



3° Corso di perfezionamento e aggiornamento professionale per una nuova figura professionale:

Esperto promotore della Mobilità Ciclistica

Anno 2016

Partecipanti, foto, titolo tesina e scheda di sintesi tesina

Corso	Nominativo e ambito professionale / titolo di studio	Residenza	Tipologia di ambito	Tema dell'elaborato finale
1	IVAN ADORNI (Controllo di gestione)	Monaco di Baviera(Germania)	Cicloturismo - esperienza	Esperienze Cicloturistiche nella regione Meclemburgo-Pomerania Anteriore
2	Busso Piero (ingegnere)	Carpi (Mo)	Cicloturismo funzionale allo sviluppo della montagna	"BICI IN MONTAGNA... STAGIONE INFINITA" (l'estensione, oltre alle tradizionali stagionalità invernali ed estive, della fruizione delle stazioni sciistiche attraverso l'impiego delle nuove realtà E-BIKE e FATBIKE)
3	Caramia Pietro (Associazione)	Grottaglie (TA)	Promozione ciclabilità	Mobilità ciclistica nell'area Jonica Tarantina
4	Dimiccoli Antonio (funzionario pubblico)	Gallarate (Va)	Promozione territorio e cicloturismo	"Cascina Monte Diviso Gallarate (VA)": spunti e prospettive per una svolta ciclabile del territorio
5	Franchin Tiziano (Polizia Municipale)	Bassano del Grappa (Vi)	Ciclabilità urbana	Una nuova proposta di mobilità per un'area di Santa Croce di Bassano del Grappa (tesina di gruppo in 3)
6	Frattin Chiara (Travel Designer)	Castelfranco Veneto (Tv)	Fare impresa	OCIOO! L'hub di servizi e cuore aggregante per le tribù della bicicletta
7	Maggioni Luigi (Giardiniere architetto)	Montevecchia (Lc)	Cicloturismo	Parco del Curone: "fotografia" del territorio. Panorama della strumentazione urbanistica attuale – prospettive di sviluppo
8	Marastoni Corrado (Docente e FIAB)	Verona	Promozione ciclabilità	L'IMPEGNO IN FIAB - PER LA PROMOZIONE DELLA MOBILITÀ CICLISTICA: UN ANNO DI ESPERIENZE
9	Masolo Renzo (Consigliere Comunale e FIAB)	Bassano del Grappa (Vi)	Ciclabilità urbana	Una nuova proposta di mobilità per un'area di Santa Croce di Bassano del Grappa (tesina di gruppo in 3)
10	Massari Martina (architetto)	Bologna	Ciclabilità urbana	Mobilità Sostenibile a Bologna.Strategie per migliorare l'uso della bicicletta condivisa
11	Moro Renato (Architetto)	Roma	Rigenerazione urbana	La promozione della ciclabilità come occasione di rigenerazione urbana; il caso di piazzale Ostiense a Roma

Collaborazioni 2016

Patrocini ricevuti 2016



Corso Esperto promotore Mobilità Ciclistica

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

Per informazioni <http://www.dsnm.univr.it/main?ent=iscrizionecs&cs=588&aa=2016%2F2017&lang=it>

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

P. IVA 01541040232 | C.F. 93009870234



12	Pernigotti Daniele (Consulente ambientale)	Marghera (Ve)	Ciclabilità urbana	Una nuova proposta di mobilità per un'area di Santa Croce di Bassano del Grappa (tesina di gruppo in 3)
13	Pitti Maurizio (Polizia Municipale)	Donnas (Ao)	Attività con le scuole	BICIBUS – A scuola in bici
14	Quaglio Enrico (ingegnere telecomunicazioni)	Grisignano di Zocco (Vi)	Fare impresa	Da B&B a “Bed & Bike” Un'esperienza di evoluzione di un sito di ricettività turistica in ottica cicloturistica
15	Tonghini Nicola (Economia e turismo)	Maechno (Bs)	Cicloturismo	La promozione ciclistica in Valle Trompia
16	Vesentini Luca (Scienze Motorie)	Castel d'Ario (Mn)	Cicloturismo	Alla scoperta delle terre di “Nivola”, il mantovano volante

su 16 partecipanti / elaborati finali:

- 6 cicloturismo
 - regione Meclemburgo-Pomerania - Germania – Adorni
 - Bici in Montagna - Apennino modenese - Regione Emila Romagna - Busso
 - Area Cascina Monte Diviso Gallarate (VA) – Regione Lombardia – Dimiccoli
 - Parco del Curone, Lecco – Regione Lombardia – Maggioni
 - Valle Trompia – Regione Lombardia – Tonghini
 - Terre mantovane – Regione Lombardia – Vesentini
- 2 la ciclabilità urbana
 - Bassano - Regione Veneto – Franchin, Masolo e Pernigotti
 - Strategie per la bicicletta condivisa – Regione Emila Romagna - Massari
- 2 Promozione ciclabilità
 - Area Jonica Tarantina – Regione Puglia – Caramia
 - L'impegno in FIAB – un anno di esperienze – Regione Veneto - Marastoni
- 2 fare impresa
 - Hub di servizi e socialità – Regione Veneto – Frattin
 - Da B&B a Bed & Bike a Grisignano – Regione Veneto – Quaglio
- 1 attività con le scuole
 - BICIBUS – A scuola in bici ad Ivrea – Regione Valle d'Aosta – Pitti
- 1 Rigenerazione urbana
 - Piazzale Ostiense a Roma – Regione Lazio – Moro





17 settembre 2016

Cosmo bike – fiera di Verona sulla Bicicletta

Cerimonia consegna elaborati finali

3° Corso di perfezionamento e aggiornamento professionale per una
nuova figura professionale

Esperto promotore Mobilità Ciclistica – anno 2016



Collaborazioni 2016



Patrocini ricevuti 2016





UNIVERSITÀ
di **VERONA**

Dipartimento di Neuroscienze, Biomedicina e Movimento

3° Corso di perfezionamento e aggiornamento professionale per una nuova figura professionale: **Esperto promotore Mobilità Ciclistica – anno 2016**

Elaborato di fine corso - scheda di sintesi

Esperienze Cicloturistiche nella regione del Meclenburgo-Pomerania Anteriore, Germania

Ivan Adorni, Sulzer Belchen Weg, 35 - 81825 Monaco di Baviera, Germania
Tel. +49 160 6049451 Email: ivanado@iol.it

Competenze professionali ed interessi: laureato in Economia Politica a Parma, dal 2000 vivo all'estero e lavoro nei servizi finanziari di multinazionali; attualmente nell'area credit risk management per Siemens AG a Monaco di Baviera. Considero la bici il mezzo di trasporto quotidiano ideale, un ottimo attrezzo sportivo e perfetta per scopi turistici. Sono interessato all'evoluzione della mobilità' ciclistica nelle città' e relative infrastrutture nei Paesi europei visitati.

La motivazione principale per cui ho proposto questa relazione finale: considerati gli interessi di cui sopra ed attraverso il resoconto di quanto visto e pedalato, documento come una regione non molto conosciuta e dalla modesta economia abbia puntato su infrastrutture per il cicloturismo ed ottime pratiche di mobilità' ciclistica per aumentare la qualità' e ricettività' turistica, creare sviluppo ed accrescere la vivibilità' delle sue città'.

Obiettivo principale e risultati attesi del mio elaborato consistono nel far conoscere tramite la descrizione degli elementi strategici e caratteristici (aspetti geografico-naturalistici, logistici, economici) ed esperienze dirette, una regione molto attardante dal punto di vista cicloturistico ed altrettanto interessante sul piano della mobilità' ciclistica. Queste informazioni sottendono come risultato quello di suscitare l'interesse e la curiosità' dei numerosi lettori e potenziali fruitori futuri delle medesime sensazioni ed esperienze di viaggio.

Con riferimento quindi agli **elementi strategici e caratteristici della regione**, menziono innanzitutto gli aspetti logistici riportando le varie modalità' di trasporto sia per raggiungere l'area di interesse che per spostarsi tra le diverse destinazioni. Vengono poi considerate le notevoli particolarità' geografico-naturalistiche, dalla scarsa densità' abitativa ai numerosi laghi, parchi e zone di interesse naturalistico; dai centri storici di alcune città' patrimonio Unesco ai km. di costa baltica ed alle isole più' estese della Germania. Seguono poi le dettagliate informazioni dell'offerta cicloturistica con specifico elenco dei 9 itinerari a lunga percorrenza che attraversano la regione e cenni sugli altri itinerari c.d. chiusi e tour giornalieri disponibili. Mi soffermo inoltre sull'ottima valutazione della qualità' e stato delle piste ed infrastrutture a disposizione dei cicloturisti. Questa sezione principale dell'elaborato si conclude con l'aspetto economico del cicloturismo, ovvero una stima piuttosto attendibile del fatturato generato da questo tipo di turismo: considerato che rappresentando circa un terzo del fatturato turistico generale, viene quantificato in circa 800 milioni di Eur nel 2015!

