio sempre più stretti degli Enti Locali, dalla indifferenza burocratica e non ultimo dalle recenti ridefinizioni normative delle Province e dalla nascita delle Città metropolitane, alle quali la città di Bologna farà parte:(quest'ultimo aspetto potrebbe rappresentare, se gestito al meglio, un elemento di forza) .

9 – Conclusioni: Il Piano riguardante l'individuazione e la realizzazione della rete delle piste ciclabili approvato dalla Giunta della Regione Emilia-Romagna il 21/7/2014 e la recente Legge n.106 del 29 luglio 2014 riguardante " Disposizioni urgenti per la tutela del patrimonio culturale, lo sviluppo della cultura e il rilancio del turismo " pongono presupposti favorevoli al progetto.

Un importante contributo potrà fornirlo a questo proposito la FIAB , indicata quale principale referente o

8 – Punti di forza e punti di debolezza:

- Forza: la richiesta di autonomia dei ragazzi;
- Debolezza: scarse/nulle piste ciclabili nei percorsi quotidiani;

9 – conclusioni:



Università degli Studi di Verona

2° Corso di perfezionamento e aggiornamento professionale per una nuova figura professionale: **Promotore Mobilità Ciclistica – anno 2014**

Elaborato di fine corso - scheda di sintesi

Ciclo- parcheggi a Vicenza

Elementi di innovazione

Nome e cognome, recapiti : Marco Galla – Via Rudella 2B Gambugliano (VI)
marco.galla@gmail.com

Competenze professioni : Consulente IT presso aziende e studi professionali, appassionato di cicloturismo e componente del direttivo FIAB di Vicenza

Motivazioni per le quali ho proposto questo relazione finale : Nella Città di Vicenza, come in molte città l'aumento dell'utilizzo della bicicletta pone l'accento sulla necessità di predisporre spazi regolamentati per il parcheggio e la sosta delle biciclette.

L'aumento continuo dei furti limita e scoraggia l'utilizzo della bicicletta e della conseguente riduzione del traffico veicolare.

Inoltre l'interesse dimostrato per la realizzazione di parcheggi da parte dall'amministrazione comunale e da importanti strutture quali l'ospedale civile mi ha portato a pensare ad un modello che sia replicabile nelle varie realizzazioni sia per il comune che per l'ospedale.



1 – Obiettivi: Realizzare nuovi spazi controllati per il parcheggio e la sosta delle biciclette in zona Stazione e negli spazi adiacenti l'Ospedale Civile.

2 – Principali risultati attesi: ...aumento dell'utilizzo della bicicletta, diminuzione del traffico veicolare in zone critiche per il traffico (Stazione Ferroviaria – Polo Ospedaliero).

Riduzione dei furti e manomissioni delle biciclette

Diminuzione del disordine urbano negli spazi in cui le biciclette vengono parcheggiate a caso.

3 – Elementi di innovazione / strategici: Accesso controllato e centralizzato alle aree di parcheggio, monitoraggio e statistiche sull'utilizzo delle strutture. Sistema di apertura delle aree di parcheggio utilizzando la tessera sanitaria già in possesso senza la necessità di emettere nuove tessere magnetiche o rilasciare chiavi che possano essere perse.

4 – Ricadute occupazionali prevedibili: gestione delle aree protette (per i parcheggi non totalmente automatizzati), gestione infrastruttura informatica centralizzata (Sito per la registrazione e l'archiviazione dei permessi di accesso e dei dati di utilizzo) , Realizzazione e manutenzione dell'infrastruttura informatica per le connessioni fra parcheggi e amministrazione o comunque fra parcheggi e struttura di controllo.

Possibile piccola attività commerciale riguardante la vendita di ricambi o manutenzione delle biciclette nelle strutture con un certo flusso di utilizzo.

5 – Soggetti coinvolti: Comune, Ospedale, Associazioni, Consulenti informatici per l'infrastruttura tecnologica.

6 – Principali azioni da attivare: Individuazione delle aree da adibire, accordi con i responsabili delle stesse, verifica disponibilità dei fondi per la realizzazione (Ospedale ok) (Comune ?) Per la Ferrovia verifica delle pertinenze sull'area e sulla gestione della stessa. Realizzazione e collaudo di un prototipo di stallo automatizzato per bicicletta.

