



LET'S CYCLE!

LA BICICLETTA COME STRUMENTO
DI LIBERTÀ E INTEGRAZIONE



**Co-funded by
the European Union**

Funded by the European Union. Views and opinions expressed are however those of the author(s) only and do not necessarily reflect those of the European Union or the European Education and Culture Executive Agency (EACEA). Neither the European Union nor EACEA can be held responsible for them.

Project ID: 2021-2-IT02-KA210-ADU-000048116

ÍNDICE

INTRODUZIONE	6
LA METODOLOGIA BICILIBERATUTT*: LA BICICLETTA COME STRUMENTO DI LIBERTÀ E INTEGRAZIONE.....	7
I partner	8
MODULO 01. CITTADINANZA ATTIVA INCLUSIVA E SOSTENIBILE.....	10
A. Linee guida delle strategie nazionali ECG: Integrazione, universalità, inclusione, trasformazione e la centralità dell'individuo.....	11
B. L'Educazione ambientale per una società maggiormente inclusiva e paritaria. L'Agenda 2030: Obiettivi di sviluppo sostenibile.....	16
C. Gli Obiettivi di sviluppo sostenibile nel vostro quartiere. Come cercarli, interpretarli e adottarli a partire dalla mobilità sostenibile.....	22
Modulo 02: ANDIAMO IN BICICLETTA! MOBILITA' SOSTENIBILE E	
INCLUSIONE SOCIALE CON LA BICICLETTA.....	29
A. Scegliere la bicicletta, perché?.....	30
B. La bicicletta non fa discriminazioni!.....	32
C. Biciliberatutt* è un metodo creato per insegnare alle persone adulte ad andare in bici.....	33
Il Mezzo: la bicicletta.....	45
Autori del toolkit.....	62
FOTO E IMMAGINI.....	63
Bibliografia.....	63



INTRODUZIONE

Il progetto ***“Let’s Cycling. Educare alla mobilità sostenibile e all’inclusione sociale”*** ha l’obiettivo di formare gli operatori e le operatrici delle associazioni territoriali di Bologna e Valencia impegnate in attività di coaching nell’educazione interculturale, nell’accoglienza e nell’accompagnamento dei processi di integrazione di migranti e soggetti a rischio di esclusione sociale, promuovendo l’uso di nuove forme di mobilità sostenibile nelle due città.

In accordo con l’European Pillar of Social Right, il progetto intende rafforzare i diritti sociali e produrre effetti positivi sulla vita delle persone nel breve e medio termine, promuovendo la consapevolezza della cittadinanza europea anche tra i cittadini e le cittadine che vivono in situazioni di disagio sociale ed economico.

Le politiche europee volte a promuovere le pari opportunità e l’accesso al mercato del lavoro per i gruppi sottorappresentati hanno stimolato i partner Salvaiciclisti Bologna e CEFA ad elaborare una metodologia di intervento educativo non formale e condividerla con Jovesólides: l’obiettivo finale è quello di rafforzare l’inclusione sociale e lavorativa di gruppi target con minori opportunità.

LA METODOLOGIA

BICILIBERATUTT*: LA BICICLETTA COME STRUMENTO DI LIBERTÀ E INTEGRAZIONE

Questa metodologia è stata ideata per promuovere la libertà di muoversi in bicicletta, senza timori o preoccupazioni.

E' un progetto dedicato alle donne migranti per favorire la loro emancipazione, indipendenza e integrazione nelle nostre città attraverso un uso consapevole della bicicletta come mezzo di mobilità sostenibile.



PARTNERS

CEFA:

CEFA è una Ong fondata nel 1972 a Bologna (www.cefaonlus.it/) che opera nella cooperazione internazionale e promuove il volontariato in particolare tra le fasce giovanili della società civile.



I settori in cui promuove attività sono la formazione, l'educazione alla cittadinanza globale (ECG), l'inserimento lavorativo, le migrazioni, i diritti umani e l'agricoltura, con l'obiettivo di promuovere la crescita sociale e un ampio senso di comunità in Europa, Africa e America Latina.

Finalità dei progetti è la creazione di modelli di sviluppo sostenibili, attraverso azioni che favoriscano la crescita, il benessere delle persone e la resilienza ai cambiamenti climatici; combattere le discriminazioni e la xenofobia, promuovere l'inclusione sociale e l'uguaglianza di genere. CEFA incoraggia la partecipazione attiva e diretta dei beneficiari. Dal 1998, CEFA promuove progetti di ECG per rispondere e contribuire alla realizzazione degli obiettivi dell'Agenda 2030 per lo sviluppo sostenibile.

SALVAICICLISTI



Negli ultimi anni, Salvaiciclisti-Bologna ha promosso progetti con l'obiettivo di trasformare la bicicletta da semplice mezzo di trasporto in uno strumento di inclusione sociale. Tra i

progetti implementati c'è Biciliberatutt*, avviato nel 2017, che ha già insegnato a circa 70 donne e uomini adulti (di età compresa tra i 20 e i 75 anni) ad andare in bicicletta, formando un team di tutor formati/e e una metodologia pensata per l'apprendimento degli adulti. In una seconda fase, l'approccio Biciliberatutt*, sviluppata insieme a altre ONG e associazioni locali, con il finanziamento pubblico dal Comune di Bologna, si è rivolta alle donne migranti ospitate nei centri di accoglienza, in condizioni di fragilità e provenienti da contesti culturali dove l'uso della bicicletta non è comune o è vietato alle donne. Un secondo progetto, UniBikeforRefugees, attivo dal 2016 in collaborazione con le associazioni locali che operano nell'accoglienza, è un percorso metodologico per formare migranti e rifugiati/e sulle regole di base della circolazione urbana e sul concetto di manutenzione della bicicletta.



jovesólides
JÓVENES HACIA
LA SOLIDARIDAD
Y EL DESARROLLO

JOVESÓLIDES:

Negli ultimi anni Jovesólides ha incentrato la propria azione sull'inclusione sociale di giovani, migranti e sulla certificazione dell'esperienza sociale come metodologia capace di offrire molteplici opportunità di apprendimento e sperimentazione.

Ha sviluppato una pluralità di azioni per aumentare la consapevolezza sociale a livello europeo sulla realtà di i migranti e di rifugiati, contrastare la xenofobia e i discorsi di odio rivolti alle comunità vulnerabili, con particolare attenzione alla crisi migratoria, e promuove la partecipazione attiva di migranti in attività che facilitino la loro l'inclusione nel tessuto sociale dei territori in cui vivono, dall'impegno politico all'inserimento lavorativo.

MODULE 01

**CITTADINANZA
ATTIVA INCLUSIVA E
SOSTENIBILE**

A. Linee guida delle strategie nazionali ECG:

Integrazione, universalità, inclusione, trasformazione e la centralità dell'individuo

La Strategia italiana adotta la definizione di Educazione alla Cittadinanza Globale (ECG) dell'UNESCO:

“un processo educativo che porta gli individui ad essere attori del cambiamento nelle istituzioni sociali, culturali, politiche ed economiche che influenzano la loro vita”.

E' questo l'approccio dell'ECG alla base del progetto Let's Cycling.

Concetto Chiave:

L'educazione alla cittadinanza globale come azione trasformativa

Per l'ECG il presupposto centrale è che il processo educativo sia un'azione trasformativa fondata su metodologie didattiche innovative basate sul dialogo e sulla riflessione, ponendo chi apprende al centro dello stesso.

Implica un approccio sistemico ai temi e alle questioni trattate, mettendo in relazione i contesti locali, regionali e internazionali.

L'attività di ECG mira ad accrescere la consapevolezza civica su scala globale, promuovendo il pensiero critico, lo sviluppo delle capacità di ascolto e di dialogo.

Con le azioni di ECG viene promosso un ruolo attivo di individui e delle comunità, nel rispetto dei principi di giustizia sociale e ambientale; agevolando la possibilità di comprendere ed influenzare i processi decisionali a tutti i livelli (locale, regionale e internazionale). La partecipazione democratica è rafforzata, incoraggiando sia gli individui che la comunità a conoscere i propri diritti e ad assumersi le proprie responsabilità.

L'ECG presuppone processi educativi informali, non formali e formali, attivabili in tutti i contesti sociali (famiglia, scuola, luoghi di lavoro, comunità in generale).

L'azione educativa promuove il cambiamento attraverso :

A. Linee guida delle strategie nazionali ECG:

Integrazione, universalità, inclusione, trasformazione e la centralità dell'individuo

- il concetto di appartenenza a una comunità più ampia;
- l'interdipendenza della dimensione politica, economica, ambientale, sociale e culturale;
- l'Interconnessione tra i livelli locale, nazionale e globale.
- Il processo educativo attivato dal ECG mira a far crescere la consapevolezza e la comprensione critica delle dinamiche e dei processi di interdipendenza sulla base di aspetti legati alle tre principali dimensioni del processo di apprendimento:
 - dimensione cognitiva (comprensione critica)
 - dimensione socio-emotiva (senso di appartenenza e solidarietà)
 - dimensione comportamentale (essere attivi artefici del cambiamento)

Concepto clave:

La educación para la ciudadanía global como acción transformadora



L'approccio dell'educazione non formale alla base del progetto Let's Cycling

Concetto chiave:

L'ECG coinvolge tutti i cittadini e tutte le cittadine in un processo di apprendimento permanente finalizzato al rafforzamento della cittadinanza attiva

Il processo di apprendimento si basa su 3 fasi principali:

- Informazione
- Modifica della percezione e dell'atteggiamento
- Mobilitazione

Le aree educative nelle quali si interviene possono coinvolgere diversi gruppi di beneficiari:

giovani, consumatori, autorità locali, decisori politici afferenti al settore economico privato e solidale, società civile, associazioni...

