



6° Corso di perfezionamento e aggiornamento professionale per una nuova figura professionale:

Esperto promotore della Mobilità Ciclistica

anno 2019

Titoli e ambito delle tesine

Corso	Nominativo e ambito professionale / titolo di studio	Residenza	Tipologia di ambito	Tema dell'elaborato finale
1	Beccaro Daniele (architetto)	Padova	Imprenditoria	attività di consulenza e progettazione di servizi per le ciclovie turistiche
2	Bonin Arbena Clara (ingegnere)	Vassola (Vi)	Mobilità urbana	Mobilità responsabile per cittadini attivi
3	Canali Andrea (ingegnere)	Parma	Mobilità urbana	Parma: alla scoperta di una città più vivibile
4	Coppi Davide (dirigente di azienda)	Cassano Magnago (Va)	Mobilità urbana	Cassano Magnago - Primi passi verso una città Bike Friendly
5	Da Ros Serena (segreteria impresa sociale)	Pordenone	Sociale	IAL FVG ente amico della mobilità attiva
6	Dal Maso Paolo (Consulente)	Lonigo (Vi)	Cicloturismo	Turismo sostenibile, cicloturismo e comunità rurale
7	De Lorenzis Diego (Ingegnere e Deputato)	Lecce	Mobilità urbana	Più sicurezza stradale a Lecce: ipotesi di processo partecipato per la riqualificazione di Via Cavalcanti
8	Donati Giacomo (impegnato)	Brescia	Mobilità urbana	Mompiano e la zona 30
9	Foco Rossella (Cooperativa Sociale)	Alessandria	Educazione	UNiVerso SOSTENIBILITA'
10	Fricano Francesco (riabilitatore e Scienze Motorie)	Bologna	Salute	La Bicicletta come strumento di prevenzione e benessere in soggetti sani o con Malattie Croniche Non Trasmissibili
11	Gagliardi Giorgio (architetto)	Verona	Mobilità urbana	Mobilità responsabile per cittadini attivi

Collaborazioni



Patrocini ricevuti





12	Gambarè Dario (psicologo)	Cuggiono (Mi)	Educazione	BICYCLIZE YOUR SCHOOL
13	Genesini Marzia (architetto)	Belfiore (Ve)	Sostenibilità	+BICI-CO2 H10lungo l'Adige nella "Bassa Veronese"
14	Giunta Giovanni (ingegnere)	Udine	Mobilità urbana	Mobilità ciclistica e cicloturismo a Udine: criticità e soluzioni di miglioramento
15	Gobbi Massimo (ragioniere)	Manerbio (Bs)	Mobilità urbana	Mobilità urbana casa/scuola, casa/lavoro - Primi passi verso il biciplan del Comune di Manerbio
16	Leone Ignazio (ingegnere)	Verona	Mobilità urbana	IL RUOLO DELLA MOBILITÀ CICLABILE NEGLI SPOSTAMENTI CASA-LAVORO
17	Manca Lorenzo (educazione fisica)	San Vendemiano (Tv)	Cicloturismo	Cicloturismo nelle colline del Prosecco
18	Menichetti Marco (consulente)	Dan Donato Milanese (mi)	Imprenditoria	I cinesi in bicicletta alla scoperta delle città italiane
19	Oddo Marco (amministratore)	Catania	Educazione	Promuovere la Mobilità Ciclistica attraverso i Percorsi per le Competenze Trasversali e per l'Orientamento (PCTO), già Alternanza Scuola-Lavoro
20	Pavan Maurizio (insegnante e.f.)	Padova	Educazione	"La Scuola luogo di promozione della mobilità ciclistica" Corso di aggiornamento per insegnanti di ogni ordine e grado
21	Rossini Graziella (ricercatrice)	Livorno	Imprenditoria	Dal nuovo servizio per crocieristi ad un Polo Tecnologico della Bicicletta: Il Polpo
22	Scalzotto Fabio (azienda televisiva)	Cernusco Sul Naviglio (Mi)	Comunicazione	Bikeforgood.it – Nascita di un sito internet che racconti tutti i benefici dell'utilizzo della bicicletta
23	Scarlina Alberto (Funzionario in fondazione bancaria)	Verona	Mobilità urbana	Raccordo tra le piste ciclabili del Biffis e del Camuzzoni a Verona
24	Stefani Silvia (guida cicloturistica)	Latisana (Ud)	Imprenditoria	"FREEDOM CICLYNG" Guida Cicloturistica nella Bassa Friulana
25	Stien Silvia (architetto)	Bassano del Grappa (Vi)	Mobilità urbana	Mobilità responsabile per cittadini attivi
26	Tocci Massimo (ingegnere)	Bricherasio (To)	Educazione	Bici , scuola e natura : alla scoperta delle biodiversità

Collaborazioni



Patrocini ricevuti





27	Travagnin Christian (architetto)	Padova	Imprenditoria	attività di consulenza e progettazione di servizi per le ciclovie turistiche
28	Vignolo Paolo (trasporti)	Verona	Mobilità urbana	zona 30
29	Zanini Laura (turismo)	Pressana (Vr)	Imprenditoria	L'ACCOMPAGNATORE TURISTICO e IL CICLOTURISMO a VERONA: una prospettiva di lavoro
30	Zen Marco (dipendente)	Bassano del Grappa (Vi)	Mobilità urbana	Mobilità responsabile per cittadini attivi

su 30 partecipanti / elaborati finali:

- 13 Mobilità urbana
 - Mobilità responsabile per cittadini attivi – Bonin, Gagliardi, Stien, Zen
 - Parma: alla scoperta di una città più vivibile – Canali
 - Cassano Magnago - Primi passi verso una città Bike Friendly – Coppi
 - Più sicurezza stradale a Lecce: ipotesi di processo partecipato per la riqualificazione di Via Cavalcanti – De Lorenzis
 - Mompiano e la zona 30 – Donati
 - Mobilità ciclistica e cicloturismo a Udine: criticità e soluzioni di miglioramento – Giunta
 - Mobilità urbana casa/scuola, casa/lavoro - Primi passi verso il biciplan del Comune di Manerbio – Gobbi
 - IL RUOLO DELLA MOBILITÀ CICLABILE NEGLI SPOSTAMENTI CASA-LAVORO – Leone
 - Raccordo tra le piste ciclabili del Biffis e del Camuzzoni a Verona – Scarlini
 - zona 30 - Vignolo
- 6 imprenditoria
 - attività di consulenza e progettazione di servizi per le ciclovie turistiche – Beccaro e Travagnin
 - I cinesi in bicicletta alla scoperta delle città italiane – Menichetti
 - Dal nuovo servizio per crocieristi ad un Polo Tecnologico della Bicicletta: Il Polpo – Rossini
 - “FREEDOM CICLYNG” Guida Cicloturistica nella Bassa Friulana – Stefani
 - L'ACCOMPAGNATORE TURISTICO e IL CICLOTURISMO a VERONA: una prospettiva di lavoro – Zanini

Collaborazioni



Patrocini ricevuti





- 5 educazione
 - UNiverso SOSTENIBILITA' – Foco
 - BICYCLIZE YOUR SCHOOL – Gambarè
 - Promuovere la Mobilità Ciclistica attraverso i Percorsi per le Competenze Trasversali e per l'Orientamento (PCTO), già Alternanza Scuola-Lavoro – Oddo
 - "La Scuola luogo di promozione della mobilità ciclistica" Corso di aggiornamento per insegnanti di ogni ordine e grado
 - Bici , scuola e natura : alla scoperta delle biodiversità – Tocci
- 2 Cicloturismo
 - Turismo sostenibile, cicloturismo e comunità rurale – Dal Maso
 - Cicloturismo nelle colline del Prosecco - Manca
- 1 Comunicazione
 - Bikeforgood.it – Nascita di un sito internet che racconti tutti i benefici dell'utilizzo della bicicletta - Scalzotto
- 1 Salute
 - La Bicicletta come strumento di prevenzione e benessere in soggetti sani o con Malattie Croniche Non Trasmissibili - Fricano
- 1 Sociale
 - IAL FVG ente amico della mobilità attiva – Da Ros
- 1 Sostenibilità
 - +BICI-CO2 H10lungo l'Adige nella "Bassa Veronese" - Giancesini

Collaborazioni



Patrocini ricevuti





Attività di consulenza e progettazione di servizi per le ciclovie turistiche

Caso studio: Tratto ciclovia Treviso-Ostiglia
da Piazzola sul Brenta a Grisignano di Zocco



Christian Travagin

PADOVA, Via Montà 87, mail: arch.christian.travagin@gmail.com, cell:3471550643

Architetto, laureato presso l'Istituto Universitario di Architettura di Venezia, iscritto all'Ordine degli architetti, P.P. e C della Provincia di Padova, esperto in processi costruttivi sostenibili e progettazione integrata avanzata.



Daniele Beccaro

PADOVA, Via Altichiero 56, mail: danielebeccaro@gmail.com, cell:3476624310

Architetto, laureato presso l'Istituto Universitario di Architettura di Venezia, iscritto all'Ordine degli architetti, P.P. e C della Provincia di Padova, esperto in progettazione di interventi residenziali con l'utilizzo di materiali biocompatibili e l'applicazione di tecnologie per il risparmio energetico.