7 – Primi passi per cominciare: ...Interloquire con gli attori principali (comune e ferrovia ; comune e ospedale).

8 – Punti di forza e punti di debolezza: Innovazione nell'utilizzo dell'informatica e di internet per controllare e gestire gli accessi ai parcheggi . Struttura e meccanismo replicabile su più siti permettendo una struttura scalare con collegamento di parcheggi diversi con le stesse credenziali.

Con il coinvolgimento dell'Ospedale (già orientato alla realizzazione del parcheggio per il personale) è possibile attivare un progetto pilota che consentirebbe al comune di valutare materiali e tecnologie da utilizzare in modo scalare senza dover riprogettare ogni singolo parcheggio da realizzare.

Punto di debolezza : concretizzare gli accordi fra i vari enti che per il momento hanno soltanto espresso l'intenzionalità preliminarmente a procedere.

L'infrastruttura tecnologica è ancora da prototipare e testare

Tempi lunghi di realizzazione a causa della difficoltà di accordo fra Comune e Ferrovia per la ristrutturazione del parcheggio della stazione.

9 – conclusioni: Consentire il parcheggio delle biciclette in modo semplice e sicuro può incentivare l'uso della bicicletta.

L'aumento della disponibilità di posti contribuisce ad un maggior ordine delle aree urbane interessate e consente l'aumento della qualità delle biciclette utilizzate che non vengono rubate o rovinare da un parcheggio sommaro.

Infine ritengo necessaria una maggiore attenzione alla bicicletta come mezzo di trasporto che, particolarmente in città piccole come Vicenza, può egregiamente sostituire l'automobile e migliorare la qualità della vita e della viabilità urbana.

Rimane ovviamente la necessità di verificare la qualità del trasporto pubblico che rimane un punto cruciale per la riduzione del traffico automobilistico e deve quindi considerare ogni sinergia necessaria all'utilizzo delle biciclette.

4 – Ricadute occupazionali prevedibili: Se il progetto dovesse svilupparsi nella direzione sperata, si possono certamente ipotizzare aumenti di transito cicloturistico provenienti dalle principali ciclovie nelle vicinanze (ciclabile della Valsugana, Via Claudia Augusta), con conseguenti ricadute sul settore turismo e commerciale in ogni sua componente. A questo si dovrebbero aggiungere certamente le ricadute occupazionali, seppur temporanee, per le ditte e tecnici del settore nelle fasi di pianificazione, progettazione ed esecuzione degli interventi oltre a quelle permanenti nelle successive fasi di gestione e manutenzione delle infrastrutture.

5 – Soggetti coinvolti: I principali attori coinvolti (o coinvolgibili) nel progetto sono i seguenti: tra gli attori pubblici: Provincia Autonoma di Trento - Ufficio Piste ciclabili, Comunità di Primiero, Comuni, ACSM, Scuola; tra gli attori privati: Associazioni di Categoria (Artigiani, albergatori, esercenti delle attività commerciali), associazioni sportive e di promozione sociale

6 – Principali azioni da attivare: Creazione di un MARCHIO del progetto *Bmob Primiero*, che sia riconoscibile, originale e di facile lettura comunicativa, utilizzabile per tutte le campagne di sensibilizzazione, promozione e per la raccolta di consenso da parte della popolazione. Ricerca del consenso e partecipazione al progetto da parte di tutte le Amministrazioni (o, almeno, quelle più sensibili al problema), attraverso forme di responsabilizzazione (anche finanziaria) ed impegno formale nei confronti della cittadinanza a credere nel progetto, sostenerlo, e portare avanti, anche nei prossimi anni tutte le azioni pianificate. Realizzazione di un *Biciplan* di Comunità da utilizzare quale strumento pianificatorio strategico da sottoporre alla Provincia (Ufficio Piste ciclabili) per ottenere il finanziamento almeno della parte di "collegamento" con l'esterno. Assoluta necessità di reperimento di fondi europei per la ciclabilità. Coinvolgimento di enti di ricerca. Campagne educative, informative e promozionali alla popolazione e nelle scuole inferiori e superiori, anche utilizzando "testimonial" locali. Forme di promozione verso i paesi maggiormente ciclabili (Germania, Olanda, Nord Europa)

7 – Primi passi per cominciare: Un questionario alla popolazione allo scopo di disporre di una banca dati sufficientemente significativa delle abitudini di spostamento e delle reali esigenze degli utenti.