Le azioni di ECG attraverso i percorsi di educazione non formale mirano a:

- Contribuire alla definizione delle politiche a livello locale, regionale e nazionale, attraverso il coinvolgimento e la partecipazione dei cittadini.
- Migliorare le conoscenze e costruire le capacità di mobilitazione dei cittadini e delle cittadine in diversi contesti di intervento.
- Promuovere soluzioni locali la cui progettazione derivi da processi dal basso in risposta alle sfide locali e globali (come vedremo, ad esempio, l'uso della bicicletta per la mobilità sostenibile).
- Promuovere l'apprendimento reciproco e lo scambio tra diversi attori e contesti diversi, tra persone, comunità, regioni, nazioni.

Si tratta di un'educazione che assume i valori presenti nella Dichiarazione Universale dei Diritti Umani come orizzonte etico, che si basa sul rispetto e sull'accettazione della 'differenza' e del principio di alterità.

Attraverso questo processo educativo vengono sviluppati valori, atteggiamenti e competenze che accrescono l'autostima delle persone e le rendono maggiormente responsabili delle loro azioni. Favorisce la creazione di una cittadinanza eticamente solidale, con la consapevolezza che le loro decisioni influiscono sulla propria vita e su quella degli altri individui.

In Spagna, già nel **2007**, il Ministero degli Affari Esteri e della Cooperazione è stata una delle autorità nazionali pioniere in Unione Europea nella promozione di una strategia per l'ECG, che grazie alla ricerca, la sensibilizzazione, la formazione e la comunicazione, mira a sensibilizzare la società, fondandosi sui concetti di pluralità e multiculturalismo e contrastando discriminazioni e stereotipi negativi.

Grazie alle tematiche affrontate con il progetto Let's Cycling! questo toolkit raccoglierà pratiche e modalità attive che aiuteranno a lavorare su alcune priorità dell'ECG come:

Uguaglianza di genere

Comprendere l'importanza di raggiungere l'uguaglianza formale e la reale parità di diritti, libertà, opportunità, scelte e responsabilità per uomini e donne in tutte le fasce d'età e in tutte le culture, rappresenta un obiettivo di sviluppo e un fattore chiave per una lotta efficace e sostenibile contro la povertà.

- Valutare l'impatto sull'uguaglianza di genere di ogni azione di aiuto allo sviluppo.

Comprendere le responsabilità della cittadinanza globale degli Stati e delle organizzazioni internazionali nel perseguire la protezione dei diritti umani e le possibilità dell'azione



collettiva come mezzo per garantire il loro rispetto, quello delle libertà fondamentali in condizioni di parità – attraverso l’empowerment femminile -, così come il superamento delle disuguaglianze e le ingiustizie in relazione al genere, come strumenti per vincere la povertà.



Sostenibilità ambientale

- Comprendere l’importanza del rispetto dell’ambiente al fine di raggiungere uno sviluppo sostenibile e facilitare l’eliminazione della povertà.
- Studiare il concetto di sviluppo sostenibile integrandolo con altre dimensioni della qualità della vita.
- Comprendere i limiti del modello di sviluppo prevalente in relazione ai conflitti presenti e futuri.
- Identificare l’impatto di qualsiasi azione di aiuto allo sviluppo sullo sviluppo sostenibile.
- Comprendere le responsabilità di tutti i cittadini del mondo, degli Stati e delle organizzazioni internazionali e il potenziale dell’azione collettiva per raggiungere uno sviluppo sostenibile.

Rispetto della diversità culturale

- Approfondire la conoscenza della dimensione culturale delle società, in una prospettiva antropologica e come insieme di stili di vita, abitudini, tradizioni, credenze e manifestazioni concrete di una determinata società.
- Comprendere le diversità che esistono all’interno delle società e come le vite degli altri individui possano arricchire la propria.
- Riconoscere i propri e gli altrui pregiudizi nei confronti della diversità e individuare i meccanismi con cui combatterli.
- Conoscere l’impatto di tutte le azioni di aiuto allo sviluppo sulla diversità culturale.



https://intercooneccta.aecid.es/Documentos%20de%20la%20comunidad/Estrategia_Educaci%C3%B3n%20para%20Desarrollo.pdf

B. L'educazione ambientale per una società maggiormente inclusiva e paritaria. L'Agenda 2030: Obiettivi di sviluppo sostenibile.

Nel 2009, il Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare (MATTM) e il Ministero dell'Istruzione, dell'Università e della Ricerca del territorio e del mare (MATTM) e il Ministero dell'Istruzione, dell'Università e della Ricerca (MIUR) italiani hanno formalizzato una dichiarazione d'intenti volta a promuovere il coordinamento tra i Ministeri nell'orientare le strategie educative dei diversi livelli d'istruzione verso la sensibilizzazione e costruire un senso di responsabilità sui temi della sostenibilità.

All'inizio dell'anno accademico 2015, il MATTM in collaborazione con gli altri Ministeri coinvolti ha pubblicato le nuove "Linee guida sull'educazione ambientale" elaborate da un gruppo di lavoro interministeriale.

La collaborazione tra i Ministeri è stata rafforzata nel 2016 con la firma di un memorandum d'intesa sull'educazione ambientale e sviluppo sostenibile nelle scuole: questo passaggio ha segnato la nascita della "Carta nazionale sull'educazione ambientale e allo sviluppo sostenibile".



Concetto chiave:

Non possiamo ignorare la relazione tra la dimensione ambientale e alcune delle questioni più cruciali della nostra epoca, come i conflitti, le migrazioni e la povertà, poiché la sostenibilità si intreccia con la legalità, la partecipazione politica e sociale, la cittadinanza, l'ospitalità, il multiculturalismo.

Il dibattito sulla “Carta nazionale sull’educazione ambientale e allo sviluppo sostenibile” ha riconosciuto l’importanza della cooperazione allo sviluppo come investimento necessario per affrontare queste sfide globali.

Nell’ottobre 2017, il MATTM, insieme ai Ministeri competenti, ha promosso la “Strategia nazionale per lo sviluppo sostenibile”, sottolineandone l’ispirazione non violenta e inclusiva, evidenziando una specifica area dedicata all’educazione nella sua connotazione più inclusiva.

Concetto chiave:

“Obiettivo della Strategia Nazionale per lo Sviluppo Sostenibile è l’introduzione in tutti i settori educativi - dall’istruzione prescolare a quella universitaria, alla formazione professionale, in contesti informali e non formali – di pratiche interdisciplinari e partecipative finalizzate a diffondere conoscenze, competenze, atteggiamenti e stili di vita sostenibili, investendo anche sulla formazione degli insegnanti, integrando i programmi di formazione e i principi di sostenibilità e inclusione sociale”.

In linea con le proposte dei Ministeri italiani, la “Strategia spagnola per lo sviluppo sostenibile (SSDS)” concorda sul fatto che l’educazione sia uno strumento fondamentale per trasmettere la conoscenza dell’ambiente e della sua conservazione secondo i principi della sostenibilità delle risorse naturali.

Per questo motivo, è fondamentale introdurre i concetti di consumo responsabile, sostenibilità e rispetto dell’ambiente sia a scuola che negli ambiti domestici. E’ in questo senso che la Legge spagnola sull’istruzione stabilisce, tra le conoscenze minime da acquisire nell’istruzione primaria e secondaria, la conservazione delle risorse e delle diversità naturali e la solidarietà globale e intergenerazionale.

E con l'introduzione della materia curriculare "Educazione alla Cittadinanza" una delle tematiche che vengono affrontate con gli e le studenti è quella del consumo responsabile.

Contestualmente, gli stili di vita trovano nella strategia e nella legislazione spagnola strumenti importanti per la valorizzazione della salute come aspetto importante nel processo educativo.

E in questa stessa linea, la Strategia per la Nutrizione, attività fisica e la prevenzione dell'obesità (NAOS) sviluppata dal Governo si propone di migliorare le abitudini alimentari e di incoraggiare la pratica regolare di attività fisica da parte di tutti i cittadini e tutte le cittadine, con particolare attenzione ai bambini e alle bambine, con il programma pilota PECSRO, per gli e le studenti tra i sei e i dieci anni e le loro famiglie.



https://www.miteco.gob.es/es/ministerio/planes-estrategias/estrategia-espanola-desarrollo-sostenible/09047122800cfd5b_tcm30-88639.pdf

Crisi climatica, protezione dell'ambiente, salute dei cittadini: il progetto Let's Cycling

A causa della pesante incidenza sulla nostra salute dei cambiamenti climatici è della massima importanza mettere in atto misure concrete volte a evitare il peggiorare delle condizioni dell'ecosistema del nostro pianeta.

La mobilità attiva, insieme alla mobilità sostenibile, rappresenta una strategia che contribuisce allo sviluppo sostenibile: usare la bicicletta o camminare a piedi per almeno 25 minuti, secondo gli esperti, non solo aiuta a raggiungere questo obiettivo comune ma giova alla nostra salute e aumenta le possibilità di vivere una vita più lunga. Promuovere questi stili di vita è quindi fondamentale.