La parte finale della relazione è' dedicata alle **buone pratiche di mobilità' ciclistica**, ovvero alle frequenti campagne ed iniziative svoltesi negli ultimi anni nei principali centri urbani. Nello specifico viene menzionata la "Giornata a favore del clima, no auto in città'", la campagna sulla sicurezza nel traffico "Fatti vedere!" e l'inchiesta sullo stato delle infrastrutture e ciclabilità' urbana "In sella!" con diretta partecipazione dei cittadini alle proposte migliorative e fase di test dei progetti approvati.

L'elaborato si **conclude** quindi con i commenti sui fattori più' critici ed importanti:

cultura orientata alla salvaguardia ambientale e a stile di vita più' salutare, turismo sostenibile, auto non irrinunciabile, saggio utilizzo fondi europei, cultura imprenditoriale, moderni strumenti di marketing e promozione, ottima cooperazione attori sociali (cittadini, addetti mobilità', associazioni bici, politici etc.)

che, a mio parere, sono chiave per determinare il successo di questo modello e che andrebbero presi in considerazione dalle organizzazioni che aspirano allo stesso tipo di risultato.



BICI IN MONTAGNA... STAGIONE INFINITA

(l'estensione, oltre alle tradizionali stagionalità invernali ed estive, della fruizione delle stazioni sciistiche attraverso l'impiego delle nuove realtà E-BIKE e FATBIKE)

PIERO BUSSO Ingegnere libero professionista

Via Don Davide Albertario, 20 – 41012 Carpi (MO) - bussoingpiero@tiscali.it - 335 6250417

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

Contribuire allo sviluppo diversificato di alcune stazioni invernali dell'appennino tosco emiliano da anni in declino.



1 - Obiettivi:

Sviluppo socio economico delle stazioni sciistiche attraverso il prolungamento quasi all'infinito della pluristagionalità turistica con l'utilizzo di E-BIKE e FATBIKE; il tutto calato nell'esempio pratico che interessa e interconnette 4 stazioni storiche dell'appennino tosco-emiliano.

2 – Principali risultati attesi:

Estensione della stagionalità delle stazioni sciistiche oltre al tradizionale periodo invernale ed estivo sino ad arrivare ad una attività “continua” con conseguente notevole aumento di presenze turistiche, aumento dell'occupazione e permanenza delle popolazioni locali sul territorio.

3 – Elementi di innovazione / strategici:

Utilizzo di E-Bike e FATBIKE / Interconnessione, con percorsi ciclabili, di 4 stazioni sciistiche dell'appennino Tosco-Emiliano.

4 – Eventuali ricadute occupazionali prevedibili:

Sensibile aumento degli operatori operanti nel settore turistico rispetto alla situazione attuale, in virtù anche della ampia diversificazione necessaria per le diverse tipologie di operatori turistici; conseguente positiva ricaduta economica e sociale sul territorio.

5 – Soggetti coinvolti:

Enti pubblici (Regioni, Comuni, Comunità Montante, Enti Parchi, ecc...), operatori privati (dal gestore dell'impianto di risalita agli operatori del settore terziario in senso ampio) e associazioni.

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

I primi passi devono essere finalizzati al coinvolgimento di tutti gli enti pubblici interessati con priorità per gli enti locali (comuni in particolare) per passare poi agli enti di più ampia scala.

7 – Punti di forza e punti di debolezza:

Forza: grande attrattiva della proposta caratterizzata da percorsi di grande panoramicità e quasi unicità nell'interconnettere 4 stazioni sciistiche storiche percorribili tutto l'anno, anche accompagnati da operatori specializzati, utilizzando “bici-facili”.

Debolezza: difficoltà di coinvolgere una moltitudine di enti pubblici e operatori dei più svariati settori.

8 – conclusioni:

Partendo da una proposta progettuale “forte”, con il coinvolgimento di molteplici enti pubblici e di diversificati operatori privati e associazioni, ci si attende l'estensione della stagionalità, un considerevole aumento di flussi turistici con conseguenti positive ricadute socio-economiche sul territorio.



UNIVERSITÀ
di VERONA

Dipartimento Neuroscienze, Biomedicina e Movimento

3° Corso di perfezionamento e aggiornamento professionale per una nuova figura professionale: **Esperto promotore Mobilità Ciclistica – anno 2016**

Elaborato di fine corso - scheda di sintesi

Mobilità Ciclistica Area jonica Tarantina

Pietro Caramia

Via F.lli Rosselli, 29 74023 Grottaglie (Ta) Puglia e-Mail: caramia1960@gmail.com cell. 3386439451

Tecnico per Attività Sociali (Dirigente di Comunità) 13 Luglio 2006

Attivare la mobilità sostenibile nell'area tarantina

1 - Obiettivi:

Partendo dalla città di Grottaglie, 24 km da Taranto. Sviluppare, creare, diffondere l'uso della bicicletta come mezzo non inquinante per la movimentazione di persone e cose. Realizzare: Uffici Bici e Bici Grill.

2 – Principali risultati attesi:

Realizzare un Book Mobilità in Bicicletta nell'area jonica tarantina dove vi siano tutti i percorsi in bicicletta. Attivare percorsi enogastronomici. Conoscere le aree rurali del Tarantino. La bellezza del suo Mare

3 – Elementi di innovazione / strategici:

Con il **Progetto Green Road** i comuni Crispiano, Grottaglie, Pulsano hanno fruito di un pensilina fotovoltaica per bici elettriche. I Comuni: Grottaglie dispone (un Pulmino 5 bici e Carrello portabici) il Comune di San Giorgio (un Pulmino 10 Bici elettriche un Museo della bicicletta) i Comuni di Crispiano e Pulsano (12 bici Elettriche) innovazione sta nel pensare a un mezzo bici elettrica per mobilità non inquinante nell'area Tarantina, una piccola azione alla tematica ambientale tarantina. Innovazione diffondere una nuova mobilità.

4 – Eventuali ricadute occupazionali prevedibili:

Pensare a Bici Grill sui percorsi, uffici bici, realizzare corsie, risistemare i cigli stradali, carreggiate diffondere loghi e segnaletiche stradali (raffiguranti la bicicletta) vi troveranno possibili occupazione, cuochi, manutentori stradali, addetti al segretariato e turismo, manutentori di bici

5 – Soggetti coinvolti:

Amministratori Comunali, Marina Militare, Aziende, Scuole, Enti di Promozione Turistica, Banche

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

la Prima Azione da attivare è un "Forum Provinciale" sull'uso della bicicletta nell'Area Jonica Tarantina. La Città di Grottaglie ne diventa il nodo di partenza primi passi (la Velostazione, Green Road, Ciclovía della Acquedotto, percorso ciclabile dal Monte al Mare, le azioni della Regione PUGLIA di RI-Bici segue Semplicemente Pedalando). Al contempo si coinvolgeranno, amm. di Taranto e Marina Militare per la rivalutazione della Città, del Mare e il suo Arsenal.

7 – Punti di forza e punti di debolezza:

Attrazione a nuovi finanziamenti e aumento utenza ciclistica, Amministratori inconsapevoli distratti

8 – conclusioni:

l'azione "Mobilità Ciclistica Area Jonica Tarantina" con e sulla bicicletta per l'area tarantina è strategica anche per dare una risposta a un nuovo modello socio-economico ambientale

Se ritenete una foto dell'estensore dell'elaborato



UNIVERSITÀ
di VERONA

Dipartimento Neuroscienze, Biomedicina e Movimento

3° Corso di perfezionamento e aggiornamento professionale per una nuova figura professionale: **Esperto promotore Mobilità Ciclistica – anno 2016**

Elaborato di fine corso - scheda di sintesi

“CASCINA MONTE DIVISO GALLARATE (VA)”: spunti e prospettive per una svolta ciclabile del territorio

Nome e Cognome

Antonio Dimiccoli- Tel.328/1168576 mail:antoniodimiccoli@libero.it-21013 Gallarate (VA)