Abbiamo proposto la seguente relazione finale in quanto siamo fortemente convinti che il cicloturismo sia un'importante risorsa per l'Italia sotto diversi aspetti. Sotto l'aspetto economico, perché è un settore turistico in forte crescita, e sotto quello della sostenibilità, perché rappresenta un nuovo modello di turismo lento. L'offerta cicloturistica per essere però competitiva, rispetto ad altre offerte turistiche e all'offerta cicloturistica internazionale, deve essere appetibile. Per fare ciò non basta concentrarsi sulle caratteristiche fisico-tecniche dell'infrastruttura stessa, ma è necessario che la ciclovia sia dotata di servizi necessari affinché il turista possa percorrerla piacevolmente.



1 - Obiettivi:

Creazione di un team di professionisti in grado di affrontare il tema dei servizi per le ciclovie turistiche, offrendo agli enti gestori delle infrastrutture un servizio completo di consulenza e progettazione.

2 – Principali risultati attesi:

Aumento del numero di cicloturisti fruitori delle ciclovie in Italia e del loro tempo di permanenza nei territori attraversati; destagionalizzazione dei flussi turistici con benefiche ricadute per lo sviluppo economico dei territori attraversati; avvio di effetti emulativi nel territorio nazionale.

3 – Elementi di innovazione / strategici:

Un primo elemento di innovazione è l'applicazione di un approccio metodologico olistico e multidisciplinare in cui competenze professionali specifiche sono coinvolte nel processo di progettazione fin dall'inizio interagendo in un'ottica di integrative process.

Un altro elemento di novità è fornire agli enti gestori un interlocutore unico sulle tematiche interessate, ed essere in grado di consegnare un prodotto completo e funzionale, derivante da processi di co-progettazione che coinvolgono tutti gli stakeholder.

L' elemento strategico consiste nell'andare a colmare un vuoto professionale attualmente esistente e diventare figura di riferimento del settore.

4 – Eventuali ricadute occupazionali prevedibili:

Il progetto di Attività prevede la formazione di un team di professionisti con competenze nell'ambito dei servizi alle ciclovie.

Le figure professionali coinvolte nel Progetto sono:

- Architetto esperto in sostenibilità
- Tecnico per espletamento di pratiche amministrative
- Progettista architettonico
- Esperto di Comunicazione e Promozione
- Consulente finanziario

Inoltre è previsto il coinvolgimento di persone del territorio per la gestione dei servizi delle ciclovie e delle attività locali.

5 – Soggetti coinvolti:

I soggetti coinvolti nel Progetto sono:

Il Team di progetto, i Finanziatori (pubblici e privati), gli Enti gestori degli itinerari cicloturistici, i Comuni, le Regioni, le Provincie, le Società partecipate, le Comunità locali, le Scuole, Tour-operator cicloturistici, Associazioni di categoria (Albergatori, ASCOM ecc.), Associazioni culturali, Associazioni di disabili, Proloco, FIAB, Associazione Italiana Greenways onlus.

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

Una prima azione da intraprendere è sicuramente la formazione del team di progetto, e l'approfondimento delle competenze in ambito cicloturistico, comprendendo il mercato, le carenze e le possibilità di ulteriore sviluppo.

Un'altra azione da attivare è l'analisi delle best-practice internazionali, dove il mercato cicloturistico è più avanzato in termini di strutture e servizi.

Tra i primi passi c'è la creazione di un network duraturo di collaboratori esterni con competenze specifiche e con un forte credo nel Progetto.

Un altro passo è individuare un tratto di ciclovia particolarmente adatto alla realizzazione di un prototipo di valorizzazione dei servizi e proporlo agli enti competenti.

7 – Punti di forza e punti di debolezza:

I punti di forza dell'Attività possono essere così riassunti:

- Non risulta essere presente un servizio di consulenza professionale specifica sul tema della progettazione dei servizi negli itinerari cicloturistici.
- Gli enti gestori degli itinerari turistici possono contare su un unico interlocutore per la realizzazione di progetti che soddisfino le loro esigenze.
- L'attuazione dei processi partecipativi facilita la condivisione dei progetti con gli utenti e la comunità.

I punti di debolezza possono essere riassunti come segue:

- Difficoltà nel costituire un team di partner interni motivati e che condividano una vision comune.
- Difficoltà nel recepire da parte delle Amministrazioni l'importanza del cicloturismo in termini economici e di valorizzazione del territorio.
- Diffidenza da parte delle Amministrazioni di affidarsi ad un team giovane di nuova formazione.
- Difficoltà nel reperire le risorse economiche per l'avvio dell'Attività.

8 – conclusioni:

Concludendo, si può affermare che l'idea di Attività è spinta da un vuoto professionale importante. Fin'ora ci si è concentrati principalmente sulla progettazione tecnica dell'infrastruttura, senza prendere in considerazione i servizi al cicloturista.

E' importante verificare se i potenziali clienti (amministrazioni in primis) risponderanno positivamente a questa proposta, e soprattutto se i tempi sono maturi affinché comprendano come il mercato cicloturistico possa veramente influenzare la realtà dei loro territori, sia da un punto di vista economico che sociale.



Mobilità responsabile per cittadini attivi

Gruppo di lavoro

Arbena Clara Bonin: Comune di Bassano del Grappa (VI) – a.bonin@comune.bassano.vi.it –
+39 328 0883234 – Funzionario tecnico Area Lavori Pubblici
Giorgio Gagliardi: Verona – giorgio.archtop@gmail.com –
+39 348 5121881 – Architetto, libero professionista
Silvia Stien: Comune di Bassano del Grappa (VI) – s.stien@comune.bassano.vi.it –
+39 340 9117463 – Architetto - Servizio Pubblica Istruzione e Sport
Marco Zen: Bassano del Grappa (VI) – duein77@gmail.com –
+39 348 4790573 – Export Area Manager presso AGB Alban Giacomo SpA

Motivazione

Condividere un progetto di mobilità in cui crediamo.

AA

1 - Obiettivi

Sviluppare buone pratiche innovative che inneschino circoli virtuosi e inducano cambiamenti di stili di vita per il nostro benessere e a salvaguardia dell'ambiente in cui viviamo.

2 – Principali risultati attesi

Sviluppo della consapevolezza individuale sui temi ambientali. Aumento degli spostamenti effettuati a piedi e in bici. Cambio delle abitudini di vita con conseguente riduzione degli agenti inquinanti, aumento della sicurezza, della socialità e del benessere fisico e mentale.

3 – Elementi di innovazione / strategici

Progetto territoriale attuato con il coinvolgimento, il contributo e il supporto di diversi attori appartenenti a diverse sfere: pubblica amministrazione, società civile, imprese, scuole, ordini professionali e associazioni. Promozione della mobilità sostenibile dando priorità alle azioni e alle politiche rispetto agli interventi infrastrutturali. Dalla mobilità sostenibile alla sostenibilità ambientale.

4 – Eventuali ricadute occupazionali prevedibili

Istituzione e formazione di nuovi mobility manager o "referenti per la mobilità" aziendali/scolastici e d'area. Miglioramento dell'immagine aziendale (ricadute in termini di percezione esterna). Miglioramento del rapporto di lavoro tra dipendente e azienda (ricadute in termini di percezione interna). La percezione positiva nei confronti di un'azienda potrà portare ad un incremento di domanda e di conseguenza ad un aumento occupazionale.

5 – Soggetti coinvolti

Amministrazioni comunali e altri enti pubblici, imprese, istituti scolastici, aziende di trasporto, ULSS, categorie economiche, ordini professionali e associazioni.

6 – Principali azioni da attivare e primi passi per cominciare

Dal "Bike to Work Day", lanciato da FIAB a livello nazionale, si arriva all'attivazione del progetto che abbiamo chiamato "Green to Go", proposta di promozione degli spostamenti non solo casa/lavoro, ma anche casa/scuola, non un solo giorno e non solo in bici, ma con tutti i modi alternativi all'uso individuale dell'autovettura. L'evoluzione di "Green to Go" si estende a iniziative di sostenibilità ambientale in senso lato.

La “Settimana Europea della Mobilità” è l’occasione per iniziare ad attuare azioni che dovranno svilupparsi nel corso di tutto l’anno, ripetersi nel tempo, sia nelle scuole (avvio/sostegno Pedibus con modalità comuni, laboratori scolastici di ciclofficina, uscite didattiche a piedi o in bici o con mezzi pubblici+bici ...), sia all’interno delle aziende (con realizzazione di parcheggi coperti per bici, mense interne/spazi per la pausa pranzo, spogliatoi ...).

Le azioni non dovranno essere calate dall’alto, ma introdotte con un percorso partecipato e coordinato, anche a seguito di specifiche indagini sul tema degli spostamenti casa/scuola/lavoro.

Primi passi con le scuole dell’obbligo: come funzionano il Pedibus e la ciclofficina scolastica all’interno della proposta “Andiamo a scuola a piedi, in bici, con i mezzi pubblici o condividendo l’auto”.

Primi passi in un’azienda: esempio dell’introduzione del progetto “Andiamo al lavoro a piedi, in bici, con i mezzi pubblici o condividendo l’auto” in un’impresa in occasione della Settimana Europea della Mobilità.