Quali vantaggi per la comunità?

I vantaggi, derivanti dal muoversi in bicicletta, sono di diverso tipo.

Anche se è difficile da quantificare, tutti gli esperti e le esperte del settore sottolineano i benefici sulla nostra salute anche in termini di



diminuzione delle spese sanitarie derivanti dalla riduzione dall'uso delle auto e dall'attività fisica regolare.

L'uso della bicicletta ha anche benefici politici e sociali, in quanto non incide sulle risorse non rinnovabili, promuove la democratizzazione della mobilità ed una maggiore autonomia da parte in ogni fascia d'età, sia giovani che anziani.

Salute, benessere e dimensione sociale della bicicletta

I notevoli benefici della bicicletta per la mobilità personale sono stati ampiamente dimostrati anche in relazione alla salute fisica di chi la usa.

Soprattutto grazie agli effetti positivi dell'attività fisica, si calcola che fattori di rischio come l'obesità, le malattie cardiovascolari, il diabete e alcuni tipi di cancro si riducono del 20-40%.

Studi medici hanno inoltre dimostrato una riduzione del 20 -30% del rischio di depressione grazie all'uso della bicicletta.

Studi recenti evidenziano anche una riduzione dello stress percepito, una diminuzione dei livelli di ansia e un aumento della capacità di concentrazione.

Inoltre, la bicicletta permette di esercitare il nostro diritto alla mobilità e alla libertà di movimento, elementi chiave per lo sviluppo personale e sociale che fanno parte del cosiddetto benessere sociale.

Attraverso l'uso della bicicletta, tutte le persone, indipendentemente dalla loro posizione sociale o da altre condizioni determinate da fattori sociali, sono in grado di ottenere una migliore salute personale.

La mobilità ciclistica garantisce che i benefici per la salute e il benessere fisico, mentale e sociale siano disponibili per tutte le persone indipendentemente dal sesso/genere (si veda il capitolo su questo argomento), dall'età (in particolare per i bambini e le bambine oltre che per anziani e anziane), dal reddito e dal livello di istruzione, dall'etnia o da qualsiasi altra caratteristica sulla base della quale possono essere discriminate.



<https://esmovilidad.mitma.es/estrategia-estatal-por-la-bicicleta/area-2>



Contesto europeo

Sebbene l'uso della bicicletta non possa essere considerato la soluzione definitiva ai problemi del traffico e della tutela dell'ambiente nelle nostre città, esso fa parte di una politica più generale di riqualificazione urbana e di miglioramento della qualità dello stile di vita urbano e richiede risorse finanziarie relativamente limitate.

Nel 2020, nell'ambito della "Strategia europea per la mobilità sostenibile", le associazioni di ciclisti europee hanno sottolineato il ruolo essenziale della bicicletta nel perseguire gli obiettivi molto ambiziosi della stessa.

Questa strategia fa parte del Green Deal europeo, che mira a ridurre le emissioni legate ai trasporti del 90% entro il 2050.

La Commissione Europea intende adottare una strategia globale per la mobilità sostenibile e intelligente al fine di raggiungere questo obiettivo e di garantire che i sistemi di trasporto dei Paesi dell'UE siano adeguati a un'economia pulita, digitale e moderna. Le organizzazioni della società civile (OSC) hanno concordato sul fatto che l'aumento dell'uso delle biciclette in Europa sia una delle misure più efficaci per raggiungere questo obiettivo e sulla necessità di accelerare il Green Deal dell'UE introducendo le misure più efficaci per farlo.

Le politiche locali per la mobilità sostenibile e intelligente dovrebbero promuovere programmi che favoriscano e promuovano l'uso della bicicletta, anche attraverso finanziamenti consistenti.

La mobilità collegata all'uso della bicicletta deve essere trattata alla stregua degli altri mezzi di trasporto.

La mobilità urbana dovrebbe acquisire importanza nel quadro politico dell'UE attraverso lo sviluppo e l'attuazione di una vera e propria strategia europea per la mobilità ciclistica, anche con l'uso di fondi per rendere disponibili i benefici della bicicletta a pedalata assistita (e-bike) in tutti i Paesi dell'UE, favorendo anche la creazione di posti di lavoro legati all'aumento della produzione del settore.

La mobilità sostenibile è uno dei punti focali del Green New Deal della Commissione Europea, rappresentando un punto di svolta rispetto al passato perché non si punta più solo sui trasporti automobilistici e aerei, tra i mezzi di trasporto più inquinanti, ma sulla creazione di reti di treni transnazionali ad alta velocità - che possono competere con i voli aerei - e sulla bicicletta per la vita quotidiana.

Grazie alla sua versatilità e inclusività, la bicicletta permette a persone di ogni età, condizione di salute e potere d'acquisto, anche in zone collinari e montane, di muoversi in modo più sostenibile e pulito, beneficiando al contempo dell'attività fisica.

L'uso della bicicletta, sia come mezzo di trasporto quotidiano che come opzione per il turismo, il tempo libero o lo sport, sta diventando sempre più diffuso.

La bicicletta non è più vista come una moda più o meno passeggera, né il/la ciclista è considerato un elemento peculiare delle strade urbane.

Tuttavia, per ottenere un maggiore incremento dell'uso della bicicletta e un cambiamento culturale favorevole alla mobilità sostenibile, è essenziale svolgere un'intensa opera di divulgazione, sensibilizzazione e formazione, anche con l'attivazione di campagne che dovrebbero concentrarsi sui vantaggi della bicicletta rispetto ad altri mezzi di trasporto, in particolare se rapportati ai veicoli a motore.



<https://esmovilidad.mitma.es/estrategia-estatal-por-la-bicicleta/area-1>

Al fine di ridurre del 90% le emissioni legate ai trasporti entro il 2050, le Organizzazioni della Società Civile di diversi paesi europei riconoscono nella mobilità ciclabile lo strumento per raggiungere questo obiettivo e aumentare i potenziali benefici per l'ambiente e la salute.

In Europa, il 30% degli spostamenti in auto copre distanze inferiori a 3 km e il 50% del totale degli spostamenti è inferiore a 5 km. Ciò significa che le biciclette possono sostituire l'auto per una parte rilevante di tutti gli spostamenti, riducendo così i problemi legati al traffico.

Il potenziale della bicicletta non può essere ignorato sia per gli spostamenti quotidiani verso la scuola e il luogo di lavoro (il 40% di tutti gli spostamenti è per riconducibile a questi due motivi), ma anche per altri motivi (il 60% di tutti gli spostamenti è ascrivibile allo shopping, i servizi, gli hobby, le attività sociali...).

C. Gli Obiettivi di sviluppo sostenibile nel vostro quartiere. Come cercarli, interpretarli e adottarli a partire dalla mobilità sostenibile.

Cosa succede a Bologna e a Valencia?

La mobilità di numerose città in Europa e nel mondo sta cambiando, anche grazie all'impegno delle associazioni della società civile nella promozione della mobilità sostenibile!

Mobilità sostenibile a Bologna

Dal 2019, per ridurre del 40% delle emissioni di gas serra entro il 2030, Bologna è stata la prima area metropolitana in Italia a varare il Piano Urbano della Mobilità Sostenibile (PUMS).

L'obiettivo principale del PUMS è una riduzione del 40% rispetto ai livelli del 1990 delle emissioni di gas serra provenienti dal traffico motorizzato entro il 2030.

Questo risultato dovrebbe essere raggiunto grazie alla combinazione di due componenti: la riduzione del traffico motorizzato



privato, che contribuisce per il 28%, e la de-carbonizzazione del parco veicoli, che contribuisce per il restante 12%.

Per raggiungere questo obiettivo sono previsti importanti cambiamenti per i diversi mezzi di trasporto e il loro uso.

Obiettivo: rafforzare e migliorare il trasporto pubblico in una prospettiva di integrazione metropolitana. Una mobilità collegata all'attività fisica e al trasporto pubblico è ciò che Bologna prevede per rendere il suo territorio sempre più sostenibile, in un quadro in cui istituzioni, cittadinanza e imprese si alleano per un obiettivo comune

Concetto chiave:

Verso un nuovo sistema di mobilità integrato basato sul miglioramento delle reti di trasporto pubblico combinato con reti più ampie e più sicure di mobilità pedonale, al fine di garantire una coesione territoriale diffusa e un'effettiva inclusione sociale.

Nell'area metropolitana, la quota del trasporto con auto private si prevede in calo, passando dal 57% (valore 2016) al 41% (obiettivo 2030), con un aumento del trasporto pubblico dal 13% al 19% e un aumento dell'uso della bicicletta dal 5% al 14%.

Nel solo comune di Bologna, la quota di trasporto con auto privata è previsto che si dimezzi, passando dal 42% al 22%, con un aumento del trasporto pubblico dal 21% al 28% e un aumento dell'uso della bicicletta dal 5% al 18%.

Per raggiungere questi obiettivi, Bologna ha avviato la progettazione di una vasta rete tranviaria. Le prime due linee dovrebbero entrare in servizio nel 2026. I lavori di costruzione sono già stati aggiudicati e si prevede che inizino nella primavera del 2023. Il PUMS prevede la costruzione di una terza linea tranviaria entro il 2030.

Per quanto riguarda la mobilità ciclistica, è stata progettata una rete di piste ciclabili per tutta l'area metropolitana, chiamata Bicipolitana - dalle parole "bici" e "metropolitana", in riferimento alle iconiche mappe delle metropolitane dove ogni linea è contrassegnata da un colore diverso.