Laurea in Giurisprudenza - Funzionario Pubblico

La motivazione principale per la quale hai proposto questa relazione finale: Le esperienze maturate dapprima come cicloturista e successivamente con il corso, mi hanno spinto ad analizzare quali sono gli elementi per una valorizzazione in chiave cicloturistica del territorio in cui vivo e quali potrebbero essere le potenzialità correlate affinché nuovi progetti di recupero, come quello avviato a Gallarate (Va) nei pressi del Monte Diviso, possano inserirsi in un orizzonte più ampio di promozione cicloturistica atta a valorizzare ambiente, storia, paesaggio .

~~~~~

**1 - Obiettivi:** Tale elaborato pur non avendo finalità didattiche, vuole essere uno spunto per avviare un confronto sulle potenzialità del territorio in ambito cicloturistico e quali siano le coordinate o idee entro cui muoversi; obiettivo finale la crescita del territorio la sua promozione e il miglioramento dell'offerta cicloturistica.

**2 – Principali risultati attesi:** Potenziare l'offerta turistica nazionale e straniera, attorno alla nascita struttura Ostello Monte Diviso, con la presa di coscienza che tale progetto cresce se legato alla consapevolezza di un intero territorio e delle comunità che a vario titolo sono coinvolte; la vicinanza di nodi internazionali come l'Aeroporto di Malpensa sono elementi positivi per un bacino ampio di utenza.

**3 – Elementi di innovazione / strategici:** lo sviluppo di percorsi cicloturistici e di pacchetti turistici legati al progetto, valorizzano le aree verdi del territorio, offrono la possibilità di svolgere attività benefiche per la salute ed attivano un elemento di novità legato ad un mezzo “la bicicletta” quale volano per nuove economie tutte da scoprire ed implementare; prevedibile punto di riferimento per tutti i ciclisti della zona con servizi annessi alla struttura, eventi per comunicare la mobilità nuova, forniture materiali per cicloturisti e attivazione bike point per accoglienza cicloturisti, creazione migliori tracciati con cabina di regia tra Ostello-Fontanili-Percorsi verso il fiume Ticino.

**4 – Eventuali ricadute occupazionali prevedibili:** Un potenziale rilancio delle economie locali nei paesi attraversati dall'anello ciclabile che parte dal Monte Diviso, attraverso coinvolgimento di aziende che si occupano di ciclismo-biciclenoleggio, strutture ricettive disposte ad accogliere tali tipologie di turisti ciclisti, attivazione tavoli tra Amministrazioni interessate e Parco del Ticino per avviare studi che quantificano domanda, nuove figure professionali quali guide turistiche specializzate per camminate, pedalate, esperti per percorsi enogastronomici e infine guide botaniche per eventuali escursioni che coinvolgono le scuole.

**5 –Soggetti coinvolti:** Parco Ticino - Amministrazioni locali- Camere Commercio- Associazioni Ambientaliste,Istituti Scolastici- Assessorati alla mobilità, Gruppi locali pedalatori e camminatori con Associazioni che promuovono tali attività sui territori.

**6 – Principali azioni da attivare e primi passi per cominciare:** Coinvolgimento e comunicazione delle idee espresse attraverso i principali attori coinvolti nei futuri processi decisionali, incontri istituzionali.

**7 – Punti di forza e punti di debolezza:** Utilizzare lo strumento della partecipazione ampia che coinvolga più soggetti è un punto di forza, valorizza competenze persone e risorse dei territori in quanto metodo poliedrico; la difficoltà è data dal fatto che valorizzare la bicicletta ad ampio raggio, il suo utilizzo e le ricadute benefiche sulla collettività trovano sovente ostacoli di natura burocratica da parte di soggetti che non hanno interessi e dilazionano nel tempo l'avvio di azioni a sostegno della mobilità dolce.

**8 – Conclusioni:** il mio auspicio è che attraverso simili progetti, le città medie come Gallarate e tutto il suo territorio circostante, volgano lo “sguardo verso un futuro” ove città ed ambiente recuperino e tutelino le bellezze naturalistiche e da questa fusione nascano nuove opportunità per migliori stili di vita e rilancio per le economie locali.



# Una nuova strada sostenibile

## NUOVA PROSPETTIVA DI MOBILITA' IN UN AREA DEL QUARTIERE DI SANTA CROCE BASSANO DEL GRAPPA (VI)

---

**Daniele Pernigotti - Martina Massari - Renzo Masolo - Tiziano Franchin**

### **1 - Obiettivi:**

Sviluppare la mobilità ciclistica in un'area che comprende tre plessi scolastici di diverse tipologie, dalla scuola dell'infanzia alla secondaria di primo grado, un cimitero una chiesa, un oratorio parrocchiale e un parco pubblico al fine di consentire a tutta l'utenza, soprattutto a bambini e ragazzi, di poter raggiungere in sicurezza gli istituti scolastici o ricreativi e i vari punti di interesse. Coinvolgimento e responsabilizzazione di tutti i portatori d'interesse attraverso un percorso di progettazione partecipata che possa portare ad un risultato condiviso e accettato da tutti gli utenti dell'area.

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

Riduzione della velocità dei veicoli a motore circolanti, aumento della sicurezza e della sua percezione con contestuale aumento di traffico ciclabile e pedonale sull'area, riduzione del numero di veicoli a motore e relativa congestione veicolare/ inquinamento. Ottimizzazione dei parcheggi. Miglioramento della qualità di vita di tutti gli utenti.

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

Procedere all'istituzione di una effettiva zona 30 non per mero divieto ma mediante accorgimenti di arredo urbano, soluzioni viabilistiche e interventi sulla carreggiata che consentano alle persone di riappropriarsi di strade altrimenti pericolose. Concepire l'AREA DI CONDIVISIONE non in maniera restrittiva e inserendo divieti di accesso per un determinato tipo di utenza, ma cercando di attuare soluzioni che prevedano la condivisione degli spazi attraverso un rispetto reciproco degli utenti della strada e garantendo ASSOLUTA PRECEDENZA IN TUTTA L'AREA alle persone a piedi e in bicicletta. Sperimentare una cartellonistica originale e molto visibile (in particolare nei punti di accesso all'area in oggetto), che possa lanciare un messaggio educativo molto chiaro, da installare come rinforzo associata alla cartellonistica ordinaria prevista dalla normativa.

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

la demarcazione di parcheggi sulla via potrebbe incrementare l'appetibilità commerciale dell'oratorio per iniziative di imprenditoria sociale. In ogni caso l'ambito d'azione in questo contesto non prevede ricadute occupazionali dirette ma semmai può essere un esperimento che se si rivelasse efficace potrebbe essere esportato in altre zone del Comune o in altri comuni



interessati. Di conseguenza l'ambito della progettazione e della partecipazione possono coinvolgere professionisti o associazioni da incaricare per realizzare altri progetti.

#### **5 – Soggetti coinvolti:**

Amministrazione comunale, parrocchia di Santa Croce attraverso il consiglio pastorale e la scuola dell'infanzia parrocchiale, Istituto comprensivo n° 2 di Bassano del Grappa, comitati genitori delle scuole coinvolte, comitato di quartiere Merlo, quartiere S.Croce e quartiere Firenze, comunità scientifica (Ulss3 e associazione Pediatri), Polizia Locale, Associazioni e Gruppi sensibili al tema, Bar dell'Oratorio e Polisportiva S.Croce.

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

Presentazione delle ipotesi contenute nel progetto all'amministrazione comunale e alla parrocchia, coinvolgimento di genitori e insegnanti dell' Istituto Comprensivo 2 e della scuola d'infanzia parrocchiale, cercando di coordinare un processo partecipativo che porti a delle soluzioni che possano soddisfare tutte le persone e i gruppi coinvolti.

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

Si vuole ottenere un grosso cambiamento anche di mentalità e richiederà il coinvolgimento di un'intera comunità, il punto di forza principale sarà la forte promozione di un diverso modello di mobilità che può migliorare notevolmente la qualità di vita di quell'area. La nuova modalità di accesso all'area porterà maggior sicurezza, rendendo possibile ai bambini di andare a scuola da soli e di incrementare la propria autonomia. Sarà possibile migliorare le strade attualmente carenti sia di sicurezza sia di attrattività e decoro. Non stravolge però usi e consuetudini, permette di usare comunque gli autoveicoli, riducendo così la ritrosia al cambiamento. E' richiesto investimento economico per adeguare le strutture viarie. Richiede un percorso relativamente lungo per arrivare alla realizzazione degli interventi e all'inaugurazione dell'area.

#### **8 – conclusioni:**

La peculiarità dell'area, con altissima concentrazione di edifici pubblici e ridotta presenza commerciale/residenziale favorirebbe una revisione organica delle modalità di utilizzo della strada; nell'elaborato si indicano biciclette e pedoni come protagonisti e non solo come malvisti comprimari della mobilità cittadina. Il progetto una volta attuato e sperimentato necessita di una verifica dei risultati da portare a conoscenza dei cittadini. Per questo sarà fondamentale seguire 3 fasi: 1)PRESENTAZIONE del progetto. 2)REALIZZAZIONE attraverso un percorso partecipato. 3)VERIFICA ed eventuale revisione. Queste tre fasi devono avere la massima diffusione e visibilità nei confronti della cittadinanza.