8 – Punti di forza e punti di debolezza:

I principali **punti di forza** di un progetto di questo tipo in una realtà tanto piccola quanto complicata come quella della Comunità di Primiero sono rappresentati da: grande disponibilità di risorse ed eccellenze AMBIENTALI e CULTURALI da proporre e "vendere" al cicloturista, tra cui l'importantissimo riconoscimento DOLOMITI UNESCO. Possibilità di creare una rete con Enti molto conosciuti sul territorio e fuori (es. Ente Parco). Contesto ambientale e territoriale già conosciuto all'esterno per progetti "green": Greenway Primiero, Oil Free Zone. Numerosi feedback positivi da una grande fetta della popolazione, disposta a cambiare le proprie abitudini a patto che questo cambiamento sia accompagnato da infrastrutture e azioni di facilitazione, anche finanziarie. Grande disponibilità di biciclette nelle famiglie, che devono solo essere fatte "uscire dai garages".

I principali **punti di debolezza** per lo sviluppo del progetto sono rappresentati da: scarsa cultura e conoscenza della mobilità ciclabile e dei principali temi legati ai benefici della stessa: ambiente, salute, economia, ecc. per mancanza cronica di azioni di informazione. Incapacità delle Amministrazioni di accedere a fondi europei dedicati alla mobilità sostenibile. Morfologie del territorio spesso difficili e spazi limitati: necessità di slegare il concetto di mobilità dal solo concetto di infrastruttura ciclabile. Croniche forme di "sudditagio elettorale" di molte Amministrazioni nei confronti di alcune (poche) categorie sociali ed economiche di peso, che spesso influenzano negativamente le scelte pianificatorie veramente "green" a favore di interventi meno sostenibili o sostenibili solo in facciata. Scarsa progettualità delle amministrazioni in materia di ciclabilità, e mancanza di una visione pianificatoria comune, ma legata ancora ad interventi "spot", localmente interessanti ma totalmente slegati da un criterio pianificatorio comune e condiviso. Ciò ha inevitabilmente portato ad un "abbandono" del territorio da parte della PAT che ha preferito investire grandi risorse sulla ciclabilità nelle Valli limitrofe, più attive ed unite dove la ciclabilità rappresenta una maggiore fonte di "business territoriale" (vedi la vicina Valsugana). Condizioni ambientali e meteorologiche spesso difficili: inverni lunghi ed estati spesso molto piovose non facilitano certo lo sviluppo di una mentalità ciclabile. Mancanza di punti di segnaletica, punti di sosta e parcheggio delle biciclette nelle vicinanze dei principali "target".

9 – conclusioni: Il progetto "*Bmob Primiero*" punta a dimostrare che si può (e si deve) parlare di mobilità ciclabile anche in una piccola realtà montana come la Comunità di Primiero, nonostante le criticità ambientali e socio-culturali che la caratterizzano.



Università degli Studi di Verona

2° Corso di perfezionamento e aggiornamento professionale per una nuova figura professionale: **Promotore Mobilità Ciclistica – anno 2014**

Elaborato di fine corso - scheda di sintesi

PRIMI INDICAZIONI PER IL BICIPLAN DELLA CITTÀ DI PESCARA

SILVIA MISCHI - via Grande Torino, 8 – 37060 Sona (VR) - tel. 347.7644178 - e-mail silviamischi@hotmail.it

Competenze professionali: Laurea in Ingegneria Edile (orientamento Urbanistico) e Master di II livello in Progettazione di Infrastrutture nell'ambito di Piani Territoriali, libera professionista nel settore della Progettazione di Grandi Infrastrutture stradali e ferroviarie da più di 10 anni.

Motivazioni per le quali ho proposto questo relazione finale Per motivi professionali ed all'improvviso, mi sono trasferita con tutta la famiglia a Pescara; ovviamente ho pensato che il mezzo migliore per conoscere e scoprire questa nuova città fosse la bicicletta. Ho pedalato in lungo ed in largo ed ho avuto dapprima l'impressione, poi la certezza che, nonostante ci sia un clima particolarmente mite e favorevole, la città sia sviluppata principalmente in piano, ci siano delle piste ciclabili ben realizzate e frequentate, l'amministrazione pubblica abbia sottoscritto un programma ambizioso a sostegno della mobilità sostenibile, manca ancora una cabina di regia e la conseguente pianificazione organica di un sistema di interventi atti a far fare il "cambio di passo" auspicato.