Incentivare la scelta di effettuare gli spostamenti casa/scuola/lavoro in modo attivo, cioè a piedi o in bici, proponendo percorsi su strade esistenti secondarie, spesso sconosciuti e talvolta con la possibilità di introdurre semplici migliorie per la moderazione del traffico e limitati interventi infrastrutturali al fine della loro messa in sicurezza e/o della loro continuità.

Particolarmente importante il ruolo dell’ULSS nella promozione di stili di vita attivi per il benessere fisico e la prevenzione sanitaria.

7 – Punti di forza e punti di debolezza

Punti di forza: la partecipazione di tanti soggetti permette di raccogliere tante idee, di attuare più azioni e di diffondere in modo coordinato e in diverse realtà il messaggio della sostenibilità ambientale.

Punti di debolezza: la partecipazione di tanti soggetti richiede un forte impegno per il coordinamento e la gestione del progetto.

8 – Conclusioni

Si tratta di un progetto ambizioso, che potrà portare a risultati concreti solo con l’impegno coordinato di tutti i soggetti coinvolti, che dovranno essere motivati, adeguatamente formati e supportati anche da importanti azioni di comunicazione emozionale. Servono risorse umane, economiche, credibilità politica e attivazione di sinergie tra gli istituti scolastici e tra gli attori economici. Il mero adempimento di una sequenza di passi predefiniti non sarà adeguato né sufficiente per il perseguimento degli obiettivi e il raggiungimento dei risultati.



UNIVERSITÀ
di VERONA

Dipartimento Neuroscienze, Biomedicina e Movimento

6° Corso di perfezionamento e aggiornamento professionale per una nuova figura professionale: **Esperto Promotore Mobilità Ciclistica – anno 2019**

Elaborato di fine corso - scheda di sintesi

Parma: alla scoperta di una città più vivibile

Andrea Canali

Indirizzo: Via Dall'Aglio 17, Parma (PR); **Cellulare** 3469539535

Titolo di studio: Ingegneria Civile e Ambientale (triennale) presso Università di Parma

La motivazione principale per la quale hai scelto questa relazione finale

Vorrei contribuire a migliorare la città in cui sono nato e vivo. Come diceva qualcuno “La bicicletta ci salverà”

1 - Obiettivi:

Individuare i punti di forza e di debolezza nel sistema di mobilità ciclistica-pedonale di Parma. Proporre possibili migliorie e proporre un punto di vista di ampio spettro.

2 – Principali risultati attesi:

Permettere ad un non addetto ai lavori di rendersi conto delle criticità e del potenziale di Parma per potere essere più consapevole ed in un secondo momento potere richiedere miglioramenti e prendere parte al cambiamento.

3 – Elementi di innovazione / strategici:

Percorso di partecipazione “metodo Dondè”. Innovazioni tecniche quali corsie ciclabili, restringimenti dei golfi agli incroci, doppio senso ciclabile e altre infrastrutture per le zone 30. Portabici su autobus. Alberi come infrastrutture resilienti

4 – Eventuali ricadute occupazionali prevedibili:

Molto variegate: progettisti e manutentori, settore del marketing e comunicazione. Gestione del verde pubblico. Probabile indotto per negozi e attività commerciali

5 – Soggetti coinvolti:

Molto vari: Comune di Parma, privati cittadini, associazioni, commercianti.

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

Si agisce sui principali punti di debolezza del sistema ciclabile di Parma. La sicurezza è la priorità. Si propone un percorso ampiamente partecipativo

7 – Punti di forza e punti di debolezza:

La bicicletta, i pedoni e gli alberi sono tutti elementi che aumentano la resilienza della città e ne migliorano la fruibilità degli spazi che diventano più sociali.

Larghe fasce della popolazione potrebbero essere ostili al cambiamento per inerzia.

8 – Conclusioni:

Il percorso di trasformazione di Parma verso una città più vivibile non sarà certamente facile, ma si parte da una situazione che non è per niente sfavorevole. Con pochi interventi si potrebbero ottenere ampi miglioramenti



UNIVERSITÀ
di **VERONA**

Dipartimento Neuroscienze, Biomedicina e Movimento

6° Corso di perfezionamento e aggiornamento professionale per una nuova figura professionale: **Esperto Promotore Mobilità Ciclistica – anno 2019**

Elaborato di fine corso - scheda di sintesi

Cassano Magnago

Primi passi verso una città Bike Friendly

Davide Coppi

Via S. Anna 18, 21012 Cassano Magnago (VA)

davide_varese@yahoo.it

3356081804

Perito Informatico specializzato in Automazione Industriale

Ho scelto di fare questa relazione finale perché il mio impegno oggi è totalmente rivolto al miglioramento della mia città ed al benessere della mia famiglia e dei miei concittadini.

1 - Obiettivi:

- Proporre alcune semplici idee, facilmente applicabili, che possano favorire nella cittadinanza la percezione che ciclabile non è solo bello ma è anche un'opportunità per la città che necessita di riqualificarsi e proiettarsi nel futuro.

2 – Principali risultati attesi:

- Creare una coscienza collettiva favorevole ad una svolta verso la mobilità sostenibile e a creare le basi per i primi passi di una città Bike Friendly e Family Friendly.

3 – Elementi di innovazione / strategici:

- Riqualificare attraverso l'uso delle "Zone 30" il centro storico e le aree adiacenti gli istituti scolastici e i parchi cittadini. Creare un primo anello ciclabile piacevole e facilmente fruibile come inizio di una nuova e ampia rete ciclopedonale che coinvolga l'intera città.

4 – Eventuali ricadute occupazionali prevedibili:

- Riapertura delle attività commerciali oggi in stato di abbandono e implementazione del personale nelle strutture ricettive e di servizi già presenti sul territorio.

5 – Soggetti coinvolti:

- L'amministrazione comunale, le strutture agrituristiche presenti in città, le officine, le associazioni e la cittadinanza.

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

- Implementazione immediata delle zone 30 con soppressione dei parcheggi e creazione di corsie ciclo pedonali, eventualmente anche a carattere temporaneo e sperimentale. Contemporaneamente promuovere incontri ed eventi che possano spiegare alla cittadinanza le nuove iniziative per rendere la città Bike Friendly e Family Friendly.

7 – Punti di forza e punti di debolezza:

- Punti di forza: La relativa facilità di realizzazione non essendo necessario costruire particolari infrastrutture e la possibilità di integrare le opere da realizzare già in agenda dell'Amministrazione nell'ottica di una viabilità ciclabile.
- Punto debole: il comune sentire della gente che è normalmente ostile ad ogni cambiamento e che percepisce la sottrazione degli spazi alle auto come una insopportabile privazione.

8 – conclusioni:

- Il progetto vorrebbe porre le basi per una visione e una progettazione coraggiosa e lungimirante della Cassano Magnago di domani.

Coinvolgimento dell'amministrazione comunale nelle articolazioni degli assessori ai lavori pubblici, agli istituti scolastici, ai trasporti e le famiglie del quartiere attraverso un percorso di coinvolgimento attivo che preveda incontri pubblici e tavoli di lavoro per coordinare le proposte dei residenti.

L'intento è quello di far crescere la consapevolezza tra i cittadini della necessità di queste misure e dell'importanza che assumono nel miglioramento della qualità della vita quotidiana.

7 – Punti di forza e punti di debolezza:

I punti di forza sono senza dubbio da rintracciare nella estrema sensibilità dell'opinione pubblica sul tema dei cambiamenti climatici, nella età media dei residenti costituita per lo più da giovani coppie con bambini in età scolare. Altresì, rientrano tra i punti di forza l'efficacia già dimostrata da simili esperienze, anche italiane, la sensibilità della amministrazione comunale, la esiguità delle risorse richieste per la maggior parte degli interventi e la gradualità degli interventi.

I punti di debolezza sono rappresentati sia dal comportamento quotidiano abitudinario dei residenti che ricorre quasi esclusivamente all'auto privata. L'adozione di precedenti e inefficaci misure di moderazione della velocità nel medesimo contesto può rappresentare un elemento di inerzia e di attrito rispetto ad un nuovo intervento urbanistico che ponga i medesimi obiettivi.

8 – Conclusioni:

Il progetto, sebbene non quantificato economicamente, rappresenta una base di partenza per una effettiva realizzazione degli interventi proposti e analizzati e costituisce il fondamento per ulteriori valutazioni che coinvolgano la redazione del PUMS e che permettano di consolidare la mobilità sostenibile e in particolar modo quella attiva, nella pratica quotidiana del centro abitato, anche in zone periferiche.



UNIVERSITÀ
di **VERONA**

Dipartimento Neuroscienze, Biomedicina e Movimento

6° Corso di perfezionamento e aggiornamento professionale per una nuova figura professionale:
Esperto Promotore Mobilità Ciclistica – anno 2019

Elaborato di fine corso - scheda di sintesi

MOMPIANO E LA ZONA 30

Giacomo Donati
Via Ambaraga, 64
25133 Brescia
donati.giacomo1988@gmail.com
338 9650390

L'amministrazione comunale sta investendo molto sullo sviluppo della mobilità sostenibile lavorando sulle direttrici principali che collegano le periferie, tralasciando la mobilità all'interno dei singoli quartieri. Proprio per questo ho deciso di dedicare questo progetto al quartiere in cui vivo.