#### **Parole chiave:**

spazio condiviso, moderazione del traffico, precedenza all'utenza debole, riqualificazione degli spazi, auto concepite come ospiti, rispetto reciproco, autonomia dei ragazzi, sicurezza, educazione alla sostenibilità.



UNIVERSITÀ  
di **VERONA**

Dipartimento Neuroscienze, Biomedicina e Movimento

3° Corso di perfezionamento e aggiornamento professionale per una nuova figura professionale: **Esperto promotore Mobilità Ciclistica – anno 2016**

Elaborato di fine corso - scheda di sintesi

## **OCIOO!** L'hub di servizi e cuore aggregante per le tribù della bici

### **Chiara Frattin**

Via Risorgimento 9°, Castelfranco Veneto 31033 (TV), cfrattin@gmail.com, +39 3471105198

Travel designer, appassionata di Destination Management e di reti di impresa.

L'elaborato di fine corso è la sintesi del percorso imprenditoriale che ha portato alla costituzione della neonata società cooperativa OCIOO! che propone servizi per le tribù della bicicletta.



L'elaborato evidenzia come la ciclabilità, intesa in senso ampio come sistema socio economico di ripensare la mobilità e l'impiego del tempo libero, possa portare fertilità a contesti sociali a prima vista aridi e immobili.

L'esempio della società cooperativa Ocioo! ed anche il percorso di definizione della propria nascita, è paradigmatico per individuare i vettori dell'innovazione sociale.

Ocioo viene descritta nella sua struttura multidivisionale che insiste su numerosi target di clienti, vere e proprie tribù per cui vengono introdotte sia innovative azioni strategiche, che di processo. L'innovazione nel campo del cicloturismo per Ocioo si concentra ad esempio sul prodotto esperienziale nella fase di post experience di long tail.

La neonata impresa, nella forma societaria cooperativa più vicina ai nuovi esempi di realtà imprenditoriali ibride, è quindi un esempio di come la bicicletta sia davvero un importante vettore di cambiamento.

Se ritenete una foto  
dell'estensore dell'  
elaborato



UNIVERSITÀ  
di **VERONA**

Dipartimento Neuroscienze, biomedicina e movimento

3° Corso di perfezionamento e aggiornamento professionale per una nuova  
figura professionale: **Esperto promotore Mobilità Ciclistica – anno 2016**

Elaborato di fine corso - scheda di sintesi

## **Parco del Curone: “fotografia” del territorio. Panorama della strumentazione urbanistica attuale – prospettive di sviluppo.**

**Luigi Maggioni – via S. Francesco d'Assisi, 37 – Montevicchia (LC)**

**Mail: gigi.bici@libero.it – cell.: 3389068266**

Laurea in Architettura. Appassionato di bicicletta, mountain bike.

Da molti anni frequento il Parco della valle del Curone, a piedi o in mountain bike e ho sempre pensato e sostenuto, che questo territorio molto ricco di verde, posto a confine tra quattro grandi province lombarde, Lecco di cui fa parte, Como, Bergamo e Milano, non sia mai stato realmente valorizzato per le potenzialità che possiede. Tutela e protezione, finalità principali che si pone il parco, possono, a mio parere, andare in simbiosi con un reale sviluppo cicloturistico del territorio.



### **1 - Obiettivi:**

- Arrivare a pensare, progettare e costruire una rete continua di percorsi ciclabili che possano collegare il Parco non solo con i comuni limitrofi ma anche con il monte Barro, la Valsassina, il fiume Adda, la città di Lecco e altre possibili mete da individuare.
- Invogliare le strutture esistenti, agriturismi in particolare a “investire” nel cicloturismo proponendo pacchetti ad hoc.

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

il primo e fondamentale il più importante è riuscire a coinvolgere tutti gli attori interessati intorno a un tavolo di lavoro che possa arrivare a definire, nel giro di qualche anno, un progetto comune di crescita della mobilità ciclistica.

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

- Progettazione programmata, intesa come una serie di interventi individuati tramite sopralluoghi sul territorio e riportati a livello cartografico;
- Definire man mano interventi continui e collegati tra loro, oltre che realmente finanziabili;

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

A livello locale: incremento lavorativo per gli agriturismi già esistenti, eventuale apertura di aree di sosta – es. bicigrill – in punti strategici da individuare, maggior coinvolgimento per i negozi di biciclette sia a livello di manutenzione, noleggio bici, organizzazione di pedalate per gruppi.

## **5 – Soggetti coinvolti:**

parco, comuni, associazioni e proloco, agriturismi e strutture ricettive, negozi biciclette.

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

Analisi dettagliata delle previsioni di piano dei vari strumenti urbanistici; questionari e primi contatti telefonici con tutti i soggetti coinvolti; prime bozze di nuovi percorsi e localizzazione delle attività di supporto.

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

**A favore:** posizione in cui è posta questa area, crocevia di passaggio e di collegamento di 4 grandi province lombarde, paesaggio molto rurale di notevole importanza naturalistico (aree verdi, torrenti, ecc), storico culturali (cascine, ville di pregio, chiese, ecc) e con una buona ricettività enogastronomica (agriturismi, osterie, ecc). **Contro:** parco visto come luogo solo di tutela (che va benissimo) e poco incline ad altri sviluppi; pochissimi esempi di reali percorsi ciclopedonali (spesso rimangono episodi a se stanti) dovuto in parte al poco interesse delle amministrazioni attuali di collaborare tra loro, avendo come riferimento un progetto sovracomunale.

## **8 – conclusioni:**

E' logico, quest'area da sola poco può fare! Il territorio limitrofo, ricco di notevoli attrattive, rimane un punto di riferimento. Riuscire a creare un reale collegamento ciclabile con tutte queste aree (Adda, Lecco, Como, Milano) deve essere visto come una cosa realmente fattibile e non come un grande sogno irrealizzabile! Ci arriveremo!!



UNIVERSITÀ  
di **VERONA**

Dipartimento Neuroscienze, Biomedicina e Movimento

3° Corso di perfezionamento e aggiornamento professionale per una nuova figura professionale: **Esperto promotore Mobilità Ciclistica – anno 2016**

Elaborato di fine corso - scheda di sintesi

## L'IMPEGNO IN FIAB PER LA PROMOZIONE DELLA MOBILITÀ CICLISTICA: UN ANNO DI ESPERIENZE

**Corrado Marastoni**

[corrado.marastoni@yahoo.it](mailto:corrado.marastoni@yahoo.it) 340.1710939

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

### **1 - Obiettivi:**

Mostrare come l'impegno in FIAB (Federazione Italiana Amici della Bicicletta) possa dare una concreta applicazione dei principi generali illustrati nel corso di Esperto Promotore della Mobilità Ciclistica.

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

La lettura di queste esperienze potrebbe dare lo spunto per la messa in campo di iniziative analoghe.

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

Descrizione dei quattro livelli (locale/cittadino, provinciale, regionale, nazionale) in cui si può inserire l'azione di FIAB, con due esempi concreti di iniziative messe in campo per ciascuno di questi livelli.

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

Consulenza ad enti ed amministrazioni nello sviluppo di iniziative di promozione della ciclabilità.

### **5 – Soggetti coinvolti:**

FIAB e tutti gli attori che sono coinvolti, a vari livelli e titoli, nello sviluppo della mobilità ciclabile.

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

Azione di supporto e stimolo di FIAB verso enti e decisori istituzionali.

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

Questo elaborato propone una visione soggettiva ma del tutto disinteressata del ruolo di FIAB nello sviluppo della mobilità ciclabile a vari livelli.

### **8 – Conclusioni:**

La figura del socio attivo FIAB dotato di buone conoscenze tecniche in materia dà una buona rappresentazione concreta di cosa può essere un Esperto Promotore della Mobilità Ciclabile.





# Una nuova strada sostenibile

## NUOVA PROSPETTIVA DI MOBILITA' IN UN AREA DEL QUARTIERE DI SANTA CROCE BASSANO DEL GRAPPA (VI)

---

**Daniele Pernigotti - Martina Massari - Renzo Masolo - Tiziano Franchin**

### **1 - Obiettivi:**

Sviluppare la mobilità ciclistica in un'area che comprende tre plessi scolastici di diverse tipologie, dalla scuola dell'infanzia alla secondaria di primo grado, un cimitero una chiesa, un oratorio parrocchiale e un parco pubblico al fine di consentire a tutta l'utenza, soprattutto a bambini e ragazzi, di poter raggiungere in sicurezza gli istituti scolastici o ricreativi e i vari punti di interesse. Coinvolgimento e responsabilizzazione di tutti i portatori d'interesse attraverso un percorso di progettazione partecipata che possa portare ad un risultato condiviso e accettato da tutti gli utenti dell'area.

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

Riduzione della velocità dei veicoli a motore circolanti, aumento della sicurezza e della sua percezione con contestuale aumento di traffico ciclabile e pedonale sull'area, riduzione del numero di veicoli a motore e relativa congestione veicolare/ inquinamento. Ottimizzazione dei parcheggi. Miglioramento della qualità di vita di tutti gli utenti.

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