La Bicipolitana è composta da due reti intrecciate, una per la mobilità quotidiana (composta da 20 linee) e l'altra per il tempo libero e il turismo (composta da 14 linee).



<https://www.bicipolitanabolognese.it/>

La rete ciclabile urbana collega Bologna con l'area metropolitana attraverso le dieci principali direttrici radiali e negli ultimi cinque anni è passata da un'estensione di circa 170 km agli oltre 200 km che compongono l'attuale rete, che si articola come segue:

- circa 120 km di piste ciclabili in area esclusiva o adiacente a percorsi pedonali, percorsi misti pedonali e ciclabili;
- circa 50 km di piste ciclabili in carreggiata, corsie per piste ciclabili bidirezionali e piste miste veicolari e ciclabili all'interno di zone all'interno delle "Zone 30";
- circa 30 km di "percorsi verdi" (itinerari per lo più in aree verdi o fluviali, con fondo stradale asfaltato o sterrato, che non hanno le caratteristiche e la segnaletica di una pista ciclabile richiesta dal Codice della Strada).

A Bologna, sono state installate dieci stazioni di autoriparazione per le biciclette e si stanno installando nuove rastrelliere, al ritmo di 750 nuove rastrelliere all'anno.

Sono inoltre in corso di realizzazione aree di sosta protette presso 6 stazioni ferroviarie, in modo da favorire l'intermodalità tra bicicletta e trasporto pubblico.



<https://www.comune.bologna.it/servizi-informazioni/colonnine-gonfiaggio-prima-riparazione-biciclette>



<https://www.comune.bologna.it/servizi-informazioni/parcheggiare-bici>

Inoltre, nel novembre del 2022, Bologna ha approvato le linee guida per un programma integrato volto a migliorare la sicurezza stradale, promuovere la mobilità sostenibile e aumentare la qualità e la fruibilità dell'ambiente e dello spazio pubblico, trasformando Bologna in una "Città 30" (30 km/h). Questo processo si concluderà nel giugno 2023.

La Città 30 sarà un piano integrato, finalizzato a migliorare la sicurezza stradale, a promuovere la mobilità sostenibile e ad aumentare la qualità e la fruibilità dell'ambiente e dello spazio pubblico, attraverso alcune macro-azioni:

- regolamentazione, attraverso la revisione generale dei limiti massimi di velocità nelle aree urbane, che saranno ridotti a 30 km/h, in alcune strade principali;
- la riprogettazione delle strade, attraverso interventi infrastrutturali per la moderazione del traffico (come attraversamenti rialzati e colorati, dossi, ...);
- controlli più pervasivi, per prevenire comportamenti pericolosi e aumentare il rispetto delle nuove regole;
- comunicazione, promozione ed educazione alla sicurezza stradale, per la sensibilizzazione e coinvolgimento della comunità;
- investimenti per la sicurezza (per il 2022/2023 sono già in fase di pianificazione o attuazione per un totale di circa 14 milioni di euro).

Negli ultimi anni sono stati effettuati numerosi investimenti per la rete integrata, pensata per rendere più agevoli, facili e sicuri gli spostamenti quotidiani in bicicletta di bambini/e, giovani, adulti e anziani/e sulle strade cittadine.



L'obiettivo della città è quello di continuare a espandere il sistema ciclabile (oltre 50 km di nuova

rete sono già finanziati e pronti per essere attivati entro il 2024) con l'obiettivo di aumentare il numero di ciclisti e di cicliste in una visione di Bologna sempre più sostenibile, sana e a misura d'essere umano .

Naturalmente comprendiamo bene che il tema della sicurezza stradale e dell'offerta di opportunità a chi vuole usare la bicicletta come mezzo di trasporto per andare al lavoro e per il tempo libero, si inserisca in un crocevia di assi tematici che vanno dalla tutela dell'ambiente e della salute, con l'opportunità di fare esercizio fisico, alla riduzione dell'inquinamento da auto e molti altri.

Mobilità sostenibile nella Comunità Valenciana

Negli ultimi decenni, la mobilità sostenibile è diventata una richiesta sociale per combattere i problemi ambientali, sociali, urbani ed economici che l'uso intensivo dei veicoli privati ha generato.

In questo senso, la Generalitat Valenciana ha avviato un processo per la definizione di un modello

strutturale, sociale e ambientale per nuove alternative di mobilità sostenibile, senza escludere l'uso dei veicoli privati, coinvolgendo tutti gli attori sociali.

Il governo autonomo ha agito, da un lato, nel quadro legislativo che permette di promulgare leggi sulla mobilità in conformità con lo

Statuto della Generalitat Valenciana

e, dall'altro, nell'incoraggiare

altre amministrazioni ad

adottare la stessa

filosofia nelle

rispettive aree

territoriali.



Per migliorare la qualità della vita di Valencia, il Consiglio si sta occupando di aspetti centrali rimasti in sospeso per decenni.

La soluzione, come dimostrato in analoghe situazioni dall'azione intrapresa in molte città europee, è quella di favorire la mobilità pedonale e ciclabile, ampliare un sistema di trasporto pubblico rendendolo attrattivo per la cittadinanza, non inquinante e, conseguentemente, ridurre il ruolo dei veicoli motorizzati (auto e moto) che impattano maggiormente nella mobilità urbana.

I dati mostrano che quasi la metà degli spostamenti nella città di Valencia avviene a piedi; una piccola quota (ma in sensibile aumento) viene effettuata in bicicletta; un'altra parte consistente con i mezzi di trasporto pubblico e solo un viaggio su cinque è effettuato in auto o in moto.

Tuttavia, quando si viaggia verso, o da, l'area metropolitana, il veicolo privato (auto e moto) è la modalità di trasporto predominante: rappresenta il mezzo scelto in quasi tre viaggi su quattro.

Una delle cause è stata individuata nella crescita del tessuto urbano combinata ad un limitato investimento nel settore del trasporto pubblico.

Nell'ultimo decennio, il Comune di Valencia ha agevolato l'uso della bicicletta come mezzo di trasporto quotidiano, con alcune azioni specifiche:

Garantire un'adeguata infrastruttura ciclabile:

- Creare una rete ciclabile che abbracci l'intera città.
- Con un design adeguato, diretto e sicuro.
- Estendere la rete ciclabile in più quartieri.
- Aumentare il numero di rastrelliere per le biciclette.
- Collegare Valencia con le città dell'area metropolitana.

Mantenere e migliorare la rete esistente:

Eliminare le inefficienze e i progetti inadeguati.

- Spostare le piste ciclabili dal marciapiede alla strada.
- - Completare i collegamenti non terminati.
- Proteggere le piste ciclabili sulle strade più trafficate.
- Regolamentare le piste ciclabili sulle strade condivise con le auto, facendo rispettare i limiti di velocità.

- Segnalare la ciclabilità in tutta la città (per gli utenti abituali e per i turisti).

Installare parcheggi per biciclette sicuri a livello locale

Installare delle rastrelliere per il parcheggio delle biciclette sulla strada (anziché sul marciapiede).

- Incoraggiare l'installazione di rastrelliere per biciclette all'interno di edifici pubblici e privati.
- Favorire il collegamento del trasporto pubblico con le piste ciclabili,
- Incentivare l'installazione di rastrelliere per biciclette in prossimità delle stazioni e nei parcheggi di interscambio dei trasporti pubblici.



https://www.valencia.es/agenciabici/sites/default/files/docs/mobility_eng.pdf

Nell'ottobre 2022, Valencia è stata insignita come Capitale Verde Europea per il 2024:

annunciando il premio, Virginijus Sinkevičius ha voluto ringraziare le autorità locali che "si stanno impegnando per costruire un ambiente più sano e più verde per i loro cittadini e che rappresentano una fonte di ispirazione per gli altri amministratori" riaffermando l'impegno delle autorità locali a proseguire la promozione della mobilità sostenibile in città e sull'intero tessuto di collegamento con la periferia.



https://environment.ec.europa.eu/news/valencia-elsinore-and-velenje-win-2024-european-green-city-awards-2022-10-28_en?fbclid=IwAR1T6AJdbloaoZnQgLtkQxxmyFVdh_7tPs2MvrZN1IRLMGU2qURFM1-rjZg



MODULE 02

**ANDIAMO IN BICICLETTA!
MOBILITA' SOSTENIBILE
E INCLUSIONE SOCIALE
CON LA BICICLETTA**



A. Scegliere la bicicletta, perché?

Quella che solo pochi anni fa poteva sembrare, soprattutto nelle grandi città, una scelta elitaria o comunque originale, si sta rivelando una scelta diffusa, funzionale e condivisa.

Cosa è cambiato? Quali questioni hanno effettivamente sbloccato la condizione precedente?

Naturalmente una sola risposta non basta a definire il fenomeno e i livelli di intervento tra pubblico e privato si intrecciano e alimentano a vicenda. Ma ciò che riteniamo possa aver aumentato il desiderio di "andare in bicicletta" in molte persone è il senso di comunità che noi, in quanto associazione di ciclisti, percepiamo in modo forte e che rappresenta l'oggetto della nostra missione: creare una comunità ciclistica che sostenga e diffonda l'uso consapevole della bicicletta come risposta concreta ai problemi ambientali, al desiderio di movimento e di salute e che condivida valori e obiettivi tracciando una linea retta - una pista ciclabile, naturalmente - tra presente e futuro.