1 - Obiettivi:

- _ Far diventare via Ambaraga e via Boccacci "vere zone 30"
- _ Moderare il traffico e la sosta selvaggia
- _ Un quartiere più bello, dar spazio alle persone e alle relazioni (sociali ed economiche)

2 – Principali risultati attesi:

- _ Incremento della mobilità ciclabile e pedonale a discapito dell'automobile
- _ Sviluppo della socialità di quartiere

3 – Elementi di innovazione / strategici:

- _ Spazio condiviso
- _ Percorso ciclabile dei parchi di Mompiano

4 – Eventuali ricadute occupazionali prevedibili:

- _ Aumento dei passaggi "lenti" davanti alle attività commerciali

5 – Soggetti coinvolti:

- _ Circoscrizione di quartiere
- _ Cittadini
- _ Associazioni locali: "Gnari dè Mompia"
- _ Attività commerciali

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

- _ Contatto con il consiglio di quartiere e assessore alla mobilità del comune
- _ Tavolo d'incontro tra comune e cittadinanza

7 – Punti di forza e punti di debolezza:

Punti di forza:

- _ Moderazione del traffico e più sicurezza
- _ Riqualificazione del quartiere
- _ Favorire la mobilità degli utenti deboli, facendo attenzione ai soggetti svantaggiati

Punti di debolezza:

- _ Cultura dell'auto nelle persone
- _ Presenza di molte scuole nel quartiere

8 – conclusioni:

- _ Favorire la mobilità lenta e sostenibile attraverso l'educazione del cittadino, partendo dalle fasce più sensibili e aumentando il senso di sicurezza percepita dal ciclista.

Inoltre alcuni studenti, che utilizzeranno mezzi di trasporto diversi, verranno dotati di una centralina portatile di rilevazione dell'inquinamento atmosferico ideato da un gruppo di studenti dell'Università di Alessandria.

4 – Eventuali ricadute occupazionali prevedibili:

Per l'esecuzione degli interventi di manutenzione straordinaria verrà impiegata la cooperativa sociale La Ruota, capofila del progetto, che impiega persone appartenente a categorie svantaggiate. Inoltre la riqualificazione dello spazio potrebbe aprire nuove prospettive per la stessa cooperativa : bar interno alla struttura, manutenzione ordinaria dello spazio, gestione delle sale

5 – Soggetti coinvolti:

La Ruota coop. soc.

Università Piemonte Orientale

Politecnico di Torino

Comune di Alessandria

Amici della Bici – associazione FIAB di Alessandria

Associazione Sine Limes (gestore della Ciclofficina di Alessandria)

Scuole Medie

Scuole Superiori

Associazione La Montanina

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

- Analisi del contesto e mappatura dei differenti stakeholder pubblici e privati, formali e informali
- Attivazione di un tavolo di lavoro partecipato da Amministrazione, Università, Scuola e realtà associative
- Azione di coinvolgimento civico attraverso consolidate metodologie di civic design, volte a far emergere i bisogni e le esigenze dei diversi portatori di interesse
- Attivazione di un percorso di co-progettazione per la rifunzionalizzazione dello spazio che veda in prima fila studenti delle scuole medie e gli abitanti del territorio
- Realizzazione delle opere di ripristino, riqualificazione dello spazio sulla base di quanto emerso nello step sopra menzionato
- Attività di animazione e divulgazione sui temi del cambiamento climatico e sostenibilità e azioni
- Attivazione di percorsi didattici dedicati alle scuole e tarati in base alle età dei partecipanti tenendo conto dei programmi scolastici
- Supporto all'Amministrazione Comunale nella piena valorizzazione di asset e spazi verdi inutilizzati anche attraverso l'utilizzo del Regolamento dei Beni Comuni
- Attività di advocacy e sensibilizzazione per un maggior coinvolgimento dei cittadini attivi nella gestione e nel recupero di spazi urbani non sufficientemente valorizzati

7 – Punti di forza e punti di debolezza:

In questo progetto i punti di forza e i punti di debolezza si potranno “scambiare il ruolo” a seconda della gestione in itinere.

Infatti se da una parte il fatto di partecipare con enti pubblici e scolastici è un elemento arricchente, e rassicurante agli occhi dei cittadini, dall'altro lato la burocratizzazione dei processi di lavoro può risultare pesante. La presenza di un terzo soggetto che possa “far parlare” le parti

può risultare un punto di forza, un perno, un ponte su cui le stesse istituzioni possano appoggiarsi.

8 – conclusioni:

E' un progetto sicuramente molto articolato e ricco che vede molti soggetti coinvolti. Penso che la vera finalità del progetto sia quella di stimolare il senso critico verso le scelte che quotidianamente ogni individuo, a qualunque età può attivare. Accrescere il senso di appartenenza alla comunità e suscitare un senso del rispetto verso l'ambiente.



UNIVERSITÀ
di VERONA

Dipartimento Neuroscienze, Biomedicina e Movimento

6° Corso di perfezionamento e aggiornamento professionale per una nuova figura professionale: **Esperto Promotore Mobilità Ciclistica – anno 2019**

Elaborato di fine corso - scheda di sintesi

La Bicicletta come strumento di prevenzione e benessere in soggetti sani o con Malattie Croniche Non Trasmissibili

Fricano Francesco

3273231703 – francescofricano@gmail.com

Laurea Magistrale in Scienze e Tecniche dell'Attività Motoria Preventiva e Adattata (LM-67) - Specialista in Esercizio Fisico Adattato per persone con Malattie Croniche Non Trasmissibili.

La motivazione principale per la quale ho scelto questo tema di approfondimento è l'interesse per i benefici che l'uso quotidiano della bicicletta apporta in termini di prevenzione e riduzione delle Malattie Croniche Non Trasmissibili.

1 - Obiettivi: gli obiettivi principali hanno riguardato l'individuazione di strategie utili alla sensibilizzazione all'uso della bicicletta come strumento di prevenzione e riduzione delle Malattie Croniche Non Trasmissibili, il miglioramento del benessere psico-fisico, la diminuzione dei livelli di inattività fisica e la riduzione dei costi riguardanti la spesa sanitaria.

2 – Principali risultati attesi: i principali risultati attesi erano un miglioramento delle conoscenze in tema di riduzione dei livelli di inattività fisica e di aumento della quantità di persone che hanno scelto quotidianamente la bicicletta come mezzo di mobilità.

3 – Elementi di innovazione / strategici: vari anni di studi in materia avevano già dimostrato che usare la bicicletta quotidianamente è tra le strategie più efficaci nella lotta finalizzata alla riduzione delle Malattie Croniche Non Trasmissibili, a quella dei livelli di inquinamento, degli incidenti stradali e al miglioramento della vivibilità delle città. La ricerca ha confermato questi dati ponendo però un'attenzione specifica e organica alle politiche promuovibili in materia.

4 – Eventuali ricadute occupazionali prevedibili: le ricadute occupazionali attese dall'applicazione pratica dei risultati dello studio potrebbero portare alla professionalizzazione dell'attività di promozione della bicicletta come mezzo eco-sostenibile e che dà salute.

5 – Soggetti coinvolti: i soggetti potenzialmente coinvolti dalle attività analizzate possono provenire da tutte le fasce della popolazione, dai più piccoli ai più grandi, senza distinzione di sesso o età.

6 – Principali azioni da attivare e primi passi per cominciare: sostegno alla sensibilizzazione in ambito scolastico, lavorativo e sanitario. Aumento dei fondi dedicati all'acquisto di materiale e alla formazione di personale specializzato. Avvio di progetti pilota che possano fungere da esempi per sperimentazioni su scala territoriale maggiore.

7 – Punti di forza e punti di debolezza: punti di forza: esperienza e sperimentazione diretta delle pratiche consigliate; analisi sistematica delle ricadute delle attività proposte. Punti di debolezza: si sarebbe potuto estendere l'analisi ad un campione maggiore di letteratura specialistica.

8 – Conclusioni: in conclusione, ogni azione positiva da promuoversi in futuro dovrà partire dal presupposto che la bicicletta, usata quotidianamente, assume un ruolo importante nella prevenzione e nel controllo delle Malattie Croniche Non Trasmissibili, nella riduzione del rischio di morte e nel miglioramento del benessere psico-fisico e i benefici sono, inoltre, osservabili su tutte le fasce di età, dall'infanzia alla vecchiaia.

5 – Soggetti coinvolti:

Studenti di istituti superiori saranno i fruitori del progetto, cui parteciperanno diversi esperti del settore, ognuno con un ruolo legato alle proprie competenze: Studio Architetti Boeri e Mobility in Chain per la formazione iniziale; Fabio Boeti per l'esperienza in bici fuori città; Paolo Pinzuti e Matteo Dondè (e collaboratori Bikeltalia) per "corso formazione" e progettazione evento E.M.W.; Sezoine FIAB Milano per supporto realizzazione evento.

