



Programma mercoledì 14 Settembre 2016

La città dei bambini

Sala Rossa

h 10.30 – 11.00 Saluti istituzionali e introduzione

Nel corso della prima edizione di CosmoBike Mobility abbiamo voluto darci un obiettivo ambizioso: immaginare le città italiane del 2030 per procedere a una progettazione programmatica e in grado di lasciarsi alle spalle la tendenza così diffusa nel nostro paese di ragionare in termini di emergenze e di esperienze personali.

Con la seconda edizione abbiamo voluto spingerci oltre, cercando di rappresentare la città dei bambini, un luogo ideale in cui infrastrutture e programmi di mobilità vengono pensati e progettati tenendo in prima considerazione le esigenze dei più deboli e fragili della nostra società. Se una città è ospitale per un bambino, lo sarà per tutti.

Sessione plenaria

Intervengono:

- Graziano Delrio*, Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti
- Paolo Coin, Project Manager CosmoBike Show
- Diego Valsecchi, Direttore Commerciale Veronafiere
- Paolo Pinzuti, Cycling Development Officer, Bikenomist srl
- Manfred Neun, Presidente della European Cycling Federation

Sala Rossa

h 11.15 – 12.15 Governance Europea per la mobilità nuova

La mobilità nuova non si improvvisa: esistono una serie di esempi provenienti da tutta Europa che possono essere presi a modello per il legislatore che vuole implementare mobilità di trasporto e di urbanesimo che mettano al centro la persona. Copiare non è mai una buona soluzione perché ogni paese è differente dall'altro, ma ci sono delle linee guida che possono essere perseguite e applicate ovunque con esiti positivi.

Talk show

Intervengono:

- Paolo Gandolfi, Parlamentare PD
- Diego De Lorenzis, Parlamentare M5S

Modera:

- Paolo Pinzuti, Cycling Development Officer, Bikenomist srl

Sala Rossa

h 12.30 – 13.30 Lo spazio del gioco e l'accessibilità

Lo spazio pubblico urbano, sia esso costruito o verde, è ciò che fa la qualità delle nostre città. Il suo essere sicuro, inclusivo e accessibile per tutte le persone – quale che sia il loro sesso, età, condizione fisica, stato socio-economico, cultura e religione – è ciò che rende la città sostenibile (Agenda 2030 delle Nazioni Unite per lo sviluppo sostenibile).

Le aree gioco e i parchi devono pertanto essere anch'esse accessibili a persone di ogni età e con qualsiasi livello di abilità fisica. Il diritto dei bambini al riposo e al tempo libero, al gioco e alle attività ricreative è sancito dalla Convenzione sui Diritti dell'Infanzia dell'ONU. E i bambini con disabilità fisiche o mentali hanno il diritto di partecipare attivamente alla vita della comunità.

Considerare la diversità, che sia fisica o culturale, all'interno del progetto non solo permette al maggior numero possibile di utenti di poter partecipare alle attività all'interno dello spazio pubblico, ma può

migliorare le condizioni di fruizione dello spazio per tutte le persone. In altri termini, “va preso atto che lo spazio pubblico urbano rappresenta una categoria chiave per la costruzione della città sostenibile in quanto capace di mobilitare contemporaneamente le dimensioni della qualità ambientale, della coesione sociale e delle prestazioni economiche di un insediamento umano” (cit. Silvia Macchi).

Breakout Session

Intervengono:

Fano, città dei bambini

Massimo Serì, Sindaco del Comune di Fano

Quando le strade diventano una festa

Pinar Pinzuti, Bisikletizm, Izmir, Turchia

Vivere il parco giochi

Claudia Protti, Cerpa – Criba

Ciclabilità urbana, un approccio cognitivo per nostre città

Giovanna Canziani, Psicologa

Progettazione partecipata: era un parcheggio

Stella Mecozzi, Operatrice sociale

h 13.30 – 14.30 Pausa Pranzo

Sala Salieri

h 14:30 – 16:30 Bike to School

Soltanto il 16% dei bambini arriva da solo a scuola, il restante 84% è accompagnato in auto dai genitori o comunque da un adulto. Percentuali capovolte rispetto agli anni '70, quando la stragrande maggioranza dei piccoli studenti andava a scuola da solo.