Procedere all'istituzione di una effettiva zona 30 non per mero divieto ma mediante accorgimenti di arredo urbano, soluzioni viabilistiche e interventi sulla carreggiata che consentano alle persone di riappropriarsi di strade altrimenti pericolose. Concepire l'AREA DI CONDIVISIONE non in maniera restrittiva e inserendo divieti di accesso per un determinato tipo di utenza, ma cercando di attuare soluzioni che prevedano la condivisione degli spazi attraverso un rispetto reciproco degli utenti della strada e garantendo ASSOLUTA PRECEDENZA IN TUTTA L'AREA alle persone a piedi e in bicicletta. Sperimentare una cartellonistica originale e molto visibile (in particolare nei punti di accesso all'area in oggetto), che possa lanciare un messaggio educativo molto chiaro, da installare come rinforzo associata alla cartellonistica ordinaria prevista dalla normativa.

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

la demarcazione di parcheggi sulla via potrebbe incrementare l'appetibilità commerciale dell'oratorio per iniziative di imprenditoria sociale. In ogni caso l'ambito d'azione in questo contesto non prevede ricadute occupazionali dirette ma semmai può essere un esperimento che se si rivelasse efficace potrebbe essere esportato in altre zone del Comune o in altri comuni

interessati. Di conseguenza l'ambito della progettazione e della partecipazione possono coinvolgere professionisti o associazioni da incaricare per realizzare altri progetti.

#### **5 – Soggetti coinvolti:**

Amministrazione comunale, parrocchia di Santa Croce attraverso il consiglio pastorale e la scuola dell'infanzia parrocchiale, Istituto comprensivo n° 2 di Bassano del Grappa, comitati genitori delle scuole coinvolte, comitato di quartiere Merlo, quartiere S.Croce e quartiere Firenze, comunità scientifica (Ulss3 e associazione Pediatri), Polizia Locale, Associazioni e Gruppi sensibili al tema, Bar dell'Oratorio e Polisportiva S.Croce.

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

Presentazione delle ipotesi contenute nel progetto all'amministrazione comunale e alla parrocchia, coinvolgimento di genitori e insegnanti dell' Istituto Comprensivo 2 e della scuola d'infanzia parrocchiale, cercando di coordinare un processo partecipativo che porti a delle soluzioni che possano soddisfare tutte le persone e i gruppi coinvolti.

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

Si vuole ottenere un grosso cambiamento anche di mentalità e richiederà il coinvolgimento di un'intera comunità, il punto di forza principale sarà la forte promozione di un diverso modello di mobilità che può migliorare notevolmente la qualità di vita di quell'area. La nuova modalità di accesso all'area porterà maggior sicurezza, rendendo possibile ai bambini di andare a scuola da soli e di incrementare la propria autonomia. Sarà possibile migliorare le strade attualmente carenti sia di sicurezza sia di attrattività e decoro. Non stravolge però usi e consuetudini, permette di usare comunque gli autoveicoli, riducendo così la ritrosia al cambiamento. E' richiesto investimento economico per adeguare le strutture viarie. Richiede un percorso relativamente lungo per arrivare alla realizzazione degli interventi e all'inaugurazione dell'area.

#### **8 – conclusioni:**

La peculiarità dell'area, con altissima concentrazione di edifici pubblici e ridotta presenza commerciale/residenziale favorirebbe una revisione organica delle modalità di utilizzo della strada; nell'elaborato si indicano biciclette e pedoni come protagonisti e non solo come malvisti comprimari della mobilità cittadina. Il progetto una volta attuato e sperimentato necessita di una verifica dei risultati da portare a conoscenza dei cittadini. Per questo sarà fondamentale seguire 3 fasi: 1)PRESENTAZIONE del progetto. 2)REALIZZAZIONE attraverso un percorso partecipato. 3)VERIFICA ed eventuale revisione. Queste tre fasi devono avere la massima diffusione e visibilità nei confronti della cittadinanza.

#### **Parole chiave:**

spazio condiviso, moderazione del traffico, precedenza all'utenza debole, riqualificazione degli spazi, auto concepite come ospiti, rispetto reciproco, autonomia dei ragazzi, sicurezza, educazione alla sostenibilità.



UNIVERSITÀ  
di VERONA

Dipartimento Neuroscienze, biomeccanica e movimento

3° Corso di perfezionamento e aggiornamento professionale per una nuova figura professionale: **Esperto promotore Mobilità Ciclistica – anno 2016**

Elaborato di fine corso - scheda di sintesi

## Mobilità Sostenibile a Bologna

### Strategie per migliorare l'uso della bicicletta condivisa

**Martina Massari**

Via Centotrecento, 27 Bologna – [martinamassari.arch@gmail.com](mailto:martinamassari.arch@gmail.com) - +39 3385298061

Architetto – dottoranda in Architettura presso Unibo

L'elaborato riassume alcuni temi di riflessione sulla mobilità sostenibile nel comune di Bologna che sto affrontando insieme a un gruppo di lavoro internazionale nell'ambito del progetto *Climate Kic* che si occupa di progetti che facilitino la transizione delle città verso uno stile di vita più sostenibile.

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

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

L'elaborato propone una riflessione sulla bikenomics all'interno del comune di Bologna e in particolare intende riflettere sul sistema bike-sharing, sull'efficacia, sul rapporto costi-benefici, sulla comparazione con casi fallimentari e positivi con l'obiettivo di avanzare una possibile proposta integrata efficace.

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

Il sistema attuale di prelievo di bici condivise non è competitivo in termini socio-economici rispetto al mercato europeo, si intende quindi avviare una riflessione sulle migliori modalità di condivisione e diffusione dell'uso della bicicletta proponendo un sistema integrato che tenga anche conto delle realtà (private) già presenti in città e introduca elementi innovativi.

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

Il sistema di bike-sharing prevede allo stato attuale un grande investimento (pubblico) iniziale, che può eventualmente essere integrato da sponsor o investitori privati ripagati dalla pubblicità sui mezzi, ma l'idea che potrebbe invece essere più efficace è l'integrazione al sistema di sosta (velostazioni) che permetta in maniera autonoma a ogni tipo di utente (non solo residenti o domiciliati) di utilizzare biciclette per un breve periodo di tempo. Il sistema potrebbe includere diversi livelli di prelievo delle bici: dalla velostazione, al veloparcheggio automatico a stalli di prelievo modulari e rimovibili.

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

La città di Bologna ha una forte immagine legata alla bicicletta, nonostante sia ancora priva di un sistema di bike-sharing di successo. L'introduzione di un sistema integrato sosta-sharing metterebbe in campo nuove figure professionali legate alle biciclette, da chi si occupa di sistemi di sicurezza innovativi, a produttori di bici elettriche, a progettisti per i veloparcheggi e gli stalli modulari.

#### **5 – Soggetti coinvolti:**

I soggetti da coinvolgere nel processo di costruzione di un sistema integrato di bike-sharing vanno dal comune, alle associazioni (L'Altra Babele, Dynamo, etc.), agli operatori turistici, fino all'Università.

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

L'introduzione di un nuovo sistema di bike-sharing dovrebbe partire dalla condivisione (in piena tradizione bolognese) con le realtà cittadine attive nella promozione della mobilità sostenibile. Il primo passo potrebbe consistere nella redazione di uno studio di fattibilità adeguato e condiviso, da qui a una mappatura dei punti di interesse dove poter localizzare le 'stazioni', fino alla messa in campo di professionalità utili a una progettazione e realizzazione di qualità.

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

Il nuovo sistema potrebbe avere la forza comunicativa garantita dall'aver intrapreso un percorso innovativo ancora non presente in Italia e quindi farsi pioniere di un nuovo modo di vivere la città da abitante e da turista. La preoccupazione maggiore potrebbe nascere dalla necessità di un investimento iniziale notevole e che tenga conto della possibilità di riconvertire eventuali strutture che possano risultare in un secondo momento utili a servizi complementari per la città.

## **8 – Conclusioni:**

Per superare le barriere che bloccano la città di Bologna dal diventare una città ciclabile a tutto tondo bisogna cominciare con la comunicazione e lo studio di sistemi nuovi già presenti in Europa, da costruire insieme alla popolazione, alle associazioni, alle realtà del settore già presenti in città. La vera sfida è rappresentata dalla possibilità di costruire un progetto integrato e reversibile, che fornisca nuove infrastrutture di servizio alla città andando a implementare le realtà già presenti e rinforzandone sia l'uso che l'importanza nel sistema generale di mobilità.



# Una nuova strada sostenibile

## NUOVA PROSPETTIVA DI MOBILITA' IN UN AREA DEL QUARTIERE DI SANTA CROCE BASSANO DEL GRAPPA (VI)

---

**Daniele Pernigotti - Martina Massari - Renzo Masolo - Tiziano Franchin**

### **1 - Obiettivi:**

Sviluppare la mobilità ciclistica in un'area che comprende tre plessi scolastici di diverse tipologie, dalla scuola dell'infanzia alla secondaria di primo grado, un cimitero una chiesa, un oratorio parrocchiale e un parco pubblico al fine di consentire a tutta l'utenza, soprattutto a bambini e ragazzi, di poter raggiungere in sicurezza gli istituti scolastici o ricreativi e i vari punti di interesse. Coinvolgimento e responsabilizzazione di tutti i portatori d'interesse attraverso un percorso di progettazione partecipata che possa portare ad un risultato condiviso e accettato da tutti gli utenti dell'area.