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

Contatti con scuole già solidi; Bike Italia per organizzare corso "realizzare la città delle biciclette" dedicato a studenti; Fabio Boeti per organizzare bici-tour fuori Milano; Pinzuti e Dondè per studiare come far ideare e realizzare "rendering" del progetto-evento agli studenti (software digitali o "tools" cartacei)

7 – Punti di forza e punti di debolezza:

Forza: struttura del progetto che parte da formazione, fa sperimentare di persona la mobilità della propria città e fa "giocare" con un progetto reale per il proprio comune. Format già testato in passato (ma modificato e adeguato alla bici nei contenuti) e sempre molto apprezzato; contatti forti con professionisti del settore e Amm. Comunali;

Debolezza: coinvolgimenti studenti, tempistiche realizzazione evento, capacità e competenze personali per realizzazione rendering, ecc; valutazioni e supporto Amm. Comunale sulla realizzazione dell'evento.

8 – conclusioni:

Dopo diversi anni già trascorsi a realizzare progetti di Alternanza incentrati sulla mobilità urbana e i cambiamenti che le nostre città attraversano e dovremo attraversare, vorrei puntare con più decisione sulla bicicletta come centro del percorso organizzato per gli studenti. La bicicletta, già negli anni passati, è emersa fortemente come uno dei vettori principali usati e sognati dai giovani, l'idea di fargliela approfondire e di farli "giocare" a realizzare un progetto (anche se con le caratteristiche di un evento temporaneo) per la propria città può avere forte presa su di loro e convincerli che la bicicletta sia il mezzo giusto per i loro spostamenti, ora e in futuro. La presenza di diverse figure, ognuna con le sue conoscenze e competenze, rappresenta un valore aggiunto, sia per la qualità dell'offerta formativa fatta alle scuole, sia come garanzia di qualità di progetto nell'incontro con le Amministrazioni Comunali.



UNIVERSITÀ
di VERONA

Dipartimento Neuroscienze, Biomedicina e Movimento

6° Corso di perfezionamento e aggiornamento professionale per una nuova
figura professionale: **Esperto Promotore Mobilità Ciclistica – anno 2019**

Elaborato di fine corso - scheda di sintesi

+BICI-CO2

lungo l'Adige nella "Bassa Veronese"

Marzia Genesini

Via San Rocchetto n°52 37050 Belfiore (Vr) info@marziagenesini.eu 349 80 80 274

Architetto

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

Contribuire con azioni concrete alla transizione da un sistema di vita basato sull'uso delle risorse non rinnovabili, ad uno stile di vita sostenibile caratterizzato da un'economia circolare, nello specifico indagando le potenzialità di un territorio a prevalenza agricolo lungo il Fiume Adige nella "Bassa Veronese" attraverso lo sviluppo della mobilità ciclistica.

AA

1 - Obiettivi:

- _ Riduzione dei livelli di emissioni di **CO2** attraverso lo sviluppo di mobilità sostenibile (ciclistica/pedonale);
- _ Attenzione per la Salute dei cittadini, intesa come stile di vita sano in un ambiente poco inquinato;
- _ Promozione della conoscenza del territorio attraverso la sua storia/cultura e la natura;
- _ Differenziazione ed innovazione strutture agricole.

2 – Principali risultati attesi:

Aumento degli spostamenti casa/lavoro e casa/loisir attraverso il mezzo bicicletta ed inserimento delle reti ciclabili di questi territori lungo i principali flussi ciclo-turistici con il conseguente ed auspicabile fiorire di attività agricole ed affini (agriturismi, fattorie didattiche, noleggio bici, noleggio gommoni, guide escursionistiche, coltivazioni biologiche) al fine di innovare l'attuale struttura del sistema agricolo.

3 – Elementi di innovazione / strategici:

Sviluppo di una rete infrastrutturale di piste ciclabili di facile percorrenza unitamente alla creazione di una **grid**/rete di relazioni digitali per garantire l'incremento dei possibili fruitori, locali e non. Formazione specialistica degli operatori sul territorio attraverso corsi di **long- life-learnig**. Pensare all'intermodalità del sistema ciclabile con quello di trasporto automobilistico, ferroviario ed anche fluviale.

4 – Eventuali ricadute occupazionali prevedibili:

Aumento di nuove figure in innovative strutture agricole ed affini.

5 – Soggetti coinvolti:

Enti locali, Associazioni di categoria, Associazioni di volontariato, OGD.

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

Recupero e realizzazione piste ciclabili attraverso la posa di idonea segnaletica e collegamento stazione ferroviaria di San Bonifacio/casello autostradale di Soave, informazione attraverso i canali appropriati.

7 – Punti di forza e punti di debolezza:

Dato l'uso pervasivo dell'automobile, l'utilizzo della bicicletta risulta culturalmente ancora difficile se non come cicloturismo o sportivo.

8 – conclusioni:

La diffusione della ciclabilità permetterebbe una maggior conoscenza del territorio anche come fattore di aumentata coesione sociale.

6 – Punti di forza e punti di debolezza:

Il principale punto di forza è rappresentato dalle piccole dimensioni della superficie urbanizzata, questo favorisce l'uso della bicicletta e gli spostamenti a piedi perchè tutte le strutture funzionali alla vita dei cittadini sono vicine e concentrate.

Poi abbiamo i bassissimi costi necessari alla realizzazione degli interventi presenti in questo elaborato finale.

Tra i punti di debolezza, il principale, è rappresentato dalla mentalità dei cittadini che, nella stragrande maggioranza, prediligono l'automobile anche nei brevissimi spostamenti. Tra questi troviamo anche ciclisti sportivi che continuano ad andare al lavoro in automobile per spostamenti inferiori ai 2 km.

Altro punto di debolezza deriva dalla scarsa attenzione degli amministratori pubblici verso nuovi investimenti atti a favorire gli spostamenti sicuri in bici e a piedi.

7 – conclusioni:

Cambiare la città, oltre che possibile, è indispensabile. Iniziando dai piccoli passi senza attendere grandi opere e faraonici progetti. Tutti, cittadini e amministratori, dobbiamo iniziare dall'ambiente sotto casa, dalla strada di quartiere per cambiare in meglio la nostra città.

Abbiamo vari strumenti, e tra questi Biciplan e PUMS sono elementi utili di condivisione per ripensare, elaborare e attuare una nuova municipalità che possa offrire una migliore qualità della vita partendo da una scelta di mobilità più sostenibile.



UNIVERSITÀ
di VERONA

Dipartimento Neuroscienze, Biomedicina e Movimento

6° Corso di perfezionamento e aggiornamento professionale per una nuova figura professionale: **Esperto Promotore Mobilità Ciclistica – anno 2019**

Elaborato di fine corso - scheda di sintesi

PERCORSI CICLOTURISTICI NELLE COLLINE DEL PROSECCO

Lorenzo Manca

Vicolo Saccon 20/A, San Vendemiano (Tv), lorenzo.manca91@gmail.com, 3472358732

Laurea Magistrale in Scienze dello Sport

La motivazione principale per la quale hai scelto questa relazione finale

Dare risalto a un territorio conosciuto ma non ancora utilizzato al meglio per il turismo ecosostenibile

1 - Obiettivi:

Il mio progetto nasce dalla volontà di sviluppare il turismo ecosostenibile tramite la bicicletta nelle colline del Prosecco, tra Conegliano e Valdobbiadene di recente diventate Patrimonio dell'Unesco.

2 – Principali risultati attesi:

Creazione di alcuni percorsi cicloturistici che permettano di apprezzare la bellezza delle colline di questo territorio, abbinandole a degustazioni enogastronomiche e alla scoperta di ambienti naturali.

3 – Elementi di innovazione / strategici:

Utilizzo "intensivo" delle E-Bike per permettere ai visitatori di gustare con minor fatica la bellezza del territorio e vederlo nella sua interezza (circa 50-60km con 400 metri di dislivello).

4 – Eventuali ricadute occupazionali prevedibili:

Nuovi centri noleggio Bike-E-Bike, guide cicloturistiche, assistenza meccanica, professionisti del turismo (soprattutto sfruttando tutto ciò che è informatico e digitale), esperti enogastronomici.

5 – Soggetti coinvolti:

Esperti promotori cicloturistici, capaci di organizzare e coordinare tutti gli altri esperti del progetto, ovvero le strutture di noleggio, le aziende vinicole, le strutture ricettive e perché no anche esperti sulla tutela e il rispetto dell'ambiente.

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

Creazione percorsi sicuri o meno pericolosi possibili, inserimento di segnaletica adatta sia a viaggiatori italiani quanto a ciclamatori internazionali, trovare l'appoggio di aziende vinicole interessate a spiegare e offrire la bellezza e la bontà dei loro prodotti quanto del territorio.

7 – Punti di forza e punti di debolezza:

Come punti di forza ci sono le nuove tendenze turistiche verso mete "diverse" e più naturali, anche attraverso la bicicletta, la promozione a Patrimonio dell'Unesco di un territorio unico e la qualità del prodotto Prosecco. I punti deboli si riassume in una mancanza di logistica, a partire dall'arrivare in zona (aeroporto non molto vicino) e delle strutture commerciali riguardanti le biciclette.