Mi sono messa in contatto con gli Amici della Bicicletta di PescaraBici ed abbiamo pensato che potrebbe essere il momento giusto di dare impulso ad un Biciplan!!!



1 - Obiettivi: Far scendere la gente dall'auto privata, aumentando la componente modale del traffico sostenibile a valori intorno al 50%, di cui il 25% di tipo ciclistico.

2 – Principali risultati attesi: Miglioramento e potenziamento della mobilità ciclabile; permanenza delle aree di sosta e delle corsie veicolari; incremento della sicurezza stradale attraverso politiche di traffic calming; interventi concreti contro inquinamento e congestionamento da traffico; riduzione delle infrazioni legate alla sosta in doppia fila; redistribuzione intelligente degli spazi; aumento del peso politico dei ciclisti; miglioramento della sicurezza stradale e della salute pubblica.

3 – Elementi di innovazione / strategici: Realizzazione di un piano della ciclabilità per la città di Pescara

4 – Ricadute occupazionali prevedibili: incarico di consulenza per la redazione del piano, creazione di nuovi posti di lavoro legati all'aumento della ciclabilità.

5 – Soggetti coinvolti: cittadini, amministrazione comunale, provinciale e regionale, promotori della mobilità ciclistica, associazione PescaraBici e altre associazioni sensibili ed interessate alla questione

6 – Principali azioni da attivare: Individuazione di un programma di interventi low-cost da attivare a breve termine sulla rete infrastrutturale, pianificazione degli interventi a lungo termine sulla mobilità e a favore dell'intermodalità, identificazioni delle principali postazioni a servizio della ciclabilità (bicipark, bicigrill, rastrelliere,

bike sharing, etc...), ideazione di progetti di marketing e comunicazione, coinvolgimento diretto delle scuole per i percorsi casa-scuola e degli altri utenti per i percorsi casa-lavoro, individuazione dei collegamenti in ambito extraurbano da proporre per il cicloturismo.

7 – Primi passi per cominciare: Analizzare ed “appropriarsi” dello stato di fatto.

8 – Punti di forza e punti di debolezza: Pensare ad un Biciplan e quindi alla promozione della ciclabilità in una città a me nuova è un punto di debolezza in quanto innanzitutto devo scoprire e conoscere dei luoghi urbani ora ignoti, ma anche un punto di forza per l'obiettività e l'entusiasmo intrinseci nelle novità.

9 – Conclusioni: Questi argomenti ovviamente devono essere approfonditi e quindi hanno bisogno di tempo, spazio e soprattutto professionalità, determinazione ed impegno; lo stimolo e l'ambizione sono enormi, proviamo a fare bene!



Università degli Studi di Verona

2° Corso di perfezionamento e aggiornamento professionale per una nuova figura professionale: **Promotore Mobilità Ciclistica – anno 2014**

Elaborato di fine corso - scheda di sintesi

LA BICICLETTA A PEDALATA ASSISTITA COME STRUMENTO PER UNA MAGGIOR DIFFUSIONE DELLA CICLABILITÀ

Massimiliano Monesi - Ingegneria logistica e della produzione

Via Lambertenghi, 4 - 22100 Como; Tel. 347.52.43.746; massimiliano.monesi@gmail.com

L'approccio alla mobilità ciclistica da "non ciclista" mi ha portato a concentrarmi sulle possibili modalità di coinvolgimento di un pubblico più ampio, che possa avvicinarsi al mondo della mobilità ciclistica ed ai business ad essa associabili, pur non avendo una "cultura" o esperienze pregresse in questo ambito.

1 - Obiettivi: L'obiettivo della mia attività è quello di creare eventi e progetti che consentano lo sviluppo della mobilità ciclistica in ambiti molto eterogenei, avvicinando alla mobilità ciclistica target oggi lontani. Le attività svolte mirano a promuovere ed estendere la modalità ciclistica in contesti, ambiti, territori tramite uno strumento innovativo: la bicicletta a pedalata assistita.