#Salvaiciclisti è un movimento spontaneo e indipendente che nasce dall'urgenza di aumentare la sicurezza dei ciclisti sulle strade italiane, sulle quali sono morti più di 2.556 ciclisti negli ultimi 10 anni, chiedendo alle Istituzioni interventi mirati per contrastare il senso di precarietà degli utenti più vulnerabili della strada. Nata in Gran Bretagna nel 2012,

la campagna Cities fit for cycling, che mirava a contrastare l'elevato numero di incidenti stradali che interessano soprattutto i ciclisti nelle città, si è diffusa anche in tutta Italia ed è stata rilanciata da decine di blogger e siti dedicati al mondo della bicicletta, con un appello semplice e diretto: "Salviamo i ciclisti".

Attraverso un Manifesto in otto punti, l'obiettivo è quello di sensibilizzare tutta la società civile e incoraggiare le Amministrazioni Locali e il Governo ad incrementare la sicurezza delle biciclette nelle città, in particolare con l'introduzione del limite di 30 km/h nelle aree urbane, a beneficio non solo delle biciclette, ma anche di i pedoni, bambini e anziani che sono le prime vittime di incidenti stradali.

Dal 20 dicembre 2013, l'associazione Salvaiciclisti Bologna si è radicata sul territorio per promuovere l'uso della bicicletta come mezzo di trasporto, offrire supporto ai ciclisti urbani e alle cicliste urbane attraverso un servizio di advocacy costante e contribuire a creare una comunità ciclistica, in costante crescita. I dati della campagna annuale di sondaggi effettuata nel settembre 2022 dalla SPT - Servizio Pianificazione Trasporti di Perugia per conto del Comune di Bologna riportano un numero crescente di ciclisti, fino al 6% in più rispetto al 2021 con un vero e proprio boom di coloro che utilizzano quella che è conosciuta come "Tangenziale delle Biciclette" (+41% nei tratti di viale Pepoli, +27% in viale Filopanti e +25% in viale Silvani) e in altre zone della città: nelle vie San Donato +53%, Zanardi +30%, Casarini + 26%.

Questi risultati sono il frutto di una presenza e visibilità dell'attività promossa sul territorio urbano da Salvaiciclisti, delle iniziative e dei servizi attivati negli ultimi anni e contestualmente anche di una crescente consapevolezza della cittadinanza circa l'impatto che il traffico veicolare ha sull'ambiente e sulla salute.

In realtà, il trend di crescita dei ciclisti è presente da più tempo, ma è negli ultimi anni che si è registrata una crescita più evidente. Su questi dati hanno influito gli effetti della pandemia e le restrizioni sull'uso delle auto che sono state attuate dalle autorità. Secondo quanto emerge da una ricerca Ipsos, con un sondaggio condotto in 28 Paesi sulle opinioni della popolazione europea in merito all'uso della bicicletta, oggi la maggioranza degli italiani e delle italiane (88%) ritiene che l'uso della bicicletta giochi un ruolo importante nella riduzione dell'anidride carbonica e nella riduzione del traffico (85%).

(Tratto da <https://www.lifegate.it/la-bicicletta-ha-unruolo-chiave-nella-riduzione-delle-emissioni>)

Numeri che fanno riflettere... e agire!

Sicuramente gli incentivi statali e le azioni concrete messe in atto in numerose città, così come sono state avviate a Bologna, consentiranno a molte più persone di adottare la bicicletta come principale mezzo di trasporto per recarsi al lavoro, a scuola e per le commissioni quotidiane accompagnate da una maggiore consapevolezza di quanto questo permetta di ridurre l'inquinamento cittadino e di incoraggiare un uso più rispettoso e sicuro delle strade.

B. La bicicletta non fa discriminazioni!

Chiunque può andare in bicicletta, con la bicicletta più adatta a lui/lei, alla sua corporatura, al suo stile, alla sua età e al suo fisico.

E questo semplicissimo punto di partenza ci permette di creare comunità, collegare persone molto diverse tra loro e farle sentire un gruppo!

E come ogni comunità che si rispetti, occorrono "spazi", momenti di socialità, di incontro, di scambio... Situazioni in cui crescere, imparare, approfondire, o anche solo... pedalare!

Tra le innumerevoli forme di socialità possibili, la comunità ciclistica si ritrova facilmente nelle ciclo officine proprio perché possono permettere di coniugare l'aspetto pratico con quello dell'officina, unendo così la necessità di controlli periodici del mezzo con

l'opportunità dell'incontro e dell'apprendimento: sì, perché

spesso le ciclo officine dispongono oltre che di un'area per l'autoriparazione, anche di uno spazio per chi fornisce competenze su base volontaria.

La realtà delle ciclo officine è un patrimonio da valorizzare e promuovere perché mantiene viva la comunità e



valorizza l'attività condivisa tra gruppi.

È anche grazie a questa dimensione aggregativa che possono essere affrontate le difficoltà di chi ha paura ad andare in bicicletta e di pedalare nelle strade delle grandi città e, in generale, di quanti non hanno il coraggio di intraprendere questa avventura.

Ed è per dare risposte a queste esigenze che Salvaiciclisti Bologna ha pensato Biciliberatutte e UNIBIKE, due attività di formazione che mirano a diffondere le nozioni fondamentali dell'andare in bicicletta.

Gli incontri svolti all'interno di questi due corsi di formazione, di cui si parlerà più diffusamente in seguito, hanno permesso ai beneficiari e alle beneficiarie di imparare, di confrontarsi in modo costruttivo con il mezzo ciclistico e di autodeterminare, almeno in parte, la propria capacità di muoversi e di vivere la città. Ciò che va sottolineato, però, è che non sono stati solo i beneficiari e le beneficiarie ad accrescere il proprio bagaglio personale, ma anche chi ha ideato, promosso e gestito il corso: confrontarsi con queste tematiche, mettersi in gioco, sforzarsi di indossare i panni dell'altra persona ha fatto sì che anche chi aveva il ruolo di formatore o formatrice abbia potuto acquisire nuove consapevolezze e nuovi strumenti di apprendimento e condivisione.

Solo in questo modo la comunità può alimentarsi, sostenersi e rafforzarsi: la condivisione dei processi, delle azioni, delle prospettive è ciò che permette alla socialità ciclistica di esistere e di avere un impatto sui cittadini e sulle cittadine in modo duraturo e lungimirante.

C. Biciliberatutt* è un metodo creato per insegnare alle persone adulte ad andare in bicicletta.

Grazie alla crescente popolarità delle bici a Bologna, all'Associazione "Salvaiciclisti Bologna" e al suo progetto "Velostazione Dynamo", questo metodo è stato sviluppato nel 2016 per cercare di rispondere alle richieste di molte persone che ammettevano di non saper andare in bicicletta. Sì, anche alcuni adulti non sono in grado di andare in bicicletta o hanno troppa paura di provare!

All'inizio, l'associazione ha risposto organizzando un corso per chi voleva imparare, ma dopo il suo successo iniziale, improvvisamente, i/le partecipanti sono stati pochissimi! Riflettendoci, abbiamo capito che imparare a pedalare non doveva essere trattato come una sessione

di allenamento, ma doveva essere affrontato accogliendo qualcuno, con tutti i suoi dubbi, le paure e facendo loro capire che avrebbero imparato ad andare in bicicletta in un ambiente protetto e sicuro.

Nasce così il progetto "Biciliberatutte". Venti tutor sono stati formati/e con questo metodo originale, che è stato ulteriormente adattato con i contributi e le esperienze raccolte nel corso degli anni. Questo progetto si è concentrato in particolare sull'insegnamento alle donne migranti ad andare in bicicletta.

L'associazione ha trovato una nuova fonte di energia in questo progetto: i volontari e le volontarie hanno avuto nuove esperienze ed emozioni e i loro cuori sono stati riempiti di gioia dalle persone che hanno supportato. 40 tutor hanno insegnato a più di 100 persone di tutte le età e nazionalità a pedalare, dando loro la possibilità di essere libere e liberi e raggiungere ciò che pensavano fosse impossibile.

- Il metodo può essere suddiviso in tre parti:
- Questioni culturali
- Dare il benvenuto alla tua coachee
- Pratica

Questioni culturali

I/Le rifugiati/e e le persone migranti, hanno subito una serie di cambiamenti nella loro vita e iniziano da zero in un altro paese, dove il modo di vivere, mangiare, interagire, viaggiare può differire molto dai loro paesi di origine, senza contare che, molte di loro, potrebbero essere state in situazioni stressanti e pericolose per molto tempo prima di raggiungere un luogo più sicuro.

Molte di loro non possiedono un mezzo di trasporto e utilizzano i mezzi pubblici, percorrono lunghe distanze a piedi o devono chiedere un passaggio anche per le loro esigenze primarie di spostamento, se vivono in un paese in cui la qualità del servizio pubblico non raggiunge standard elevati.

Se hanno figli o figlie, questo può essere molto più complicato anche per gli spostamenti quotidiani come da casa a scuola.