8 – Conclusioni:

Sfruttando il modello Trentino c'è la possibilità di offrire turismo di alto livello e di ampie possibilità, in un territorio ancora non molto conosciuto sotto questo aspetto.



UNIVERSITÀ
di VERONA

Dipartimento Neuroscienze, Biomedicina e Movimento

6° Corso di perfezionamento e aggiornamento professionale per una nuova figura professionale: **Esperto Promotore Mobilità Ciclistica – anno 2019**

Elaborato di fine corso - scheda di sintesi

I cinesi in bicicletta alla scoperta delle città italiane

Marco Menichetti

Via Europa 18/b – 20097 – San Donato Milanese (MI); mail: mmenico@gmail.com ; cell.: 392 4350742

Diploma di Maturità Scientifica; Manager e senior consultant - Ambiente, Innovazione e Mobilità Sostenibile

Ho scelto questa relazione perché da alcuni anni sono entrato in contatto con il mondo cinese. Ritengo vi siano ampi margini di sviluppo dell'offerta turistica in bicicletta per i cinesi in visita nelle città italiane.

AAAAAAAAAAAAAAAAAAAAAAAAAAAAAAAA

1 - Obiettivi: Il progetto punta a lanciare e poi gestire un'impresa di promozione del cicloturismo nelle principali città italiane, dedicata al mercato cinese. In particolare, il turista cinese potrà vivere delle esperienze dedicate ed esclusive, prenotando e pagando comodamente con il proprio smartphone.

2 – Principali risultati attesi: Nel breve-medio periodo: 1) Costituzione impresa, raccolta finanziamenti, e avvio attività di start-up. Nel medio-lungo periodo: 1) Presenza e consolidamento offerta in almeno 5 Regioni italiane 2) Intercettare e coinvolgere almeno il 5% dei cinesi in visita in Italia.

3 – Elementi di innovazione / strategici: 1) Turismo in bici + Cina , sfruttando appieno gli accordi bilaterali, le agevolazioni e il marketing dedicato al 2020, anno del Turismo Cina-Italia. 2) Offerta di esperienze dedicate ed esclusive, da selezionare, prenotare e pagare con pochi click via smartphone. 3) Selezione, messa in rete e supporto agli operatori del settore, che dovranno garantire biketour esclusivi, anche tematici, in lingua cinese.

4 – Eventuali ricadute occupazionali prevedibili: Potranno essere molteplici, dirette ed indirette, oggi difficilmente quantificabili. Si prevede: 1) Contratti e prestazioni nella nuova azienda. 2) Rete di consulenti per la formazione di guide che parlano cinese. 3) Attività di marketing in Italia e in Cina. 4) Potenziamento del personale (della rete di operatori associati) per effettuare i biketour e gestire le flotte bici.

5 – Soggetti da coinvolgere: 1) Fondazione Italia-Cina. 2) Ministero del Turismo, Regioni e Amministrazioni pubbliche. 3) Maggiori operatori del settore per pagamenti e prenotazioni digitali presenti Cina (WeChat, Alibaba, Ding, ...). 4) Enti di promozione del turismo in Italia e dalla Cina. 5) Operatori cicloturistici già esistenti che operano nelle principali città e regioni italiane. 6) Fiab.

6 – Principali azioni da attivare e primi passi per cominciare: 1) Business Plan, costituzione impresa ed avvio raccolta finanziamenti. 2) Start-up d'impresa. 3) Ideazione, realizzazione e lancio applicazione mobile di promozione, prenotazione e pagamento online di biketour e pacchetti turistici per il mercato cinese. 4) Costituzione (selezione, formazione, definizione accordi, ...) della rete di operatori associati che effettueranno i servizi sul territorio.

7 – Punti di forza e punti di debolezza: Principali punti di forza: 1) Il mercato turistico cinese in Italia vanta già 5 milioni di presenze all'anno ed è in costante espansione (negli ultimi 10 anni ha registrato un +17% all'anno). 2) I cinesi che vanno all'estero hanno ampie possibilità di spesa, effettuano quasi esclusivamente pagamenti online o con carta di credito e desiderano sperimentare nuove mete e fare nuove esperienze. 2) Principale punto di debolezza: 1) L'offerta di viaggi ed esperienze in bicicletta per turisti cinesi è del tutto nuova e da sperimentare: non è detto che sia subito ben accolta.

8 – Conclusioni: Non c'è tempo da perdere. E' l'ora di passare dalle parole ai fatti!



UNIVERSITÀ
di VERONA

Dipartimento Neuroscienze, Biomedicina e Movimento

6° Corso di perfezionamento e aggiornamento professionale per una nuova figura professionale: **Esperto Promotore Mobilità Ciclistica – anno 2019**

Elaborato di fine corso - Scheda di sintesi

Promuovere la Mobilità Ciclistica attraverso i Percorsi per le Competenze Trasversali e per l'Orientamento (PCTO), già Alternanza Scuola-Lavoro

Marco ODDO

Via Firenze, 165 - Catania (CT), marcoddo@gmail.com, 338 7637584

Libero Professionista – FIAB Catania

Il mondo scolastico, preparando gli studenti al mondo del lavoro, va sensibilizzato maggiormente all'utilizzo della bicicletta nella quotidianità, affinché sempre più soggetti adulti ne apprezzino i vantaggi. Quale migliore occasione dei progetti PCTO?



1 - Obiettivi:

Riuscire a creare validi progetti di PCTO (Percorsi per le Competenze Trasversali e per l'Orientamento), già Alternanza Scuola-Lavoro, in cui il mezzo bicicletta diventi lo strumento per promuovere la Mobilità Ciclistica multimodale tra gli studenti delle Scuole Secondarie di Secondo Grado

2 – Principali risultati attesi:

Diffusione della Mobilità Ciclistica nel territorio di appartenenza dell'Istituto Scolastico in cui i PCTO saranno realizzati, con conseguente miglioramento della qualità di vita della comunità di riferimento

3 – Elementi di innovazione / strategici:

Utilizzo consapevole di piattaforme digitali open source e Social Media, che migliorino l'alfabetizzazione digitale degli utilizzatori, favorendone, oltre che la conoscenza e la diffusione, anche il reimpiego in altri ambiti non necessariamente scolastici

4 – Eventuali ricadute occupazionali prevedibili:

Nei PCTO è prevista la figura dell'Esperto Esterno che coordina le attività progettuali del soggetto ospitante, a fronte di una retribuzione economica commisurata alle ore impiegate nel progetto. Inoltre, l'aumento del numero dei soggetti utilizzatori della bicicletta, potrebbe favorire ulteriori occasioni lavorative.

5 – Soggetti coinvolti:

Istituzioni scolastiche - Pubblica Amministrazione - Aziende del Trasporto Pubblico Locale (TPL) - Associazioni territoriali con le quali sviluppare collaborazioni - Società o servizi di bike sharing

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

Predisposizione del progetto di PCTO - Contatto con gli Istituti Scolastici - Sottoscrizione convenzioni e/o affido mandato - Avvio attività

7 – Punti di forza e punti di debolezza:

Incremento delle relazioni, sia con le istituzioni scolastiche che con gli studenti, e conseguente radicamento territoriale (PF) - Produzione di dati utili alla comunità locale (PF) - Aumento del numero dei ciclisti (PF) - Incremento dell'attività fisica e riduzione della sedentarietà degli studenti coinvolti - Costanti modifiche della normativa di riferimento (PD) - Pluralità delle offerte di PCTO (PD)

8 – Conclusioni:

La realizzazione dei progetti di PCTO, oltre che favorire l'incremento degli utilizzatori della bicicletta, si propone di diffondere la cultura della bici, soprattutto tra soggetti parzialmente autonomi nei propri spostamenti, al fine di incentivare un uso responsabile dei mezzi di trasporto. Inoltre, l'intera comunità locale trarrà vantaggio nel breve, medio e lungo periodo, per i risvolti positivi insiti nelle attività svolte in bici.



UNIVERSITÀ
di VERONA

Dipartimento Neuroscienze, Biomedicina e Movimento

6° Corso di perfezionamento e aggiornamento professionale per una nuova figura professionale: **Esperto Promotore Mobilità Ciclistica – anno 2019**

Elaborato di fine corso - scheda di sintesi

“La Scuola luogo di promozione della mobilità ciclistica”
Corso di aggiornamento per insegnanti di ogni ordine e grado.

Maurizio Pavan

Via Bertacchi, 8 Padova maurizio.pavan@gmail.com

Tel. 049 756514 - Cell. 3394483163

Diploma I.S.E.F. Insegnante di Scienze Motorie, in Pensione dal 2018.

Socio FIAB dal 2012.

Motivazione Principale: sono fermamente convinto, che la scuola sia il luogo fondamentale deputato alla trasmissione delle conoscenze e delle competenze. Un ruolo da affidare ad insegnanti motivati, culturalmente preparati e aggiornati, e a cui venga riconosciuta una giusta remunerazione, in grado di coinvolgere le future generazioni verso comportamenti di salvaguardia dell'ambiente, prevenzione e mantenimento della salute, mobilità sostenibile, consumi responsabili. La mia esperienza nella scuola, dimostra che si può fare didattica usando la bicicletta, coinvolgendo insegnanti di altre materie su progetti interdisciplinari, creando momenti di piacevole trasmissione del sapere.