2 – Principali risultati attesi: I risultati che si intende ottenere sono molteplici, negli ambiti culturale, turistico, urbano, logistico, ma anche sociale. Il primo risultato che si intende raggiungere è l'avvicinamento di un più vasto ed eterogeneo pubblico alla mobilità sostenibile, tramite la promozione delle e-bike attraverso **BikeUP**, la prima fiera dedicata esclusivamente alla bicicletta a pedalata assistita.



3 – Elementi di innovazione/strategici: innovativa è la modalità di presentare il prodotto e-bike, ad esempio tramite **UPHill**, una street competition che fa della città il luogo migliore dove comprendere le potenzialità di biciclette innovative; ma anche, con ParcoBici, l'introduzione di attività innovative.

4 – Ricadute occupazionali prevedibili: l'organizzazione e realizzazione del festival impiega varie risorse in modo diretto, ed indiretto: manovali, professionisti, associazioni sportive e culturali, volontari, ecc. ParcoBici, oltre a noi soci, coinvolge risorse, collaboratori e lavoratori della cooperativa per realizzare i progetti posti in essere nel territorio monzese, comasco, varesotto e lecchese. Le ricadute occupazionali indirette sono ancor più rilevanti.

5 – Soggetti coinvolti: Comuni e Province, oltre ad innumerevoli interlocutori privati e del mondo dell'associazionismo.

6 – Principali azioni da attivare: realizzata la prima edizione di BikeUP occorre lavorare con attenzione allo sviluppo della seconda edizione prevista per giugno 2015, andando incontro alle esigenze emerse nell'edizione 2014 dalle amministrazioni coinvolte, dagli espositori e dagli interlocutori che ne hanno preso parte. Da novembre avvio delle attività delivery prima e turismo poi presso **ParcoBici**, a Monza.



7 – Primi passi per cominciare: potenziamento ed internazionalizzazione del network utile alla fiera ed ai progetti; analisi e sviluppo del mercato del delivery nelle province selezionate ed avvio delle collaborazioni

8 – Punti di forza e punti di debolezza:

Punti di forza: coesione e visione di medio/lungo termine del team costituito, trasversalità e multidisciplinarietà dei progetti che sono e saranno realizzati,

Punti di debolezza: inesperienza dal punto di vista imprenditoriale del team costituito, difficoltà nella definizione delle priorità di progetto

9 – conclusioni: BikeUP ed UPHill stanno facendosi spazio in un mercato non semplice ma attento alle innovazioni; passione, impegno e determinazione dovranno crescere ancora per far sì che l'evento diventi il riferimento per il mercato delle e-bike. ParcoBici vuole coprire ambiti eterogenei portando in ognuno elementi innovativi, aggregativi, e di benessere legati all'utilizzo della bicicletta a pedalata assistita: una sfida per promuoverne l'utilizzo urbano, turistico e professionale.



Università degli Studi di Verona

2° Corso di perfezionamento e aggiornamento professionale per una nuova figura professionale: **Promotore Mobilità Ciclistica – anno 2014**

Elaborato di fine corso - scheda di sintesi

Promuovere la rigenerazione urbana ed economica attraverso la costruzione di una RETE di commercianti amici della bicicletta

Marilena Motta,

Via Podgora 25L, 33100 Udine – marilenamotta@gmail.com – 3392666382

architetto libero professionista

Competenze relative al tema del corso:

- urbanistica
- moderazione del traffico
- sviluppo progetti partecipati per la ciclabilità
- comunicazione
- conoscenza del contesto e della lingua olandese

Motivazioni per le quali ho proposto questo relazione finale

L'elaborato finale racconta l'esperienza sviluppata negli ultimi due anni per Abicitudine, l'associazione Fiab di Udine, assieme ad un piccolo team di soci architetti. L'esperienza è stata motivo di crescita personale e di forte sviluppo per l'associazione.



1. Obiettivi:

La bici oggi è al centro delle politiche di rinnovamento urbano delle città più dinamiche. Il progetto ha come obiettivo la rigenerazione urbana ed economica e la riqualificazione dello spazio pubblico delle città attraverso il coinvolgimento dei commercianti.

Recenti studi dimostrano infatti come nelle città maggiormente a misura di pedoni e ciclisti si è verificato un sensibile incremento del giro d'affari delle attività commerciali. Quale migliore alleato quindi se non i commercianti per contribuire al rinnovamento delle città?!