Per quanto riguarda le donne rifugiate o migranti, è importante tenere in considerazione che molte di loro potrebbero non aver mai imparato ad andare in bicicletta nel loro paese di origine. Infatti, esistono numerosi

fattori che impediscono alle donne di usare la bicicletta. Fattori culturali o religiosi, pregiudizi, l'immaginario delle donne nella sfera pubblica, il mostrare parti del corpo, possono essere tutti aspetti che impediscono a ragazze e donne di possedere o anche solo usare la bicicletta. Per tutte queste donne, imparare a pedalare, avere a disposizione e usare una bicicletta, oltre a essere un aiuto nella vita di tutti i giorni, porta con sé un grande valore aggiunto in termini di empowerment, che contribuisce al loro percorso di integrazione nel paese di arrivo. In altri casi, possono non essere le questioni culturali ad aver loro impedito di imparare ad andare in bicicletta, quanto piuttosto la complessa articolazione del tessuto urbano di origine che rende impossibile l'uso della bicicletta: alcune donne provenienti da grandi metropoli africane, raccontano di non aver mai usato una bicicletta, al contrario di loro amiche o parenti che vivono in contesti rurali e che la usano, tra le altre cose, per trasportare pesi. Alcune di queste donne invece, usavano regolarmente la bicicletta nel loro paese di origine, ma devono imparare a muoversi in un contesto urbano completamente diverso e rinfrescare la loro conoscenza del codice della strada.

Nella maggior parte dei casi invece, gli uomini migranti sanno andare in bicicletta, ma hanno bisogno di essere formati sul codice della strada e su come spostarsi in maniera sicura nelle nostre città.

Essere in grado di pedalare può davvero fare la differenza per coloro che sentono la stanchezza che deriva dal dover ridefinire tutto nella propria vita, dove le abitudini quotidiane più semplici devono essere riviste, anche solo per spostarsi quotidianamente da un punto all'altro della città.

Invece, imparare a pedalare darà loro la possibilità di conoscere il territorio in cui si sono trasferiti/e, di sentirsi di nuovo indipendenti, portandoli/e un passo avanti verso un vero e proprio tipo di inclusione.

Scegliere la bici come mezzo di trasporto è molto importante anche da un altro punto di vista: muoversi in bici dà la possibilità di conoscere il territorio, contribuire all'economia locale,



genera un diverso modello di relazioni: se sei in sella a una bici puoi fermarti e parlare con qualcuno, vedere ed essere visto/a, salutare, interagire.

L'attività fisica porta gioia e consapevolezza di sé ad ogni essere umano, soprattutto per quelli che non hanno mai provato o sono riusciti/e a imparare a pedalare. Imparare una nuova abilità per un adulto è una questione di orgoglio e autostima.

Il fatto di poter controllare ogni aspetto di un mezzo di trasporto, compresa la manutenzione, può essere un altro valore aggiunto per la persona.

La bici ha un grande valore sotto molti aspetti ed è un oggetto estremamente semplice ed economico.

Tutti questi aspetti rendono la bicicletta un ottimo mezzo per l'inclusione, ed imparare a pedalare è il tipo di esperienza che può aiutare le persone migranti a sentirsi incluse, capaci, autonome ed orgogliose.

Poiché le beneficiarie principali del progetto Biciliberatutt* sono state donne, i testi esplicativi di come relazionarsi con i o le coachees sono declinati al femminile. Questo metodo però, chiaramente, funziona anche con choachee uomini.

Insegnare a pedalare, invece, è un mezzo per creare una connessione preziosa, sentirsi in grado di aiutare e vedere direttamente il risultato del proprio impegno.

Come coach, dovrai adattarti alle esigenze, alla personalità, ai sentimenti, ai valori e alle caratteristiche culturali della tua coachee.

Se hai un atteggiamento di ascolto attivo, come leggerai in seguito, sarà facile per te adattarti a coachee di qualsiasi paese.

Naturalmente, la lingua può essere una barriera, ma ricorda che trasmettiamo solo il 7% del nostro messaggio attraverso il contenuto del nostro messaggio:

- Il **55%** del messaggio è veicolato dal nostro corpo: postura, espressione facciale, come guardiamo la nostra coachee, come sorridiamo, come gesticoliamo per farci capire.



- Il **38%** del nostro messaggio è veicolato dal tono della nostra voce.

La nostra esperienza dimostra che la presenza e l'attitudine sono le competenze più importanti da padroneggiare.

Tuttavia, puoi concentrarti su questi punti, mentre hai a che fare con coachee di altri paesi:

- **Decostruisci i tuoi stereotipi:** chiedi sempre alla tua coachee della sua storia.

Chiedi se ha mai provato ad imparare, lascia che parli di se stessa.

Non dare per scontato che una donna di un paese in via di sviluppo non abbia imparato a pedalare per motivi religiosi o culturali. A volte le persone crescono in grandi città dove è difficile andare in bicicletta, o potrebbero esserci altri motivi.

- Chiedi se la tua coachee vorrebbe avere un uomo o una donna come coach. Non tutte sono a proprio agio con un coach dell'altro genere. Chiedi sempre.
- **Non essere troppo severo/a** su ciò che la coachee indossa durante l'allenamento. È utile che la tua coachee pedali mentre è vestita nel modo in cui si sente a suo agio: non giudicare e prova invece a trovare soluzioni. Ad esempio, se una donna vuole indossare una gonna lunga mentre va in bicicletta, suggeriscile di indossare leggings sotto, in modo che possa sollevare un po' la gonna se necessario.
- **Se la tua coachee è una donna,** chiedi della sua situazione familiare e, nel caso in cui sia sola con figli/e, assicurati che qualcuno possa fare da babysitter
- **Aiuta la tua coachee ad adattarsi nel suo nuovo paese:** la tua coachee potrebbe aver attraversato un periodo di stress e potrebbe aver dovuto adattarsi a molte situazioni diverse. Aiutala a sentirsi al sicuro mentre impara a pedalare. Imparare le basi nel traffico richiede attenzione e cura. La tua coachee dovrà adattarsi al codice della strada del tuo paese, alla sicurezza stradale e alle regole del veicolo, non dare nulla per scontato. Usa questo tempo per imparare e rivedere insieme il modo in cui il traffico e i veicoli si muovono in città.

Dare il benvenuto alla tua coachee

Insegnare a qualcuno ad andare in bicicletta non vuol dire solo insegnare

ad essere in grado di andare in bicicletta, è molto di più.

Per questo motivo, è importante prendersi un momento prima di iniziare, dando a te e alla coachee l'opportunità di incontrarvi, capire come si sente e cosa la motiva a imparare a pedalare.

Se avete una lingua in comune, sarebbe meglio incontrare la tua coachee senza bici e prendere questo momento per conoscervi.

Se non avete una lingua in comune, sarebbe comunque utile non pedalare immediatamente.

Sarebbe utile organizzare un appuntamento con altre coachee (ed i/le loro coach) che stanno imparando ad andare in bicicletta e provengono dallo stesso paese.

Le questioni principali su cui concentrarsi come coach sono:

1. **Essere coach** per qualcuno che vuole imparare a pedalare significa accompagnare e incoraggiare la tua coachee a raggiungere l'obiettivo finale di sentirsi sicura mentre pedala. Questo è sempre l'obiettivo finale e la questione più importante per te in questo ruolo. Se incontri difficoltà in questo processo, non esitare a chiedere aiuto: l'obiettivo della tua coachee è il tuo obiettivo.
2. L'obiettivo della tua coachee di **imparare a pedalare è molto importante**. Le persone che vogliono imparare, possono aver sperimentato una serie di fallimenti, possono essersi fidate di qualcuno che voleva insegnare loro ma poi essere rimaste deluse, possono aver voluto imparare ma era impossibile superare sia fardelli culturali, sia sensazioni come stress, frustrazione, instabilità, inadeguatezza e vergogna.
3. **Sii sempre puntuale e mantieni le tue promesse**. Per quanto semplice possa sembrare e anche se non vi conoscete bene, la tua coachee si fida di te e sta mettendo le sue aspettative nelle tue mani. Sii sempre puntuale e rispettoso/a e non fare mai promesse che non puoi mantenere.
4. **I bisogni e i sentimenti della tua coachee sono i più importanti**. Questo atteggiamento aiuterà la tua coachee a sentirsi benvenuta e



rafforzerà la fiducia che ha in te, incoraggiando un apprendimento rapido e positivo. Se avete una lingua in comune, fai domande, cerca di capire chi è la tua coachee, osserva, mostra interesse e genuino orgoglio! Parla di te solo se la tua coachee ti chiede qualcosa. Questo è il momento di ascoltare. Se non avete una lingua in comune, il tuo sorriso e il tuo atteggiamento diranno tutto di te.