1 - Obiettivi: organizzare nella scuola corsi di aggiornamento, stage, incontri sul cicloturismo.

2 - Principali risultati attesi: scegliere di usare la bicicletta per raggiungere la scuola, organizzare le uscite didattiche in bicicletta, utilizzare i mezzi a basso impatto ambientale scegliendo di visitare città ove esiste il bike-sharing, usare la bicicletta per l'inclusione di allievi diversamente abili. Avvalersi di tour-operator specializzati nel settore.

3 - Elementi di innovazione/strategici: attività didattica, con momenti esperienziali multidisciplinari dimostrando che l'uso della bicicletta è un felice, piacevole e utile aiuto nei progetti didattici. Le palestre delle scuole potrebbero essere utilizzate come piccoli Ostelli, sia negli scambi di conoscenza tra le scuole, sia come sosta e pernottamento dei cicloturisti nel periodo estivo. La gestione della palestra/ostello potrebbe essere affidata agli studenti in alternanza scuola/lavoro.

4 - Soggetti coinvolti: M.I.U.R. Uffici Scolastici Provinciali, Dirigenti Scolastici, Insegnanti, Allievi, Genitori, Promotore della Mobilità Ciclistica.

5 - Principali azioni: Proporre corsi di aggiornamento sull'uso della bicicletta nella scuola, rivolti soprattutto agli insegnanti di Scienze Motorie, ma anche agli insegnanti di altre materie.

6 - Punti di forza: costruire percorsi di didattica esperienziale multidisciplinare. Rendere consapevoli i soggetti coinvolti che scegliere come mezzo di spostamento la bicicletta aiuta a non inquinare, decongestionare le strade, velocizzare gli spostamenti in città, abbassare lo stress urbano dato da rumore e caos, praticare un'attività motoria, godere degli spostamenti lenti in mezzo alla natura.

7 - Punti di debolezza: responsabilità civili e penali degli Insegnanti e dei Dirigenti Scolastici quando si svolgono attività all'esterno degli edifici scolastici. Poche infrastrutture dedicate al cicloturismo. Risorse economiche per il Promotore della Mobilità Ciclistica.

8 - Conclusioni: L'Esperto Promotore della Mobilità Ciclistica è l'anello e il collante di tutte quelle scelte, oramai irreversibili, che sono diventate come un "mantra": salvaguardia dell'Ambiente, prevenzione della Salute, mobilità Sostenibile.

Riconoscere e remunerare le competenze specifiche del Promotore della Mobilità Ciclistica è la sfida a cui siamo chiamati, e la Scuola per quanto mi riguarda, è uno dei settori chiave da cui iniziare a lavorare.

7 – Punti di forza e punti di debolezza:

Punto di forza è la possibilità di coniugare benessere, divertimento, informazioni utili e diffusione di comportamenti responsabili. L'ampio spettro di temi e servizi proposti può rendere progetto dispersivo.

8 – conclusioni:

Il progetto sarà caratterizzato da un processo per prove ed errori considerata la scarsa esperienza e il modello basato sull'offerta di soluzioni una volta "ascoltati" i bisogni specifici del pubblico.



UNIVERSITÀ
di VERONA

Dipartimento Neuroscienze, Biomedicina e Movimento

6° Corso di perfezionamento e aggiornamento professionale per una nuova figura professionale: **Esperto Promotore Mobilità Ciclistica** – anno 2019

Elaborato di fine corso - scheda di sintesi

Raccordo tra le piste ciclabili del Biffis e del Camuzzoni a Verona

Alberto Scarlini

via Bionde 90 Verona, alberto.scarlini@gmail.com, + 39 333 3894819

Laurea in giurisprudenza, Corso di perfezionamento in Amministrazione Pubblica. Master in Internal Auditing e Compliance.

.....
AA

1 - Obiettivi:

– dimostrare che senza il vincolo di dover tenere presente le esigenze (circolazione e sosta) del traffico a motore privato, possono essere realizzate soluzioni per la mobilità dolce con celerità ed economicità. Realizzare il raccordo nel primo punto di interruzione di una ciclovia di importanza internazionale, proveniente, nel solo territorio italiano, dal Brennero (Valle dell'Isarco), dal Passo Resia (Val Venosta) e da Prato alla Drava (Val Pusteria).

2 – Principali risultati attesi:

– realizzazione del raccordo con immediatezza e poca spesa. Razionalizzazione delle direttrici di traffico privato. Messa in sicurezza di una strada, via aeroporto Berardi, sede dell'Istituto Alberghiero Berti frequentato da diverse centinaia di persone, tra studenti di corsi ordinari e serali, personale docente e ausiliario.

3 – Elementi di innovazione / strategici:

– le esigenze del mezzo a motore privato sono le ultime in termini di priorità; utilizzo delle corsie preferenziali da parte di mezzi pubblici e biciclette che, quindi, circolerebbero in sede propria e non in coabitazione con pedoni.

4 – Eventuali ricadute occupazionali prevedibili: – nessuna.

5 – Soggetti coinvolti: – Uffici Comunali preposti in collaborazione con FIAB e associazionismo locale.

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

– sopralluogo in loco, verifica delle autorizzazioni necessarie, redazione di un progetto di massima con indicazione del posizionamento della segnaletica verticale ed orizzontale e individuazione dei punti di installazione delle telecamere.

7 – Punti di forza e punti di debolezza:

– il risparmio nell'esecuzione e la celerità di realizzazione, un miglior flusso dei mezzi pubblici, una maggior sicurezza dei ciclisti che possono transitare in sede quasi dedicata, sono contrapposti alla lunghezza dei sensi unici per veicoli a motore privati. Altro punto di debolezza è rappresentato dalle energie e risorse necessarie per convincere territorio e decisori ad un cambio di paradigma i cui risultati in termini di salute, benessere e rivalorizzazione anche immobiliare potrebbero non essere immediatamente percepiti.

8 – Conclusioni:

– si intende mettere in evidenza che un approccio che non parta da una visione di una sorta di "diritti acquisiti del traffico veicolare a motore privato" permetta una fruizione più comunitaria delle strade pubbliche, con vantaggi in termini di sicurezza e sostenibilità ecologica ed economica.



UNIVERSITÀ
di VERONA

Dipartimento Neuroscienze, Biomedicina e Movimento

6° Corso di perfezionamento e aggiornamento professionale per una nuova figura professionale: **Esperto Promotore Mobilità Ciclistica** – anno 2019

Elaborato di fine corso - scheda di sintesi

“FREEDOM CICLYNG” Guida Cicloturistica nella Bassa Friulana

Nome e Cognome

Silvia Stefani

Diploma d'arte in Moda e Costume

Trasformare un hobby nella mia attività professionale

1 - Obiettivi:

Diventare per professione una Guida Cicloturistica, creare dei percorsi dedicati alla scoperta della Bassa Friulana per il bacino di utenti che si riversano, durante la stagione estiva, nella località turistica di Lignano Sabbiadoro.

2 – Principali risultati attesi:

Far diventare questa attività la mia principale fonte di reddito essendo una figura professionale che è assente nel territorio.

3 – Elementi di innovazione / strategici:

Creare un servizio di cui c'è richiesta ma a cui manca la figura professionale. Differenziare le gite cicloturistiche in due fasce: percorsi fissi, e percorsi personalizzati a richiesta del cliente.

4 – Eventuali ricadute occupazionali prevedibili:

La continua crescita della domanda del servizio proposto potrebbe creare il posto per collaboratori con figura professionale simile alla mia.

5 – Soggetti coinvolti:

Strutture ricettive della Bassa Friulana; Aziende Agroalimentari; Agriturismi, cantine tipiche; Pubblica amministrazione; Noleggi e meccanici di biciclette presenti nell'area interessata; Partner della mobilità.

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

Creare una forte strategia di marketing, realizzare un logo aziendale d'impatto e materiale informativo per farmi conoscere. Apertura Partita Iva.

7–Punti di forza e punti di debolezza:

Punto di forza: novità del servizio proposto.

Punto di debolezza: collegamenti fra le varie aree interessate dai percorsi cicloturistici ideati.

8 – Conclusioni:

Forte della novità del servizio, sono sicura di un andamento in crescita dell'azienda, che sarà veicolo oltre che di un'esperienza sul territorio, di un punto di vista differente riguardo la mobilità sostenibile.



UNIVERSITÀ
di VERONA

Dipartimento Neuroscienze, Biomedicina e Movimento

6° Corso di perfezionamento e aggiornamento professionale per una nuova figura professionale:
Esperto Promotore Mobilità Ciclistica – anno 2019

Elaborato di fine corso - scheda di sintesi

Bici , scuola e natura : alla scoperta delle biodiversità.

Massimo TOCCI

Strada Tirabrasse 20/A - 10060 Bricherasio (TO)

massimo.tocci63@gmail.com

Cell. 3336384797

AAAAAAAAAAAAAAAAAAAA

1 - Obiettivi:

Promuovere la sensibilizzazione e la scoperta di aree naturalistiche attraverso un mezzo ecologico e rispettoso della natura. Attivazione di un modello sperimentale per studenti e istituti della scuola secondaria (I e II grado).