Eppure per i pediatri insegnare ai figli come raggiungere in autonomia la scuola, evitando i pericoli, è un grande aiuto per la crescita psicologica ed emotiva: “I bambini che vanno a scuola accompagnati in macchina, sostiene la letteratura medica, sono meno reattivi di quelli che vanno in bicicletta o a piedi. Giocano meno, sono spesso in sovrappeso, hanno minore sicurezza e autostima”.

Incentivare l'uso della bicicletta tra i bambini, in particolare a scuola, vuol dire favorire la loro indipendenza e autonomia, non solo negli spostamenti. L'Italia però è ancora tra i Paesi europei con la minore percentuale di tragitti in bici casa-scuola, e il motivo è soprattutto la paura dei genitori per i pericoli del traffico. Andare in compagnia portando gli altri utenti della strada ad andare più piano, è un modo per vincere questa paura.

Breakout Session

Intervengono:

Il Bicipus compie 10 anni

Alessandro Meggiato, Comune di Reggio Emilia

Linee guida per un Piano Partecipato di Mobilità Scolastica Sostenibile

Roberto di Bussolo, Comune di Venezia

Il Bike to School come strumento di welfare

Simone Piacentini, Assessore Comune di Lodi

La Responsabilità: il quadro legislativo sul tema casa-scuola

Jacopo Michi, Ufficio Legale FIAB

La children cycling academy di Vienna: un concetto unico e innovativo di educazione al traffico

Marlene Mellauner, Schulerblick, Vienna Cycling School

Mamme in bici: educare all'uso della bici a Milano

Federico del Prete, Vicepresidente CycloPride Italia APS

Sala Vivaldi

h 14:30 – 16:30 Infrastrutture per città ciclabili

Per incentivare l'uso della bicicletta è necessario ricercare caratteristiche geometriche e funzionali relativamente elevate per i percorsi ciclabili in modo da consentire una buona velocità commerciale ai ciclisti che effettuano spostamenti di medio-lungo raggio. Per una corretta progettazione dei percorsi ciclabili bisogna quindi considerare diversi elementi: la classificazione funzionale del percorso, gli standard geometrici, la gestione dei conflitti laterali e longitudinali, il tipo di pavimentazioni, la messa in sicurezza degli attraversamenti, la risoluzione dei conflitti agli incroci, la manutenzione dei bordi, e molto altro ancora.

Breakout Session

Intervengono:

Creare una strategia per rendere le strade più sicure: il caso di Londra

John Murray, Road Safety Principal Strategy Planner, Transport for London

Tenere insieme mobilità e spazio pubblico come chiave per favorire la ciclabilità: il caso di Vitoria-Gasteiz

Gianni Rondinella, Universidad Politécnica de Madrid

Materiali per la costruzione di piste ciclabili: DrainBeton®

Riccardo Rampini, ingegnere stradale e consulente DrainBeton® Betonrossi S.p.A.

Aumentare la sicurezza e il comfort dei ciclisti: il progetto europeo Xcycle

Federico Fraboni e Marco De Angelis, Università di Bologna

Sala Rossa

h 16:30 – 17:30 Club delle Città 30eLode

Città di piccole e medie dimensioni possono essere laboratori a cielo aperto in cui sperimentare nuovi modelli di mobilità, mettendo in rete le esperienze per sconfiggere insieme i tanti problemi derivanti dal traffico motorizzato: sono 15 i Comuni che hanno gettato le basi per un'alleanza in nome della mobilità nuova con la creazione del "Club delle Città 30 e Lode", visto che con 61 auto ogni 100 abitanti, l'Italia si colloca saldamente ai vertici delle classifiche europee per tasso di motorizzazione, congestione e inquinamento e si stima che proprio a causa del traffico ogni anno il nostro Paese manda in fumo 5 miliardi di euro, pari all'1,5% del PIL nazionale.