5. **Illustra tutti i passaggi dall'inizio e mostra sempre fiducia, sii consapevole e mostra con ogni parola ed ogni gesto che la tua coachee imparerà a pedalare.** Se parlate la stessa lingua, spiega i passaggi che permetteranno alla coachee di raggiungere l'obiettivo. Se non parlate la stessa lingua, prova comunque a spiegare i passaggi, usa la creatività!
6. **Vacci piano (1)! Imparare a pedalare è stressante e faticoso.** La tua coachee dovrà capire che imparare ad andare in bicicletta richiede energia e che prendersi il proprio tempo è perfettamente normale: tutti i sentimenti e tutte le emozioni sono benvenute.
7. **Vacci piano (2)! Insegnare ed essere coach è stressante e faticoso.** Rimani connesso/a al tuo respiro e ai tuoi sentimenti durante il processo e divertiti! Aiutare qualcuno a superare i propri limiti può essere molto impegnativo. Dal momento che sei tu a guidare il processo, ascolta la tua mente e il tuo corpo, solo così potrai accogliere il peso delle emozioni della tua coachee ed essere una spalla su cui appoggiarsi. Cerca di sorridere e rilassarti mentre ti concentri sulla tua coachee.
8. **Accetta qualsiasi cosa accada, sentiti disarmato/a e impotente.** Può essere controintuitivo, ma il modo più efficace per essere coach è sentirsi disarmati e impotenti, come può essere la tua coachee. Ascolta empaticamente, lascia che le emozioni riecheggino in te. Senti quanto sia importante per la tua coachee avere successo, quanto sia stato difficile per lei, non preoccuparti se non hai la risposta immediata. A volte, potresti dover aspettare o riprovare. La risposta verrà comunque e sempre dalla tua coachee. Tu sei lì per stare al suo fianco, non per risolvere: sta imparando ad andare in bicicletta e tu sei lì per sostenerla.
9. **Credi nella tua coachee, sorridi e festeggia i piccoli cambiamenti e risultati!** La tua coachee ha le risorse per arrivare al successo. Aiutala ad osservare il suo corpo, i piccoli cambiamenti nelle sue espressioni facciali e la sua posizione sulla bici. Questo migliorerà

l'autoconsapevolezza della tua coachee.

10. Non spingere o tirare mai la tua coachee per nessun motivo! La tua coachee è in grado di imparare a pedalare, falla sentire indipendente e capace.

Pratica

Ecco i principali argomenti su cui puoi concentrarti per preparare la tua coachee ai primi esercizi in bici.

1. Non controllare mai la bici in presenza della tua coachee: per qualcuno che ha paura o ha difficoltà, avere a che fare con le biciclette potrebbe essere stressante. Controllare la bici preferibilmente in anticipo.

2. La bici giusta deve avere:

- la postura corretta:

il miglior tipo di bici per i primi esercizi della tua coachee è una bici in cui la postura non sia piegata troppo in avanti (come la postura su una bici da strada), né inclinata troppo all'indietro lontano dal manubrio.

- la taglia giusta per la tua coachee:

avere una bici troppo piccola o troppo grande potrebbe rovinare l'esperienza della tua coachee e rendere difficile per loro riprovare. Prenditi cura di questo aspetto.

- in buone condizioni: la tua coachee deve sentirsi al sicuro mentre pedala.
- la sella abbassata per i primi esercizi, in modo che i suoi piedi possano toccare terra

3. La posizione giusta:

Scegli un luogo tranquillo e non troppo affollato. Ricorda che la tua coachee ha bisogno di sentirsi sicura e rilassata e lontano da sguardi indesiderati.

Deve avere una leggera discesa.

- Non deve essere troppo difficile da raggiungere: ricorda che dovrai portare la bici perché se qualcuno non sa pedalare, potrebbe essere stressante per lei portare una bicicletta.

4. Fattore tempo:

Cerca di incontrarti in un momento della giornata in cui tu e la tua coachee non abbiate fretta e anche in un periodo in cui entrambi avete tempo per esercitarvi.

Imparare a pedalare richiede molta energia, quindi non fate esercizi per più di mezz'ora se è la prima volta e controlla sempre i livelli di energia della tua coachee. Più la tua coachee è stanca, più sarà difficile concentrarsi e fare del suo meglio per imparare. Lo stesso vale per te! Dai alla tua coachee la possibilità di fermarsi e fare una pausa se necessario.

5. Mentre la tua coachee segue le tue istruzioni con la sua bici non andare in bicicletta, seguila

a piedi in modo da poter essere più vicino/a e più concentrato/a mentre pedala.

Osserva come sta pedalando e non fare nient'altro (cellulare, parlare con qualcun altro, ecc.). È molto importante che tu osservi come viene svolto l'esercizio e come la tua coachee si sente e reagisce. Lascia che provino da sole a seguire le tue indicazioni.

6. Ricorda alla tua coachee con ogni atteggiamento, sguardo, parola, che imparare a pedalare non è pericoloso. La velocità è bassa e possono sempre frenare o mettere i piedi a terra.

7. Controlla sempre come sta la tua coachee: verifica se è stanca, se è tesa, se sta imparando volentieri o se ha difficoltà. Chiedile se vuole fare una pausa. Aiutala a concedersela.

8. Aiutala a vedere i piccoli e grandi cambiamenti e risultati. Avere vicino qualcuno che ti aiuta a vedere il lato positivo delle cose, proprio mentre ti stai impegnando e facendo fatica, è molto motivante!

ESERCIZIO 1



l'obiettivo del primo giorno è imparare il primo esercizio.

Questo è il più importante per imparare ad andare in bicicletta.

Non passare ad altri esercizi prima di aver completamente padroneggiato l'esercizio nr 1: questa è la chiave del successo di questo metodo.

- La tua coachee deve sedersi sulla bici in leggera discesa, i piedi per terra e tenere il manubrio
- Le mani non devono stringere troppo il manubrio: le braccia, le mani, il collo e la schiena sono rilassati,
- La coachee inizia a camminare, spingendo la bici lungo la discesa, orientando il manubrio per mantenere l'equilibrio.

L'obiettivo dell'esercizio è imparare l'equilibrio, che deriva dall'uso del manubrio.

Puoi passare a un altro esercizio quando la coachee:

- Sembra rilassata,
- Sorride,
- Respira normalmente,
- Tiene il manubrio in modo rilassato,
- Può ripetere l'esercizio senza fretta o andare molto lentamente,
- È ben in equilibrio sulla bici.

Una volta che il primo esercizio è stato acquisito, è possibile passare ad altri esercizi, **ma l'obiettivo della prima lezione è quello di padroneggiare l'esercizio 1.**

ESERCIZIO 2

La tua coachee si siede sulla bici lungo una leggera pendenza, un piede sul pedale e l'altro sul terreno:

- Le mani non devono stringere troppo il manubrio,
- Le braccia e le spalle sono rilassate, Il collo e la schiena sono rilassati,
- I piedi sono completamente a terra,
- La coachee deve usare un movimento di camminata per spingere contro la salita con un piede sul pedale cercando di gestire il manubrio per mantenere l'equilibrio.

L'obiettivo dell'esercizio 2 è imparare l'equilibrio, che deriva dal maneggiare il manubrio con un solo piede a terra.

Puoi passare a un altro esercizio quando la coachee:

- Appare rilassata,
- Sorride,
- Respira normalmente,
- Tiene il manubrio in modo rilassato,
- Può ripetere l'esercizio senza fretta o andare troppo lentamente.
- È bene in equilibrio sulla bici.

ESERCIZIO 3



Dopo aver imparato l'esercizio 1 e acquisito sicurezza durante l'esercizio 2, la tua coachee inizierà naturalmente a pedalare. Questo esercizio consente alla coachee di continuare a pedalare, acquisendo consapevolezza nella pedalata.

ESERCIZIO 4



Pedalando, la tua coachee può acquisire ulteriore sicurezza e migliorare le abilità essenziali per pedalare in città:

Sollevare prima una mano e poi l'altra

- Girare a sinistra ed a destra
- Ulteriore pratica per sentirsi sempre più a proprio agio con queste azioni.

ESERCIZIO 5

Pedalare su strada è diverso dal pedalare in un parco o in un ambiente protetto. Prenditi del tempo per accompagnare la tua coachee sulla strada, per aiutarla a riconoscere i segnali stradali più importanti. Può essere utile chiedere quale percorso è importante per loro (casa-lavoro, casa-scuola...) e aiutarle ad acquisire fiducia su questo percorso specifico. Si possono anche individuare insieme le piste ciclabili o le strade più sicure per percorrere quel particolare percorso.

Anche se la bicicletta è un mezzo di trasporto semplice, non significa che non abbia bisogno di attenzioni o che non debba essere curata. Infatti, è molto importante scegliere una bicicletta che abbia le giuste dimensioni della conducente e che sia perfetta per l'uso che se ne vuole fare: se è per percorsi lunghi o brevi, se è più per percorsi in aperta campagna o per l'uso in città. È poi importante prendersi cura della bicicletta: freni, luci, ruote, ecc.

Inoltre, poiché le biciclette vengono solitamente guidate nel traffico, ogni conducente deve conoscere le regole di base per guidare una bicicletta su strada: anche se potrebbe sembrare superfluo, vi invitiamo a dare un'occhiata al capitolo che segue per conoscere il veicolo e il modo di guidare in città con la maggiore conoscenza e consapevolezza possibile.

La mia coachee ha imparato a pedalare... e ora?

Dopo aver imparato a pedalare, è il momento di diventare autonoma. Possedere una bicicletta per i propri spostamenti quotidiani è un must, ma spesso molte delle donne migranti che hanno partecipato ai corsi non possono permettersi l'acquisto di una bicicletta privata. Come affrontare questo problema?

Ogni associazione può trovare soluzioni rispetto al proprio contesto.

A Bologna, l'associazione Salvaiciclisti ha lanciato un appello alla cittadinanza: molte persone hanno vecchie biciclette che non usano più e le hanno donate al progetto. Un gruppo di volontari/e le ha sistemate per poterle dare alle donne. L'associazione si è messa in rete con altre realtà che accolgono le donne migranti e che hanno potuto contribuire acquistando il lucchetto o altri gadget (luci, sellino, cestino).

In alcuni casi, sono state utilizzate donazioni o piccoli finanziamenti pubblici, o il supporto di ciclofficine per l'acquisto di materiali, ecc.