2 – Principali risultati attesi:

Sensibilizzare studenti ed insegnanti sulla presenza di numerose aree naturalistiche (con biodiversità). Costruire un percorso interdisciplinare per la realizzazione di itinerari ed uscite didattiche alla scoperta della Rete Natura 2000.

3 – Elementi di innovazione / strategici:

Utilizzo di esperienze e contatti utili per la trasmissione dei valori per la conservazione delle biodiversità. Ricerca di partner sul territorio per l'utilizzo delle diverse competenze e professionalità.

4 – Eventuali ricadute occupazionali prevedibili:

Formazione di personale esperto per la realizzazione delle attività previste.

5 – Soggetti coinvolti:

Soggetti istituzionali : Regione, Città Metropolitana e Comuni - ISPRA - ARPA - Ente Parchi - Miur / USR - Associazioni Promozione Sociale , FIAB .

Soggetti privati : guide turistiche, noleggio bike, strutture ricettive alberghiere e gastronomiche.

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

Coinvolgimento degli attori , individuazione di una micro area per la creazione di un piano pilota (da esportare in seguito su tutta la regione) e ricerca di un finanziamento (o sponsor) .

7 – Punti di forza e punti di debolezza:

Utilizzo delle conoscenze derivanti dalla partecipazione al progetto life sic2sic .

Difficoltà nel reperimento fondi .

8 – conclusioni:

Da esperienze pregresse in ambito scolastico e naturalistico è possibile ipotizzare una sensibile partecipazione dei soggetti interessati ed una risposta positiva in termine di interesse e partecipazione degli studenti. Il binomio bici-natura è certamente un' argomento attuale .



UNIVERSITÀ
di VERONA

Dipartimento Neuroscienze, Biomedicina e Movimento

6° Corso di perfezionamento e aggiornamento professionale per una nuova figura professionale: **Esperto Promotore Mobilità Ciclistica – anno 2019**

Elaborato di fine corso - scheda di sintesi

ZONA 30

Paolo Vignolo

Vicolo dietro caserma chiodo 4 Verona

Paolovignolo66@gmail.com

3356972081

Laurea in scienze politiche

ZONA 30 E' UN AREA CITTADINA OVE LA MINORE VELOCITA CONSENTITA PERMETTE UNA MIGLIORE CONVIVENZA TRA AUTO , BICICLETTE , PEDONI (tra in quali includerei con particolare attenzione i) PORTATORI DI DISABILITA.

ZONA 30 E' UN LUOGO DI CONDIVISIONE E RIAPPROPRIAZIONE DELGI SPAZI COMUNI

La ragione principale per la quale ho scelto questo argomento di tesina è esattamente lo stesso motivo che mi ha portato a frequentare il corso ovvero la ricerca di un modello di convivenza , di gestione della vita , degli spazi comuni , dell'economia diverso da quello attuale.

ZONA 30 rappresenta appunto un paradigma di condivisione delle cose comuni , di buonsenso e moderazione nella gestione di queste , di riappropriazione dei rapporti interpersonali.

1 - Obiettivi:

L'obbiettivo e cercare di promuovere il concetto di ZONA 30 non solamente come legato alla mobilita ma come metafora della convivenza comune del "pubblico " inteso come proprieta di tutti. Il tentativo e' quello di promuovere questo concetto soprattutto in coloro che meno sono sensibili alle tematiche della condivisione degli spazi ,delle cose comuni del rispetto dell'ambiente.

ZONA 30 e'in se un concetto estremamente sintetico , addirittura identificabile gia nella sola segnaletica stradale che lo rappresenta , ed al tempo stesso e' metafora di molte altre cose

L'idea di creare e rafforzare un Logo che abbia forza di esprimere in modo sintetico , piacevole , tutti i temi che sottende

2) – Principali risultati attesi:

Diffondere attraverso un marchio il concetto di ZONA 30 soprattutto fra le persone che meno sanno a cosa si riferisca .

3 – Elementi di innovazione / strategici:

Lo strumento principale e' quello di creare delle magliette con il logo ZONA 30 da vendere e distribuire .Le maglie ed il logo devono essere il più possibili piacevoli , neutri privi di alcuna connotazione specifica .

Il messaggio non vuole essere del tutto esplicito per incuriosire le persone ed evitare di rimandare ad una logica di schieramenti ideologici ;la qual cosa si vuole assolutamente evitare.

ZONA 30 vuole essere un concetto di condivisione non di contrapposizione.

4 – Eventuali ricadute occupazionali prevedibili:

L'eventuale creazione di un marchio ben individuato potrebbe portare alla creazione di una linea di abbigliamento "urban" per bicicletta o anche altre attività fisiche nello spirito del logo.

La promozione potrebbe essere fatta anche nelle scuole con la vendita delle magliette.

L'attività di promozione delle ZONE 30 potrebbe essere anche in generale una attività di promozione di attività culturali, ricreative e commerciali.

5 – Soggetti coinvolti:

- 1) Simpatizzanti passivi – sono coloro che semplicemente accettano di ricevere qualche contenuto inerente la zona 30 o di parlarne.
- 2) Simpatizzanti attivi – sono coloro aggiungono o scambiano contributi su Zona 30 sui social o che acquistano la maglietta e portandola se ne fanno promotori
- 3) Compagni di viaggio – sono coloro che vogliono farsi parte attiva nella promozione della ZONA 30

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

- sviluppo conoscenza canali social (facebook- Instagram) ed altri mezzi di comunicazione cercando di allargare il piu possibile la platea delle persone che possano venire coinvolte

-alternare i contenuti alla promozione del solo logo in modo da associarli il piu possibile nella percezione delle persone

- cercare le persone che possano fare da promotore /hub (compagni di viaggio) con cui condividere le idee, svilupparle

7 – Punti di forza e punti di debolezza:

la novità dell'idea sta nella totale assenza di giudizio o declinazione ideologica e di appartenenza della cosa il logo è assolutamente neutro , muto

La debolezza sta nella mia personale inesperienza nella gestione dei social e del marketing in generale .

8 – conclusioni:

Spero che in qualche modo questo sforzo possa contribuire ,anche se naturalmente in minima parte ,a cambiare , come è stato per me , lo sguardo delle persone sul mondo circostante , il senso del bene comune , della condivisione.



UNIVERSITÀ
di VERONA

Dipartimento Neuroscienze, Biomedicina e Movimento

6° Corso di perfezionamento e aggiornamento professionale per una nuova figura professionale: **Esperto Promotore Mobilità Ciclistica – anno 2019**

Elaborato di fine corso - scheda di sintesi

L'ACCOMPAGNATORE TURISTICO e IL CICLOTURISMO a VERONA: una prospettiva di lavoro

Laura Zanini

Verona, laurazanini85@virgilio.it, 3480802439

Laurea triennale in Lingue e Culture per il Management Turistico

Laurea Specialistica in Lingue per la Promozione del Turismo e l'Organizzazione di Eventi

La motivazione principale per la quale hai scelto questa relazione finale

Valutare le prospettive di lavoro per un accompagnatore turistico nell'ambito del cicloturismo a Verona e provincia.

1 - Obiettivi:

Analizzare il territorio veronese e la sua provincia dal punto di vista del cicloturismo (nazionale e straniero) per lo sviluppo dell'attività di accompagnatore cicloturistico.

2 – Principali risultati attesi:

Definire le opportunità professionali per un accompagnatore turistico nel cicloturismo.

3 – Elementi di innovazione / strategici:

Rendere la figura dell'accompagnatore turistico maggiormente dinamica e attiva per sviluppare forme di turismo sostenibile e legato al proprio territorio.

4 – Eventuali ricadute occupazionali prevedibili:

Preparazione e accompagnamento di tour ed escursioni in bicicletta e a piedi sul territorio veronese per turisti ma non solo.

5 – Soggetti coinvolti:

Un'agenzia viaggi (per la parte burocratica e assicurativa), un noleggiatore di bici (per la logistica) e l'accompagnatore turistico (con connotazione di esperto promotore della mobilità ciclistica).

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

Preparazione di percorsi valutando e predisponendo la traccia, la logistica, la reale fattibilità e la definizione delle particolarità culturali, paesaggistiche e culinarie. Segue il racconto descrittivo e tecnico del percorso per la pubblicazione e la vendita. Importanti anche i primi contatti con fornitori vari (agenzia di viaggi, ditta di noleggio, ristoranti, agriturismi e cantine).

7 – Punti di forza e punti di debolezza:

Come punti positivi, la forte attrattività turistica del territorio veronese, il desiderio di conoscere le particolarità del territorio e la crescita della consapevolezza che l'attività fisica porta benefici alla salute a 360°; mentre tra i negativi, la burocrazia, l'essere un ponte tra più soggetti interagenti (dai fornitori ai clienti finali) e la stagionalità della tipologia di lavoro.

8 – conclusioni:

Se la richiesta di cicloturismo e di vacanza attiva sono una tendenza in aumento per varie fasce di turisti, l'accompagnatore turistico non può essere solamente la figura organizzativa di viaggi "standard" e "fissi", ma può rendere un viaggio, un'escursione o una semplice visita un'esperienza del proprio territorio.