Tavola rotonda

Intervengono:

- Giuseppe Forte – Assessore alla Mobilità del Comune di Pisa
- Daniela Gerosa – Assessore alla Mobilità del Comune di Como
- Massimo Seri, Sindaco del Comune di Fano
- Stefano Maggi – Assessore alla Mobilità del Comune di Siena
- Paolo Confalonieri – Assessore alla Mobilità del Comune di Monza
- Alessia Manfredini – Assessore alla Mobilità del Comune di Cremona
- Andrea Civati – Assessore alla Mobilità del Comune di Varese
- Fabio Bergamaschi – Assessore alla Mobilità del Comune di Crema
- Paola Nobis – Assessore alla Mobilità del Comune di Mantova
- Giuliano Piccotti – Assessore alla Mobilità del Comune di Pomezia
- Enrico Pizza – Assessore alla Mobilità del Comune di Udine
- Caterina Ferri – Assessore alla Mobilità del Comune di Ferrara
- Daniela Belliti – Assessore alla Mobilità del Comune di Pistoia
- Simone Piacentini – Assessore alla Mobilità del Comune di Lodi

Moderata:

Davide Lazzari, Assessore alla Mobilità del Comune di Pavia

Programma giovedì 15 Settembre 2016

La città del futuro

Sala Salieri

h 10.30 – 12.00 Città e quartieri Senz'auto

Giovedì 15 settembre 2016 CosmoBike Mobility ospiterà una serie di interventi sul tema della “Città del Futuro”

Sala Salieri

h 10.30 – 12.00 Città e quartieri Senz'auto

Molte città di tutto il mondo stanno cercando di mitigare le conseguenze del massiccio uso di automobili introdotto negli ultimi decenni. Riducendo le emissioni di CO2 attraverso la moderazione del traffico e pianificando spazi pubblici più attrattivi, hanno dimostrato una certa efficacia. È un compito ancora più importante quello di collocare nell'immaginario collettivo il diverso uso che possono offrire gli spazi oggi destinati ai parcheggi.

Creare spazi vivibili aprendo le strade e il loro uso ai cittadini e chiuderlo alle macchine, ci aiuta a prefigurare un quadro di come una città potrebbe sembrare se ci fosse una nuova distribuzione dello spazio urbano che dia priorità ad una maggiore condivisione della piramide dello split modale. L'abilità delle singole città di rispondere a queste sfide determinerà la possibilità di rimettere la vita umana in cima alla scala delle priorità delle aree urbane.

Breakout session

Intervengono:

Mobilità sostenibile: dagli ecoquartieri alle green infrastructure

Maria Rosa Vittadini, Professore di Tecnica e Pianificazione Urbanistica, IUAV

Il futuro di Torino, città dell'auto

Maria Lapietra, Assessore alla Mobilità, Comune di Torino

Città senz'auto in Italia? No, grazie

Anna Donati, Gruppo mobilità Kyoto Club

Programma ciclabile per una città ad alta densità: la strategia di Goteborg, 2015-2025

Malin Mansson, Bicycle Strategic planning city Göteborg

T-Riciclo: veicolo fotovoltaico per la mobilità sostenibile in città

Lorenzo Lusetti, Project Manager Ecologia Soluzione Ambiente S.p.A.

Ralph Herbertz*, VCD Give streets back to the people

Sala Rossa

h 12.15 – 13.15 Sicurezza e Moderazione del Traffico

La prima e più importante questione che le azioni per la difesa e diffusione della mobilità ciclistica urbana devono saper affrontare è quella della costruzione di un contesto generale “amico” della bicicletta, nel quale cioè sia possibile per un ciclista muoversi ovunque in modo confortevole e sicuro. Moderazione del traffico non significa solo far andare più piano le auto: se così fosse, tanto varrebbe limitarsi a disseminare le città di dossi, nell'attesa che sistemi più efficienti di controllo delle autovetture le costringano ad un rigoroso rispetto dei limiti. Moderazione significa invece affrontare l'enorme problema della qualità degli spazi pubblici urbani e quindi porsi in primo luogo l'obiettivo della loro riqualificazione per incentivarne usi più ricchi ed articolati in un contesto di 'pacifica' convivenza.