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

Riduzione della velocità dei veicoli a motore circolanti, aumento della sicurezza e della sua percezione con contestuale aumento di traffico ciclabile e pedonale sull'area, riduzione del numero di veicoli a motore e relativa congestione veicolare/ inquinamento. Ottimizzazione dei parcheggi. Miglioramento della qualità di vita di tutti gli utenti.

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

Procedere all'istituzione di una effettiva zona 30 non per mero divieto ma mediante accorgimenti di arredo urbano, soluzioni viabilistiche e interventi sulla carreggiata che consentano alle persone di riappropriarsi di strade altrimenti pericolose. Concepire l'AREA DI CONDIVISIONE non in maniera restrittiva e inserendo divieti di accesso per un determinato tipo di utenza, ma cercando di attuare soluzioni che prevedano la condivisione degli spazi attraverso un rispetto reciproco degli utenti della strada e garantendo ASSOLUTA PRECEDENZA IN TUTTA L'AREA alle persone a piedi e in bicicletta. Sperimentare una cartellonistica originale e molto visibile (in particolare nei punti di accesso all'area in oggetto), che possa lanciare un messaggio educativo molto chiaro, da installare come rinforzo associata alla cartellonistica ordinaria prevista dalla normativa.

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

la demarcazione di parcheggi sulla via potrebbe incrementare l'appetibilità commerciale dell'oratorio per iniziative di imprenditoria sociale. In ogni caso l'ambito d'azione in questo contesto non prevede ricadute occupazionali dirette ma semmai può essere un esperimento che se si rivelasse efficace potrebbe essere esportato in altre zone del Comune o in altri comuni



interessati. Di conseguenza l'ambito della progettazione e della partecipazione possono coinvolgere professionisti o associazioni da incaricare per realizzare altri progetti.

#### **5 – Soggetti coinvolti:**

Amministrazione comunale, parrocchia di Santa Croce attraverso il consiglio pastorale e la scuola dell'infanzia parrocchiale, Istituto comprensivo n° 2 di Bassano del Grappa, comitati genitori delle scuole coinvolte, comitato di quartiere Merlo, quartiere S.Croce e quartiere Firenze, comunità scientifica (Ulss3 e associazione Pediatri), Polizia Locale, Associazioni e Gruppi sensibili al tema, Bar dell'Oratorio e Polisportiva S.Croce.

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

Presentazione delle ipotesi contenute nel progetto all'amministrazione comunale e alla parrocchia, coinvolgimento di genitori e insegnanti dell' Istituto Comprensivo 2 e della scuola d'infanzia parrocchiale, cercando di coordinare un processo partecipativo che porti a delle soluzioni che possano soddisfare tutte le persone e i gruppi coinvolti.

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

Si vuole ottenere un grosso cambiamento anche di mentalità e richiederà il coinvolgimento di un'intera comunità, il punto di forza principale sarà la forte promozione di un diverso modello di mobilità che può migliorare notevolmente la qualità di vita di quell'area. La nuova modalità di accesso all'area porterà maggior sicurezza, rendendo possibile ai bambini di andare a scuola da soli e di incrementare la propria autonomia. Sarà possibile migliorare le strade attualmente carenti sia di sicurezza sia di attrattività e decoro. Non stravolge però usi e consuetudini, permette di usare comunque gli autoveicoli, riducendo così la ritrosia al cambiamento. E' richiesto investimento economico per adeguare le strutture viarie. Richiede un percorso relativamente lungo per arrivare alla realizzazione degli interventi e all'inaugurazione dell'area.

#### **8 – conclusioni:**

La peculiarità dell'area, con altissima concentrazione di edifici pubblici e ridotta presenza commerciale/residenziale favorirebbe una revisione organica delle modalità di utilizzo della strada; nell'elaborato si indicano biciclette e pedoni come protagonisti e non solo come malvisti comprimari della mobilità cittadina. Il progetto una volta attuato e sperimentato necessita di una verifica dei risultati da portare a conoscenza dei cittadini. Per questo sarà fondamentale seguire 3 fasi: 1)PRESENTAZIONE del progetto. 2)REALIZZAZIONE attraverso un percorso partecipato. 3)VERIFICA ed eventuale revisione. Queste tre fasi devono avere la massima diffusione e visibilità nei confronti della cittadinanza.

#### **Parole chiave:**

spazio condiviso, moderazione del traffico, precedenza all'utenza debole, riqualificazione degli spazi, auto concepite come ospiti, rispetto reciproco, autonomia dei ragazzi, sicurezza, educazione alla sostenibilità.



**UNIVERSITÀ  
di VERONA**

Dipartimento Neuroscienze, Biomedicina e Movimento

3° Corso di perfezionamento e aggiornamento professionale per una nuova figura professionale: **Esperto promotore Mobilità Ciclistica – anno 2016**

Elaborato di fine corso - scheda di sintesi

## La promozione della ciclabilità come occasione di rigenerazione urbana.

### Il caso di piazzale Ostiense a Roma

Moro Renato, architetto

Via Luigi Chiarelli 19, 00137 Roma

tel.: 06 82 00 46 68 - 335 666 81 16

email: [resilien@gmail.com](mailto:resilien@gmail.com)

- Abilitato alla professione di architetto sezione A settore: Architettura, Pianificazione Territoriale, Paesaggistico, Conservazione dei BB.AA.AA

- Specializzato nel progetto della città ciclabile, woonerf, mobilità sostenibile.

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

Nel contesto dello sviluppo dei sistemi urbani, infatti, é diventata sempre più difficile la gestione degli spostamenti, soprattutto di quelli che vengono compiuti per brevi tragitti e con mezzi privati.

Le conseguenze più importanti di questo sono le aumentate difficoltà di accessibilità, l'assenza di occasioni di socialità che potrebbero trovare negli spazi pubblici la loro sede "naturale" di dispiegamento, problemi di equità sociale legati alla distribuzione dello spazio che ci indirizzano alla questione della "Giustizia spaziale".

In questo quadro é opportuno trovare modalità alternative di trasporto per garantire una mobilità e un'accessibilità più efficienti disincentivando la mentalità progettuale e gli investimenti che danno prevalenza esclusiva all'uso del mezzo privato.

AAAAAAAAAAAAAAAAAAAAAAAAAAAAAAAA

## 1 - Obiettivi:

Incentivare modalità ciclabile e pedonale in ambiti urbani di particolare criticità per garantire una mobilità e un'accessibilità più efficienti disincentivando la mentalità progettuale e gli investimenti che danno prevalenza esclusiva all'uso del mezzo privato.

Obiettivo del caso studio: migliorare l'esperienza pedonale e ciclabile a piazzale Ostiense a Roma, una zona della città tra i luoghi più congestionati e pericolosi per i ciclisti e pedoni di Roma.

## 2 - Principali risultati attesi:

*La riorganizzazione dello spazio pubblico in funzione dei vari tipi di mobilità (pubblica/privata, veloce/lenta, motorizzata/ciclabile/pedonabile) oltre a migliorare il problema di congestione del traffico (con tutte le conseguenze positive sulla qualità dell'aria e sulla salute) e di accessibilità, porta con sé la promozione di inedite strutture e processi di associazione e cooperazione (welfare), coinvolgendo le comunità insediate nella riorganizzazione di servizi collettivi in fenomeni di riuso temporaneo o nella trasformazione di spazi ambientali in "beni comuni".*

## 3 - Elementi di innovazione / strategici:

l'osservazione e l'analisi delle politiche di pianificazione della mobilità dolce dei paesi che hanno prodotto risultati importanti in questa direzione;

l'incentivazione della mobilità lenta favorendo, nel contempo, la pedonabilità e forme di socialità che si dispiegano naturalmente nello spazio pubblico mediante l'utilizzazione di strumenti efficaci per la moderazione del traffico

interventi sull'accessibilità e sulla velocità;

la promozione della mobilità lenta che è uno strumento dalle molteplici implicazioni e comprende: non solo la riconfigurazione delle strade ma anche la formazione sul comportamento nella circolazione, la divulgazione, l'educazione e l'informazione.

l'individuazione di una strategia innovativa di comunicazione coinvolgendo i cittadini e la Pubblica Amministrazione

## 4 - Eventuali ricadute occupazionali prevedibili:

Aumentata accessibilità, pedonale e ciclabile e conseguente incremento di occasioni di socialità che potrebbero trovare negli

spazi pubblici la loro sede "naturale" di dispiegamento, apportando vantaggi per tutte le attività

#### 5 - Soggetti coinvolti:

Soggetti istituzionali, Facoltà di Architettura/Urbanistica e Ingegneria/Infrastrutture e trasporti, Enti della pubblica amministrazione, gestori o esercenti del Trasporto Pubblico Locale, Soggetti privati per lo sviluppo e il supporto di un efficace bike sharing, Soggetti privati per il supporto e lo sviluppo del progetto, associazioni legate, a vario titolo, al mondo della bicicletta: FIAB, CRC (Comitato Roma Ciclabile), Salvaciclisti, WWF ecc.

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