2. Principali risultati attesi:

- il rinnovamento dell'immagine della città
- l'ampliamento dell'area percepita come centro città
- l'aumento del numero di persone che frequentano il centro a piedi o in bicicletta
- il miglioramento della qualità urbana generale con la spinta all'inserimento di arredo urbano di qualità, all'ampliamento delle aree pedonali, al moltiplicarsi di iniziative e di manifestazioni
- ritorno economico e di immagine per i commercianti che aderiscono all'iniziativa grazie all'intercettazione di nuove tipologie di clienti

3. Elementi di innovazione / strategici:

Elemento di innovazione e al tempo stesso la sfida del progetto è stata la ricerca di un alleato, ovvero i commercianti, che appare più spesso ostile alle politiche di sviluppo delle ciclabilità.

ABiCinCITTÀ, le RETE dei negozi amici della bicicletta, non è un mero elenco di esercizi commerciali presso i quali i clienti ciclisti possono ottenere sconti, ma vuole stimolare nuove sinergie che favoriscano il raggiungimento dei risultati sopra esposti.

Particolare attenzione è stata quindi data alla comunicazione al fine di conferire al progetto valore aggiunto e appetibilità:

- individuando una strategia innovativa di comunicazione verso la città
- coinvolgendo la città attraverso l'organizzazione di eventi legati al mondo della bicicletta e della mobilità dolce
- attivando una stretta collaborazione con i commercianti per individuare le strategie più efficaci in grado di attirare i potenziali clienti che si muovono in bicicletta

Peculiarità della RETE è inoltre la sua costruzione dal basso, ovvero l'essere ideata dai consumatori-ciclisti.

I commercianti aderiscono infatti sottoscrivendo una carta di intenti che presuppone la condivisione dell'idea che una città a misura di pedoni e ciclisti sia una città migliore per tutti e si impegnano a contribuire a questo obiettivo con le azioni che ritengono più idonee.

4. Ricadute occupazionali prevedibili:

La creazione della RETE è stata impostata come un'iniziativa Fiab, e pertanto non è stata prevista una ricaduta occupazionale diretta.

Ciò nonostante l'organizzazione di eventi ad hoc, la progettazione di spazi e la comunicazione sono attività che potrebbero essere svolte anche su base non volontaristica, sfruttando il potenziale di sviluppo della *bikeconomics*.

5. Soggetti coinvolti:

Il progetto ABiCinCITTÀ ha mirato al coinvolgimento del più alto numero di cittadini attraverso una serie di iniziative volte a creare le migliori condizioni di visibilità per l'avvio della RETE.

I soggetti coinvolti oltre ai negozianti della città sono stati:

- Amministrazione Comunale di Udine
- Le scuole superiori I.S.I.S A.Malignani e Liceo Artistico G. Sello
- Associazione AAUD Alumni Architettura Udine
- Ordine Architetti PPC della Provincia Udine
- Corso di Studi in Architettura dell'Università di Udine
- Delegazione Friuli-Venezia Giulia dell'ADI - Associazione per il Disegno Industriale
- Sezione Friuli-Venezia Giulia della SIE - Società Italiana di Ergonomia

6. Principali azioni da attivare:

Il progetto ha previsto/prevede più fasi:

- l'organizzazione di una serie di iniziative ed eventi preliminari al lancio della RETE che hanno visto coinvolti i soggetti sopra elencati
- iniziativa di lancio della RETE
- la diffusione di una carta di intenti da fare sottoscrivere ai commercianti
- raccolta delle adesioni
- individuazione di una strategia comunicativa
- coinvolgimento attivo dei commercianti nella gestione della RETE e la formulazione di proposte
- progettazione di iniziative che mantengano alta l'attenzione sulla RETE

7. Primi passi per cominciare:

Il progetto della rete ABiCinCITTÀ è già stato lanciato nel 2013, con un lavoro iniziato già nel 2012.

L'attuale obiettivo è mantenere vivo l'interesse attorno alla rete, coinvolgere i commercianti affinché diventino soggetto attivo nella gestione delle iniziative e delle proposte verso i clienti, la città e l'amministrazione comunale.

8. Punti di forza e punti di debolezza:

Punti di forza. Le potenzialità dal punto di vista economico di un contesto favorevole alla bicicletta sono ancora per molti versi inesplorate e pertanto la strada vincente è sicuramente quella di coniugare le azioni volte a trasformare le città e i territori alla comunicazione delle effettive ricadute economiche che queste trasformazioni possono portare, rendendo gli operatori economici protagonisti delle trasformazioni.