Breakout session

Intervengono:

Cambiare il comportamento delle popolazioni per una maggiore sicurezza in strada

Giovan Battista Tiengo, Docente di Psicologia del Traffico Università Cattolica di Milano

Mobilità e traffico: aspetti Psicologici e promozione del cambiamento

Pier Angelo Sardi, Presidente di RAMSES, Ricerca ed Azioni per una Mobilità Sicura e Sostenibile

Promuovere sicurezza per cittadini informati e consapevoli

Paolo Goglio, Direttore di Noisicuri Project

Sala Vivaldi

h 12.15 – 13.15 Bikenomics, from bike to business

La modifica di qualunque abitudine ha necessariamente delle implicazioni di natura sociale, politica ed economica. Anche la modifica delle abitudini di mobilità comporta una serie di implicazioni di natura economica. Cosa succede quindi se i cittadini invece dell'automobile scelgono di utilizzare la bicicletta o andare a piedi? Si crea la bikenomics che, secondo la European Cyclists' Federation vale oltre 200 miliardi di euro/anno.

Breakout session

Intervengono:

Bikenomics, numeri e opportunità per le aziende

Luca Tamini, URB&COM Lab, Dipartimento di Architettura e Studi Urbani, Politecnico di Milano

Eugenio Gattolin, Confcommercio Veneto; Michele Lacchin, Confesercenti Veneto

Conoscere per deliberare: l'importanza dei dati

Enrico Durbano, Direttore commerciale Eco-counter

Costi e benefici sociali degli investimenti sulla mobilità ciclabile: esperienze dai Paesi Bassi

Paolo Ruffino, Kees van Ommeren, Pascal van den Noort – Decisio | Economic Consulting

h 13.30 – 14.30 Pausa Pranzo

Sala Rossa

h 14.30 – 16.00 Cicloturismo urbano

L'Italia è il paese che guida la classifica dei paesi con il più alto numero di siti UNESCO riconosciuti. Questo perché la straordinaria cultura e vivacità culturale del Bel Paese, l'ha portata a essere un territorio senza uguali nel mondo: la bellezza dell'Italia è talmente diffusa che non è possibile distinguere tra turismo urbano e turismo extraurbano, Perché quindi relegare il cicloturismo alle sole aree rurali tralasciando le città che, invece, vengono spesso e volentieri attraversate da questi itinerari? Visitare una città a piedi può essere un'esperienza stancante, perché quindi non utilizzare la bicicletta per la scoperta delle nostre meravigliose città d'arte?

Sessione plenaria

Intervengono:

Le Touristical Mass, un'idea per lo sviluppo della ciclabilità attraverso il turismo

Paolo Pinzuti, Direttore Sviluppo, Bikenomist srl

Omogeneizzare la segnaletica stradale per uno sviluppo della ciclabilità

Livio Gallina, Amministratore delegato Si.Se

Dal GSA al GRAB, un progetto per Roma

Marco Pierfranceschi – Assessore Mobilità VII Municipio Comune di Roma

Bike sharing' e patrimonio: da Dresda (Germania) alla SmartBike

Kristian Brink – NextBike GMBH

Sala Vivaldi

h 14.30 – 16.00 Spazi Condivisi

È dimostrato che la segregazione data da diverse velocità di marcia, cartelli stradali e iper-regolamentazione non sia l'unico modo nel quale lo spazio urbano può essere fruito armoniosamente da tutti gli utenti della strada. Attraverso una nuova pianificazione delle aree urbane con spazi a bassa velocità e privi di regolamentazione possiamo integrare il traffico nelle attività umane invece che isolarlo, incoraggiando comportamenti più responsabili da parte di ogni utente, favorendo una maggiore comunicazione dell'uno con l'altro. Ciò è già stato tradotto in un decremento significativo dell'incidentalità mortale e incremento della qualità dello spazio pubblico. È essenziale iniziare a pensare davvero agli spazi condivisi dove sia possibile relazionarsi in modo più umano e armonioso.