- Creazione di un' "Ufficio Biciclette", elemento di raccordo tra le tante voci dei cittadini riuniti nelle varie realtà associazionistiche (rappresentanti di esigenze reali) e la pubblica amministrazione, per attivare un sinergia efficace che possa esprimersi in un "fare" concreto.
- Realizzazione rapida di un' efficace, diffusa ed economica rete di corsie riservate ricavate direttamente sulla carreggiata.
- Strategie per la disincentivazione del traffico motorizzato privato

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

Minore congestione stradale, vantaggi per i pedoni, per i ciclisti urbani, per i commercianti e per tutte le forme di socialità messe in difficoltà in spazi dove la prevalenza è la circolazione motorizzata

A beneficiare di un significativo aumento della quota di spostamenti quotidiani effettuati con la bicicletta, ci sono anche gli utenti dei mezzi pubblici e benefici per l'ambiente grazie alla riduzione di emissioni serra.

#### 8 - conclusioni:

Creare una mentalità progettuale capace di ripensare lo spazio pubblico e di rigenerare una città che, in alcune parti più che in altre, ha perso la possibilità di essere un luogo per sviluppare forme di socialità adatte ad uno spazio condiviso, che tenga conto anche delle diversità, che crei un luogo per spostarsi anche a piedi e in modalità alternative a quella dell'automobile.



# Una nuova strada sostenibile

## NUOVA PROSPETTIVA DI MOBILITA' IN UN AREA DEL QUARTIERE DI SANTA CROCE BASSANO DEL GRAPPA (VI)

---

**Daniele Pernigotti - Martina Massari - Renzo Masolo - Tiziano Franchin**

### **1 - Obiettivi:**

Sviluppare la mobilità ciclistica in un'area che comprende tre plessi scolastici di diverse tipologie, dalla scuola dell'infanzia alla secondaria di primo grado, un cimitero una chiesa, un oratorio parrocchiale e un parco pubblico al fine di consentire a tutta l'utenza, soprattutto a bambini e ragazzi, di poter raggiungere in sicurezza gli istituti scolastici o ricreativi e i vari punti di interesse. Coinvolgimento e responsabilizzazione di tutti i portatori d'interesse attraverso un percorso di progettazione partecipata che possa portare ad un risultato condiviso e accettato da tutti gli utenti dell'area.

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

Riduzione della velocità dei veicoli a motore circolanti, aumento della sicurezza e della sua percezione con contestuale aumento di traffico ciclabile e pedonale sull'area, riduzione del numero di veicoli a motore e relativa congestione veicolare/ inquinamento. Ottimizzazione dei parcheggi. Miglioramento della qualità di vita di tutti gli utenti.

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

Procedere all'istituzione di una effettiva zona 30 non per mero divieto ma mediante accorgimenti di arredo urbano, soluzioni viabilistiche e interventi sulla carreggiata che consentano alle persone di riappropriarsi di strade altrimenti pericolose. Concepire l'AREA DI CONDIVISIONE non in maniera restrittiva e inserendo divieti di accesso per un determinato tipo di utenza, ma cercando di attuare soluzioni che prevedano la condivisione degli spazi attraverso un rispetto reciproco degli utenti della strada e garantendo ASSOLUTA PRECEDENZA IN TUTTA L'AREA alle persone a piedi e in bicicletta. Sperimentare una cartellonistica originale e molto visibile (in particolare nei punti di accesso all'area in oggetto), che possa lanciare un messaggio educativo molto chiaro, da installare come rinforzo associata alla cartellonistica ordinaria prevista dalla normativa.

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

la demarcazione di parcheggi sulla via potrebbe incrementare l'appetibilità commerciale dell'oratorio per iniziative di imprenditoria sociale. In ogni caso l'ambito d'azione in questo contesto non prevede ricadute occupazionali dirette ma semmai può essere un esperimento che se si rivelasse efficace potrebbe essere esportato in altre zone del Comune o in altri comuni



interessati. Di conseguenza l'ambito della progettazione e della partecipazione possono coinvolgere professionisti o associazioni da incaricare per realizzare altri progetti.

#### **5 – Soggetti coinvolti:**

Amministrazione comunale, parrocchia di Santa Croce attraverso il consiglio pastorale e la scuola dell'infanzia parrocchiale, Istituto comprensivo n° 2 di Bassano del Grappa, comitati genitori delle scuole coinvolte, comitato di quartiere Merlo, quartiere S.Croce e quartiere Firenze, comunità scientifica (Ulss3 e associazione Pediatri), Polizia Locale, Associazioni e Gruppi sensibili al tema, Bar dell'Oratorio e Polisportiva S.Croce.

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

Presentazione delle ipotesi contenute nel progetto all'amministrazione comunale e alla parrocchia, coinvolgimento di genitori e insegnanti dell' Istituto Comprensivo 2 e della scuola d'infanzia parrocchiale, cercando di coordinare un processo partecipativo che porti a delle soluzioni che possano soddisfare tutte le persone e i gruppi coinvolti.

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

Si vuole ottenere un grosso cambiamento anche di mentalità e richiederà il coinvolgimento di un'intera comunità, il punto di forza principale sarà la forte promozione di un diverso modello di mobilità che può migliorare notevolmente la qualità di vita di quell'area. La nuova modalità di accesso all'area porterà maggior sicurezza, rendendo possibile ai bambini di andare a scuola da soli e di incrementare la propria autonomia. Sarà possibile migliorare le strade attualmente carenti sia di sicurezza sia di attrattività e decoro. Non stravolge però usi e consuetudini, permette di usare comunque gli autoveicoli, riducendo così la ritrosia al cambiamento. E' richiesto investimento economico per adeguare le strutture viarie. Richiede un percorso relativamente lungo per arrivare alla realizzazione degli interventi e all'inaugurazione dell'area.

#### **8 – conclusioni:**

La peculiarità dell'area, con altissima concentrazione di edifici pubblici e ridotta presenza commerciale/residenziale favorirebbe una revisione organica delle modalità di utilizzo della strada; nell'elaborato si indicano biciclette e pedoni come protagonisti e non solo come malvisti comprimari della mobilità cittadina. Il progetto una volta attuato e sperimentato necessita di una verifica dei risultati da portare a conoscenza dei cittadini. Per questo sarà fondamentale seguire 3 fasi: 1)PRESENTAZIONE del progetto. 2)REALIZZAZIONE attraverso un percorso partecipato. 3)VERIFICA ed eventuale revisione. Queste tre fasi devono avere la massima diffusione e visibilità nei confronti della cittadinanza.

#### **Parole chiave:**

spazio condiviso, moderazione del traffico, precedenza all'utenza debole, riqualificazione degli spazi, auto concepite come ospiti, rispetto reciproco, autonomia dei ragazzi, sicurezza, educazione alla sostenibilità.



UNIVERSITÀ  
di VERONA

3° Corso di perfezionamento e aggiornamento professionale per una nuova  
figura professionale: **Esperto promotore Mobilità Ciclistica – anno 2016**

Elaborato di fine corso - scheda di sintesi

## BICIBUS - A scuola in bici

### **Maurizio Pitti**

Via Lafait 7, Donnas (AO); [pittimaurizio@gmail.com](mailto:pittimaurizio@gmail.com); 346 2297503

Laurea specialistica in Scienze Politiche; Impiegato comunale con qualifica di Vigile Urbano

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

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

Portare a conoscenza di un'esperienza nata in una cittadina dove non vi è una così avanzata cultura dell'utilizzo della bicicletta come mezzo di trasporto alternativo all'auto, ecologico e salutare. Territorio dove l'impiego della bicicletta viene visto esclusivamente dal punto di vista sportivo.

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

Portare a conoscenza buone pratiche o esperienze virtuose, oltre a essere un bagaglio di conoscenze comune, può essere o diventare un punto di partenza da cui partire per replicare, copiare, adattare altre esperienze similari calate nel nuovo contesto socio culturale.

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

L'elemento innovativo nell'esperienza fatta ad Ivrea è il fatto che l'amministrazione pubblica, tramite la Polizia Municipale, si è fatta promotore, capofila, nonché facilitatore per tutta l'esperienza in sé, mettendo insieme soggetti, associazioni e enti in precedenza anche molto distanti tra loro.

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

Indubbiamente lo stimolo dato dall'amministrazione ha il fine di poter in un futuro prossimo vedere reti di genitori, alunni, soggetti pubblici e privati collaborare tra loro per la crescita di tale iniziativa e che essa stessa possa crescere, migliorare e diventare prassi consolidata.

#### **5 – Soggetti coinvolti:**

L'Amministrazione Comunale, la Polizia Municipale, l'Istituzione Scolastica con dirigenti e insegnanti, alcune associazioni locali, genitori, alunni, privati cittadini.

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

Le principali azioni da attivare nell'esperienza riportata sono quelle di creare rete tra i vari soggetti interessati, creare una sorta di cultura della bicicletta e dell'utilizzare la bicicletta come mezzo di trasporto, in questo caso come mezzo di trasporto per recarsi a scuola.

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

Punto di forza del BiciBus ad Ivrea è stato il ruolo svolto dalla Polizia Municipale, un ruolo di imparzialità, di garanzia rispetto a qualsiasi iniziativa che veniva intrapresa, ruolo che difficilmente avrebbe potuto ricoprire una qualsiasi associazione.