Punti di debolezza. Sono state messe a disposizione del progetto competenze professionali, ma obiettivamente si deve ora constatare che l'attività gestita a livello volontaristico risulta molto onerosa in termini di tempo e diventa impossibile coniugare professionalità e volontariato per lunghi periodi. Pertanto dopo un avvio entusiastico diventa ora fondamentale comprendere come gestire nel futuro la RETE in modo sostenibile.

Si riscontra inoltre una certa difficoltà nel coinvolgimento dei commercianti, questi infatti rispondono positivamente alle proposte ma difficilmente prendono iniziativa.

9. Conclusioni:

Dopo il successo riscosso a Udine, con oltre 90 negozi attualmente aderenti alla RETE, il progetto è stato accolto da tutte le associazioni FIAB del Friuli Venezia Giulia e la RETE verrà ora estesa a tutta la Regione. Fondamentale sarà quindi per il futuro individuare un meccanismo sostenibile di gestione della RETE che sia in grado di superare i limiti della gestione volontaristica e permetta di evidenziare sempre più la connessione tra città/ territori a misura di bici e potenzialità economiche.



Università degli Studi di Verona

2° Corso di perfezionamento e aggiornamento professionale per una nuova figura professionale: **Promotore Mobilità Ciclistica – anno 2014**

Elaborato di fine corso - scheda di sintesi

LEONE ROBERTO

Nr. di matricola CP004143

“SISTEMA CICLABILE PROTETTO, TEMATICO E SICURO”

2do Corso di perfezionamento e aggiornamento professionale per una nuova figura professionale:
“Promotore Mobilità Ciclistica”

Anno 2014

Università degli Studi di Verona

ABSTRACT

Il progetto presentato come elaborato finale, si basa su una concezione innovativa di “reti ciclabili” progettate e realizzate attraverso un sistema di elementi modulari disposti a nastro per la costruzione di percorsi tematici protetti.

Consente di sviluppare ciclovie inserite nel tessuto urbano ed extraurbano, integrate con gli altri mezzi di trasporto, proponendo una nuova visione della mobilità.

Favorisce l'uso della propulsione muscolare negli spostamenti, con lo scopo di sviluppare dei network per una mobilità organizzata, tematica, ecosostenibile e salutare.

Applicazione pratica dei percorsi tematici nella città di Roma, attraverso tre itinerari test:

- Arte e Cultura
- Parchi e Sport
- Luoghi di culto

Analisi dei punti di interesse da raggiungere, dei costi e dei soggetti da coinvolgere.

Realizzazione di una presentazione tramite slides e di un video istituzionale da utilizzare come mezzo di comunicazione promozione.

Studio di mercato, sviluppo tecnico del prodotto, analisi dei materiali di riciclaggio da utilizzare e della relativa produzione industriale.



Università degli Studi di Verona

2° Corso di perfezionamento e aggiornamento professionale per una nuova figura professionale: **Promotore Mobilità Ciclistica – anno 2014**

Elaborato di fine corso - scheda di sintesi

Piano di valorizzazione della mobilità ciclabile in Bassa Valle di Susa

Nome e cognome, recapiti Jacopo Simone Diego Spatola Tel 338-4499814 e-mail: jasp@virgilio.it

Competenze professionali: Accompagnatore cicloturistico Regione Piemonte, presidente ass. Promozione utilizzo bicicletta affiliata Fiab, accompagnatore escursionistico FIE

Motivazioni per le quali ho proposto questo relazione finale

Piano di valorizzazione condiviso da sei comuni della Bassa Valle di Susa, progetto pertanto già operativo ed in fase di partenza nella sua fase attuativa, esperienza di nuova concezione per il territorio extraurbano preso in considerazione da questo progetto



1 - Obiettivi:

realizzare un territorio bike friendly

2 – Principali risultati attesi:

minor congestione di traffico in alcune specifiche aree, nuova forma di economia turistica nel territorio

3 – Elementi di innovazione / strategici:

progetto pubblico ma aperto a partenariati con privati, mirato a creare una rete di relazioni e condivisione di esperienze positive sulla tematica

4 – Soggetti coinvolti:

amministrazioni ed enti pubblici, operatori dell'accoglienza e turistici, esercenti commerciali, associazioni.