Sessione plenaria

Intervengono:

Diamo strada alle persone

Matteo Dondé, Direttore Scientifico, Bikenomist srl

Pianificare strade vivibili: la strategia di Vitoria-Gasteiz

Juan Carlos Escudero, Head of Information & Innovation for Urban Sustainability Unit, Vitoria-Gasteiz, Spagna

Spazi condivisi e biciclette: una buona combinazione?

Ruben Loendersloot, De Loendersloot Groep

Condividere per non sprecare

Danilo Odetto, Architetto

"Via Ariosto Urban Renaissance"

Paolo Bedogni, Studio di Architettura Paolo Bedogni

Sala Rossa

h 16.15 – 17.15 Cicloparcheggi, soluzioni per la sicurezza

Insieme alla sicurezza stradale, il furto si rivela il primo e più problematico deterrente all'uso della bicicletta. La paura del furto della bici, specialmente nelle aree urbane, è il vero elemento di sabotaggio del mercato, abbassando la spesa media nel mezzo, alimentando un mercato di bassa fascia per usi occasionali e non continuati. Gli sviluppi tecnologici degli antifurti non hanno ancora risolto il problema, aumentano le denunce e furti. Il parcheggio custodito per biciclette è, al momento l'unico servizio in grado di assicurare pienamente i mezzi, soprattutto in circostanze strategiche come punti di interscambio, stazioni dei treni e delle metropolitane. Un servizio, ripescato da un recente passato, che sta conoscendo nuovi modelli e soluzioni grazie alla riesplorazione del ciclismo urbano in questi anni, o per iniziativa privata che pubblica. Aumentano le sperimentazioni di automazione, di commistione con altri servizi e funzioni: tra il turismo e gli eventi culturali, ecco i parcheggi di nuova generazione, con i casi italiani più interessanti. Quale tra questi modelli è destinato ad imporsi, in quella che sembra una rapida crescita della domanda e dell'offerta?

Breakout session

Intervengono:

Progettare una velostazione, istruzioni per l'uso

Davide Maggi, Co-founder La Stazione delle Biciclette di Milano

Servizi, intrattenimento, socialità: un nuovo modello di business

Simona Larghetti, Project Manager Dynamo – la Velostazione di Bologna

Turisti e pendolari nella prima velostazione del Sud

Paco Ricchiuti, Product Manager Velo Stazione di Bari

Lockbike: parcheggio e bike sharing in un'unica soluzione

Moreno Naldi, amministratore Delegato, Wayelog S.r.l.

Programma venerdì 16 Settembre 2016

Comunicare il cambiamento

Sala Vivaldi

h 10.00 – 13.30 Corso di formazione per architetti ed ingegneri

Corso di formazione realizzato grazie al contributo di FIAB onlus



Giornata di formazione tecnica rivolta ai professionisti: 3 CFU per Ordine degli Architetti e 3 CFU per Ordine degli Ingegneri

Quando si parla di bici è troppo facile fermarsi al prodotto senza considerarne l'uso e le implicazioni dell'uso. La bicicletta è uno strumento rivoluzionario che è in grado di portare molti cambiamenti positivi nella nostra società. La bicicletta è il mezzo di trasporto più veloce in assoluto per muoversi su distanze inferiori ai 5 km, ma in Italia molti non si avvicinano perché non si sentono protetti e garantiti e così nasce il traffico, l'inefficienza economica e una serie di effetti negativi che finiscono per colpire soprattutto i più piccoli.