#### **8 – conclusioni:**

Sicuramente l'esperienza del BiciBus in questi primi anni di attività ha contribuito a far crescere una più diffusa e ampia cultura dell'utilizzo della bicicletta sia nella generazione dei genitori che in quella dei ragazzi in età scolare. Ossia una presa di coscienza che la bici la si può usare per spostarsi in città, che i pericoli se conosciuti possono essere ridotti e soprattutto che ci si può riappropriarsi dello spazio pubblico, delle strade, della città anche e soprattutto attraverso un semplicissimo mezzo di trasporto: la bicicletta.



**UNIVERSITÀ  
di VERONA**

Dipartimento Neuroscienze, Biomedicina e Movimento

3° Corso di perfezionamento e aggiornamento professionale per una nuova figura professionale: **Esperto promotore Mobilità Ciclistica – anno 2016**

Elaborato di fine corso - scheda di sintesi

### ***Da B&B a “Bed & Bike”***

## ***Un’esperienza di evoluzione di un sito di ricettività turistica in ottica cicloturistica***

### **Enrico Quaglio**

Via Ferramosca 4 – 36040 Grisignano di Zocco (VI),  
mail [equaglio@eqconsulting.net](mailto:equaglio@eqconsulting.net), mob +39 329 3393270

Ingegnere Elettronico/Telecomunicazioni Università di Padova

Manager Director presso Azienda di Telecomunicazioni

Sviluppare un’attività ricettiva facendo leva sull’evoluzione della domanda di cicloturismo

.....

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

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

Ripercorrere i passi da implementare presso l’attività di gestione di un B&B per aumentare la attrattività in ottica di cicloturismo

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

Incrementare l’utilizzo della struttura ricettiva creando altresì un’opportunità di integrazione al bilancio familiare

Valorizzare l’approccio “sociale” nello sviluppo di opportunità di crescita del territorio

Aumentare l’impiego di strumenti “benefici” dal punto di vista fisico e psicologico a livello personale e familiare

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

Possibilità di una sviluppo personale e di attività mettendo a fattor comune:

- l’evoluzione del territorio di competenza nello sviluppo di percorsi ciclabili
- la crescente attenzione personale ad un cambiamento dello stile di vita
- la possibilità di sviluppare sinergie tra differenti esperienze professionali (attività di consulenza commerciale estero, sviluppo dell’attività ricettiva)

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

Possibile incremento di impiego di risorse come segue:

- rivendita di pacchetti su tracciati cicloturistici (tour guidati)
- noleggio bici
- attività di ristorazione/leisure connessa al transito di bici (grill & pool)

ovviamente l'entità dell'indotto in termini occupazionali dipende dal volume di attività sviluppabile, ma che a regime potrebbe ricoprire n. 2 risorse fte (full time equivalent)

#### **5 – Soggetti coinvolti:**

Nucleo familiare

PAL (Pubblica Amministrazione Locale) per l'attività di concerto e di supporto allo sviluppo delle attività ciclabili

Consulenti esterni

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

Attività già iniziata: attivazione amministrativa con apertura nuova attività (pratica SUAP autorizzata)

Progettazione per lo sviluppo delle aree annesse al sito

Attività di marketing e costruzione di un prodotto/servizio integrato

Promozione delle opportunità locali di implementazione dei circuiti e attività ciclabili

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

Forza:

- possibilità di sfruttare più strategie (non la sola ricettività)
- possibilità di far confluire investimenti nel sito e raggiungere rapidamente la massa critica

Debolezza:

- capacità limitata di ricettività (max 6 persone)
- attività non esclusiva

#### **8 – Conclusioni:**

Lo sviluppo del cicloturismo può consentire opportunità di crescita economica del territorio in un'ottica di proposta di servizi integrati fra ricettività, scoperta del territorio con strumenti di approccio light ad impatto psico-fisico positivo, valorizzazione delle eccellenze, crescita sociale e consapevole.

Anche attività economiche leggere, come la gestione di un B&B, possono trarre beneficio da questo approccio integrato.



UNIVERSITÀ  
di **VERONA**

Dipartimento Neuroscienze, Biomedicina e Movimento

3° Corso di perfezionamento e aggiornamento professionale per una nuova figura professionale: **Esperto promotore Mobilità Ciclistica – anno 2016**

Elaborato di fine corso - scheda di sintesi

## La promozione ciclistica in Valle Trompia

### **Nicola Tonghini**

Via Marcheno sopra, 53, Marcheno, Bs 25060 Cell: 3287575391

Laureato in Economia – Turismo, Ambiente e Beni Culturali.

Ho proposto questa relazione finale perché ho potuto lavorare all'interno di un ente territoriale, la Comunità Montana della Valle Trompia, con mansioni destinate anche alla promozione del comparto ciclistico.



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

Gli obiettivi sono stati quelli di valorizzare il comparto turistico ciclistico del territorio e concepire del materiale promozionale ad esso collegato. È stato stilato anche un documento per l'Ente in cui vengono proposti dei miglioramenti per il percorso ciclopedonale già esistente.

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

Maggior conoscenza da parte del turista dell'offerta ciclistica offerta dal territorio della Valle Trompia.

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

---

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

Nessuna; se mai prendesse passo il progetto, si creerebbero delle opportunità lavorative sia nel pubblico che nel privato.

#### **5 – Soggetti coinvolti:**

Ente territoriale nel quale ho svolto il tirocinio. Sono stati incontrati e contattati molteplici privati interessati al comparto ciclistico.

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

Il primo passo è la stesura di un materiale promozionale cartaceo e la messa in rete di questo materiale (con relative tracce GPS degli itinerari) così da essere facilmente raggiungibili da tutti.

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

Punto di debolezza principale è sicuramente il difficile dialogo tra pubblico e privato per creare una strategia che abbia futuro. Ma anche tra pubblico e pubblico il dialogo è difficile.

#### **8 – conclusioni:**

Spero che si crei una maggior sensibilità per la bicicletta nel mio territorio, e che vengano portati avanti dei progetti ad essa dedicati; mi auguro che venga portato avanti il progetto iniziato e che per i prossimi anni il cicloturismo possa entrare nella voce dell'entrate economiche del territorio.



UNIVERSITÀ  
di **VERONA**

Dipartimento Neuroscienze, biomedicina e movimento

3° Corso di perfezionamento e aggiornamento professionale per una nuova figura professionale: **Esperto promotore Mobilità Ciclistica – anno 2016**

Elaborato di fine corso - scheda di sintesi

## Alla scoperta delle terre di “Nivola”, il mantovano volante

### **Luca Vesentini**

Via G. Carazza 2, Castel d’Ario (MN) 46033, [vese87@gmail.com](mailto:vese87@gmail.com), 3402643059

Dottore magistrale in scienze motorie della preparazione fisica

Il motivo principale per il quale ho proposto questo elaborato è incrementare il cicloturismo nell’est mantovano, ancora poco conosciuto del luogo in cui abito, facendo scoprire le bellezze architettoniche, florofaunistiche ed enogastronomiche ricche di storia millenaria.



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

Incrementare il cicloturismo nell’est mantovano.

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

Aumento del cicloturismo nelle terre del Po mantovano utilizzando il flusso di turisti provenienti dalla ciclovia Peschiera-Mantova; incrementare il turismo nei musei, nei monumenti storici e negli ostelli/agriturismi della zona

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

Scoprire nuove terre, grazie alla storia dei luoghi, all’enogastronomia: i luoghi toccati dal tour sono rinomati per i risotti e i vini.

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

Guida cicloturistica, ostelli e agriturismi con assistenza bici, guide a musei, bicigrill, negozi di bici con noleggio e assistenza, operatori comunali per la costruzione e manutenzione dei tracciati.

#### **5 – Soggetti coinvolti:**

Negozi, l’IAT (Ufficio Informazione Accoglienza Turistica) della città di Mantova, i comuni dei paesi toccati dal percorso, gli agriturismi, ristoranti ed osterie, pubblica amministrazione.

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

Pubblicizzare il percorso presso la città di Mantova, nel paese di Peschiera e lungo il percorso della ciclovia Mantova-Peschiera, disponibilità dai comuni per la visione di musei e disponibilità dagli agriturismi e ostelli per i pasti e il pernottamento, riqualificare le strutture e i punti d’interesse.

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

Punti di forza: mulini antichi, castelli, storia ed enogastronomia dei luoghi poco conosciuti, percorso su strade secondarie poco trafficate, il tracciato è compreso tra 2 ciclovie importanti (Eurovelo 7 e via Claudia-Augusta).

Punti deboli: alcuni tratti sono su argini sterrati

#### **8 – Conclusioni:**

Far scoprire con il cicloturismo le zone dell’est mantovano poco conosciuto grazie anche all’enogastronomia