5 – Principali azioni da attivare:

promuovere l'utilizzo della bicicletta in tutte le sue forme di impiego, sia di mobilità quotidiana che turistica

6 – Primi passi per cominciare:

recupero dell'esistente, prime forme di promozione e comunicazione internet

7 – Punti di forza:

periodo storico favorevole all'utilizzo della bicicletta, amministrazioni coinvolte interessate alla tematica, presenza di analoghe reti di relazioni sul territorio in contesti turistici ed amministrativi, territorio in parte con ampia disponibilità di percorsi da recuperare a basso costo.

8 – Punti di debolezza:

scarsità di risorse economiche da parte delle pubbliche amministrazioni, competitor non adeguati alla tematica, territorio alpino con limitazioni orografiche e climatiche, atteggiamenti conservatori da parte di segmenti di amministratori o comunità, atteggiamento dannoso da parte di associazioni di promozione dell'utilizzo della bicicletta

9 – conclusioni:

il progetto si connota con potenzialità in ambito soprattutto turistica, specifica dovuta al particolare territorio, che coniuga la realtà alpina con una veloce accessibilità ed una singolare vicinanza ad una grande realtà urbana come quella della città di Torino; la Bassa Valle di Susa può offrire i primi accessi a percorsi turistici all'area già a soli 20km dal centro cittadino potendo offrire anche una fruibilità occasionale e giornaliera.

in ambito di mobilità quotidiana, la realtà territoriale si presenta con principali attrattori di interesse concentrati sull'asse ferroviario Torino-Parigi per quanto riguarda l'intermodalità ferroviaria, e nella Città di Avigliana per gli esercizi commerciali ed i servizi pubblici, condizione che permette di concentrare la progettazione e realizzazione di interventi limitando l'estensione della rete.



Università degli Studi di Verona

2° Corso di perfezionamento e aggiornamento professionale per una nuova figura professionale: **Promotore Mobilità Ciclistica – anno 2014**

Elaborato di fine corso - scheda di sintesi



Applicazione di elementi di pianificazione dei trasporti nella promozione della mobilità ciclistica – L'esempio di Giubiasco

Nome e cognome, recapiti Luca Vinci - CH-6598 Tenero/TI - E-mail: luca79.vinci@gmail.com

Competenze professioni (titolo di studio se pertinente) Ingegnere civile indirizzo trasporti (MSc)

Motivazioni per le quali ho proposto questa relazione finale: dimostrare che è possibile e necessario considerare il traffico ciclistico alla stessa stregua del trasporto individuale motorizzato e del trasporto pubblico nella pianificazione della mobilità.



1 - Obiettivi: dare un piccolo contributo per mostrare l'importanza dell'applicazione delle metodologie della pianificazione dei trasporti e degli strumenti dell'ingegneria del traffico nella promozione della mobilità ciclistica.

2 – Principali risultati attesi: ottimizzazione delle misure infrastrutturali e organizzative in favore dei ciclisti.

3 – Elementi di innovazione / strategici: ricorso alla macrosimulazione modellistica, calcolo sistematico dei livelli di servizio della rete in funzione ciclistica, integrazione ragionata della bicicletta nelle misure di mobility management.

4 – Ricadute occupazionali prevedibili: non è l'obiettivo del tema affrontato.

5 – Soggetti coinvolti: Confederazione, Canton Ticino e Commissione regionale dei trasporti del Bellinzonese; aziende insediate nel territorio; studi d'ingegneria.

6 – Principali azioni da attivare: la formalizzazione di un piano della mobilità ciclistica per l'agglomerato del Bellinzonese.

7 – Primi passi per cominciare: il calcolo dei livelli di servizio per i ciclisti sulle infrastrutture attuali.

8 – Punti di forza e punti di debolezza: punti di forza: gli elementi razionali e innovativi introdotti nella pianificazione della mobilità ciclistica; punti di debolezza: gli scarsi dati di base a disposizione.

9 – Conclusioni: l'applicazione degli strumenti dell'ingegneria del traffico, una successiva progettazione infrastrutturale di qualità e l'adozione in parallelo di misure coordinate di comunicazione e marketing della mobilità ciclistica possono consentire di incrementare l'utilizzo della bicicletta per effettuare gli spostamenti quotidiani.