È preciso compito di tecnici ed esperti che si occupano di mobilità garantire ai bambini un'esistenza dignitosa e metterli nelle condizioni di affrontare la propria vita con gli strumenti più idonei. E il primo passo deve passare necessariamente per rendere le nostre città luoghi più accoglienti per i bambini di oggi che saranno gli adulti di domani. Invece di proteggere i nostri bambini perché li riteniamo troppo fragili per le nostre città, dobbiamo lavorare tutti assieme per ingentilire le nostre città e farle tornare a essere dei luoghi a misura di bambino.

Il corso presenterà esperienze italiane ed estere di successo che possono essere ripetibili anche nelle nostre città e paesi. I docenti hanno maturato pluriennale esperienza specifica sul tema.

Programma:

- ore 10.00 Registrazione*
- ore 10.15 Saluti e presentazione del corso UniVR – Presidente degli ordini e Marco Passigato*
- ore 10.30 Diamo strada alle persone – Matteo Dondé*
- ore 11.00 Il Biciplan all'interno della pianificazione urbana – Francesco Seneci*
- ore 11.30 Moderazione del traffico, zone 30 e ciclabilità diffusa – Alfredo Drufuca*
- ore 12.00 Come realizzare un Bicibus: l'esperienza decennale di Reggio Emilia – Elisabetta Gregori*
- ore 12.30 Piani di mobilità sostenibile intorno ai plessi scolastici: l'esperienza di Mestre – Roberto Di Bussulo*
- ore 13.00 Il mobility manager aziendale e scolastico – Michela Mingardo*

Sala Rossa

h 10.30 – 12.00 Ciclogistica: opportunità per le aziende, risorsa per le città

Convegno organizzato da TRT Trasporti e Territorio nell'ambito del progetto Cyclelogistics Ahead



Partita dal Nord Europa, la ciclogistica è sempre più fenomeno consolidato anche in Italia, grazie alla nascita di nuove imprese locali in numerose città, così come all'introduzione di bici e cargobici nei servizi di distribuzione dei principali corrieri internazionali e nell'ambito dei più tradizionali servizi postali. Con risultati spesso sorprendenti, in termini di efficienza, efficacia, costi.

Pedonalizzazioni e limitazioni del traffico nei centri storici contribuiscono alla diffusione di imprese in grado di offrire servizi di piccolo consolidamento e distribuzione in centro città (il cosiddetto "ultimo miglio") utilizzando cargobici e tricicli, ma anche furgoni ecologici per collegare i micro-hub ai centri logistici e ai luoghi di produzione fuori città. Servizi di logistica urbana a zero-emissioni, forniti da nuove realtà aziendali in alcuni casi già molto strutturate.

Se a questo si aggiunge la crescita esponenziale dell'e-commerce e del food delivery, con il conseguente impatto sulla consegna a domicilio, è giusto cercare di comprendere a fondo un fenomeno destinato a influenzare in modo significativo la mobilità nelle nostre città negli anni a venire.

Speaker:

Cosimo Chiffi – Project manager Cyclelogistics Ahead, TRT Trasporti e Territorio

Giuseppe Galli – Partner TRT Trasporti e Territorio

Dario Montagnese – Head of Corporate Development del gruppo Pony Zero/Triclò

Laura Poggi – Media Relations & Brand Identity Manager Nexive

Sala Rossa

h 12:00 – 13:30 Coinvolgere le comunità

Rafforzare e dare potere alle comunità è un elemento chiave della pianificazione urbanistica. È un modo di garantire che specifici bisogni e desideri delle comunità coinvolte siano prese in considerazione. Inoltre, questo è il momento nel quale si crea il tessuto sociale, il legame con i vicini diventano più forti e si manifesta il senso di appartenenza. In questo panel saranno esplorati i migliori esempi di coinvolgimento delle comunità nel processo di concezione, organizzazione e costruzione di forti comunità vivibili e in salute.

Pecha Kucha

E-bike: un'opportunità per lo sviluppo di un territorio

Stefano Chiarioni, Comune di Pastregno.

Livable spaces

Andrea Conti, Università di Bologna

La promozione della bicicletta come strumento di coinvolgimento e aggregazione dei soggetti locali

Monica Vercesi, Comune di Caronno Pertusella

CivicWise: Rete Globale per l'urbanistica collaborativa e l'innovazione civica nei territori

Francesco Previti, CivicWise

Vivibici: telefonia per chi pedala

Marco Lucio Argiroffi, Direttore Coopvoce

h 13.30 – 14.30 Pausa Pranzo

Sala Rossa

h 14.30 – 16.00 – Movimenti dal basso

Per ragioni storiche, strutturali e politiche, le città italiane vivono con un certo ritardo, rispetto agli altri esempi europei, lo sviluppo di infrastrutture ciclabili, di servizi e di politiche di facilitazione per la mobilità sostenibile, con uno sviluppo sempre più abnorme del modal share e un prezzo altissimo in termini di morti e feriti sulle strade. Tuttavia il problema non è affatto italiano: salvo poco isole felici, chi si sposta in bici rimane una minoranza rispetto alle altre ripartizioni modali, con conseguenze gravi non solo sulla salute e sull'urbanistica, ma anche sulle relazioni sociali, sull'apprendimento dei più piccoli, segregati negli appartamenti e privati dello spazio pubblico in cui crescere e formarsi. È così che la bicicletta è diventata l'emblema e l'elemento di aggregazione di gruppi spontanei di cittadini e cittadine che, analogamente ad altre militanze, si battono per il proprio diritto alla mobilità sostenibile, sollecitando le istituzioni e il tessuto economico e sociale a farsi carico di un necessario cambiamento. Esperienze che coinvolgono centinaia di migliaia di persone in tutto il mondo e che spesso sono destinate a modificare profondamente l'opinione pubblica, i provvedimenti, a influenzare il mercato e la cultura.

Intervengono:

Mobilitare le famiglie

Marco Mazzei – Massa Marmocchi Milano

Izmir Bike Party

Pinar Pinzuti – Bisikletizm

Insieme, in bici a scuola

Anna Becchi – Bike To School Roma

L'attivismo a un nuovo livello

Heinrich Strößenreuther*, Bicycle Referendum, Berlin

Dalla scuola alla bici

Valerio Montieri – Progetto Bicittadini Milano

La tangenziale dei bambini

Giancarlo Simoni – Slowtown Casalmaggiore

Le ciclopopolari, piste ciclabili fai-da-te

Sandro Calmanti – Salvaiciclisti Roma

Esperienze di cicloattivismo in Sud America

Melissa Gòmez – Foro Mundial de la bici

Bellezza contagiosa

Luca Simeone – Napoli Bike Festival

Storia di un movimento

Paolo Bellino – Bike manager Roma Capitale

Sala Salieri

h 16.15 – 17.15 Le opportunità dell'advocacy per le aziende

Ogni economia di mercato si basa sull'incontro di una curva di offerta e una curva di domanda di un dato prodotto o servizio che ne determina quantità e prezzi. L'aumento della domanda di un dato prodotto o servizio determina un aumento delle quantità e dei prezzi e, di conseguenza dei fatturati delle aziende produttrici/eroganti.

Biciclette, accessori e strumenti per il ciclismo e la ciclabilità sono prodotti che rispondono alle medesime logiche. La sfida per le aziende italiane operanti in questi settori deve non può che essere quindi quella di aumentare la curva di domanda di biciclette e strumenti per la ciclabilità. Per farlo, occorre intervenire sulle abitudini di mobilità dei consumatori (che è meglio chiamare cittadini).

Plenary session

Speaker:

Paolo Pinzuti, Responsabile Sviluppo Bikenomist srl.

Kevin Mayne, Direttore Sviluppo European Cyclists' Federation

Dario Pegoretti, Telaista

Eduardo Roldan, Managing Director Shimano Italy Bicycle Components Srl

Niccolò Panozzo, Smarter Cycling Project, Assistant European Cyclists' Federation