Le soluzioni possono essere molteplici, l'importante è che ogni persona che termina il corso possa tornare a casa con una bicicletta per continuare a pedalare in modo indipendente!

È anche molto importante che i nuovi ciclisti conoscano il mezzo che stanno utilizzando e soprattutto le principali regole di circolazione nel traffico.

I prossimi paragrafi presentano questi aspetti, che possono essere presentati e discussi con le nostre/i coachee.

In particolare, per quanto riguarda la segnaletica e le regole di circolazione, è molto utile analizzarli nella pratica durante giri in città.

IL MEZZO: LA BICICLETTA

La bicicletta (spesso abbreviata in bici) è un veicolo azionato dalla forza muscolare umana degli arti inferiori, costituito da un telaio cui sono vincolate due ruote allineate e dotato di un sistema meccanico di trasmissione della potenza fisica generata alla ruota motrice (fonte Wikipedia)

Queste semplici frasi danno già un'immagine chiara di quale tipo di mezzo sia la bicicletta: mossa dalla forza muscolare, a guida individuale, con due ruote.

Vediamo ulteriori caratteristiche della bicicletta prendendo spunto dal codice della Strada.

La bicicletta deve essere munita di:

- due pneumatici
- due freni
- un campanello
- luci bianche o gialle anteriori, luci rosse e di catadiottri rossi posteriori;
- catadiottri gialli sui pedali

Le biciclette possono essere equipaggiate per il trasporto di un bambino, con idonee attrezzature, le cui caratteristiche sono stabilite dal regolamento nazionale.

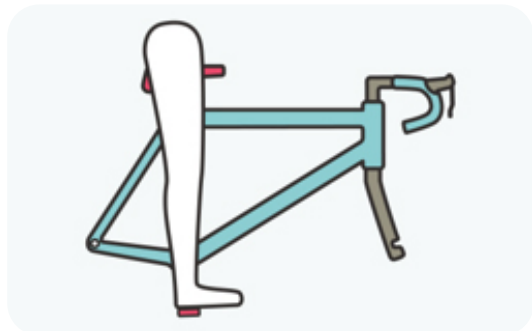
Tutte queste caratteristiche sono fondamentali per un buon andamento del mezzo e vanno, infatti, curate e adattate a sé.

Vediamo meglio:

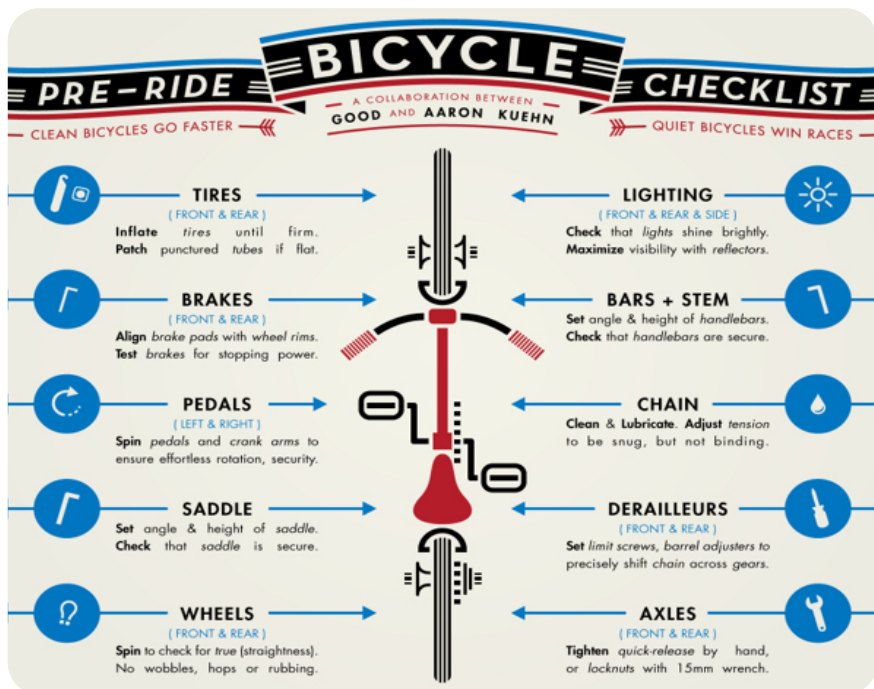
Le ruote devono essere gonfie, i freni efficaci, la catena lubrificata.

I dispositivi luminosi per essere visibili devono funzionare correttamente ed essere nella giusta posizione. Il campanello è una componente da non dimenticare, proprio per farsi sentire in caso di necessità e, in ultimo ma non per importanza, la sella alla giusta altezza. Questo è forse uno dei punti su cui si pone troppa poca attenzione. La posizione migliore per andare in bicicletta è quella illustrata nell'immagine che segue, ovvero: sedendosi sul sellino e distendendo la gamba in maniera morbida il tallone poggia correttamente sul pedale. Questo significa anche che la misura solita, ovvero che il piede tocchi completamente terra per fermarsi più agevolmente è scomoda perché comporta più fatica nel fare il movimento della pedalata.

Qui un piccolo schema di tutte le attenzioni da porre al mezzo per farlo funzionare nel migliore dei modi.



E' chiaro che la manutenzione della bicicletta non deve essere, per forza, un piacere individuale: esistono le ciclofficine! Certo, ci si può rivolgere ad aziende private che sicuramente faranno un buon lavoro ma vi invitiamo a scoprire quali associazioni esistono sul territorio perché si tratta di spazi di socialità, di condivisione e di scambio: provate ad immaginare un laboratorio in cui persone più esperte aiutano chi deve ancora fare



esperienza... un bellissimo momento di crescita reciproca!

Ora che la bicicletta è messa a punto possiamo procedere con la conoscenza delle norme della circolazione stradale ma, soprattutto, quali regole seguire quando si è in bicicletta.

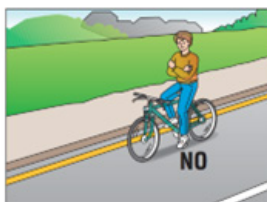
Codice della strada

- Ecco alcune indicazioni tipiche del codice della strada:
- I ciclisti devono procedere su unica fila in tutti i casi in cui le condizioni della circolazione lo richiedano e, comunque, mai affiancati in numero superiore a due; quando circolano fuori dai centri abitati devono sempre procedere su unica fila, salvo che uno di essi sia minore di anni dieci e proceda sulla destra dell'altro.

- I ciclisti devono avere libero l'uso delle braccia e delle mani e reggere il manubrio almeno con una mano; essi devono essere in grado in ogni momento di vedere liberamente davanti a se', ai due lati e compiere con la massima libertà, prontezza e facilità le manovre necessarie.
- Ai ciclisti è vietato trainare veicoli, salvo nei casi consentiti dalle presenti norme, condurre animali e farsi trainare da altro veicolo.
- I ciclisti devono condurre il veicolo a mano quando, per le condizioni della circolazione, siano di intralcio o di pericolo per i pedoni. In tal caso sono assimilati ai pedoni e devono usare la comune diligenza e la comune prudenza.
- E' vietato trasportare altre persone sul velocipede a meno che lo stesso non sia appositamente costruito e attrezzato. E' consentito tuttavia al conducente maggiorenne il trasporto di un bambino fino a otto anni di età, opportunamente assicurato con le attrezzature, di cui all'articolo 68, comma 5 (Rif. Italia).
- I velocipedi devono transitare sulle piste loro riservate ovvero sulle corsie ciclabili o sulle corsie ciclabili a doppio senso, quando esistono, salvo il divieto per particolari categorie di essi, con le modalità stabilite nel regolamento. Le norme previste dal regolamento per la circolazione sulle piste ciclabili si applicano anche alla circolazione sulle corsie ciclabili e sulle corsie ciclabili a doppio senso.



Procedere in fila indiana (182/1)



Reggere il manubrio almeno con una mano (182/2)



Procedere senza farsi trainare (182/3)



Condurre la bicicletta a mano sulle strisce pedonali (182/4)



Circolare senza trasportare altre persone sulla bicicletta (182/5)

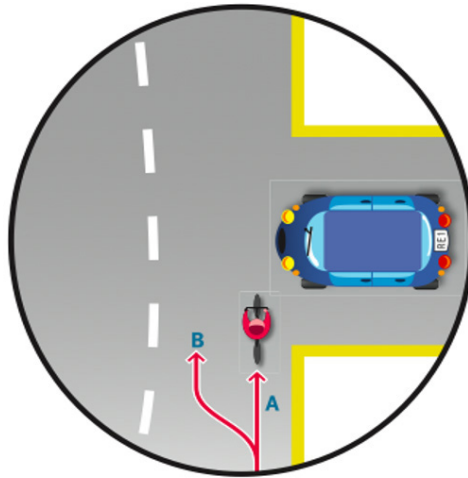


Segnalare con il braccio prima di voltare (154/2)

Proviamo ad entrare nel dettaglio del comportamento in strada: trucchi e regole per pedalare sicuri

Pedalare in carreggiata

- A Pedalare all'estrema destra rende invisibile alle auto davanti nei punti di intersezione
- B Pedalare più a sinistra rende vulnerabili nei confronti delle auto provenienti alle proprie spalle.



- **Cosa scegliere?**
- Sulle strade a scorrimento veloce sarà meglio stare più a destra.
- Su strade a scorrimento lento, con molte traverse, sarà più prudente stare un po' più sulla sinistra.

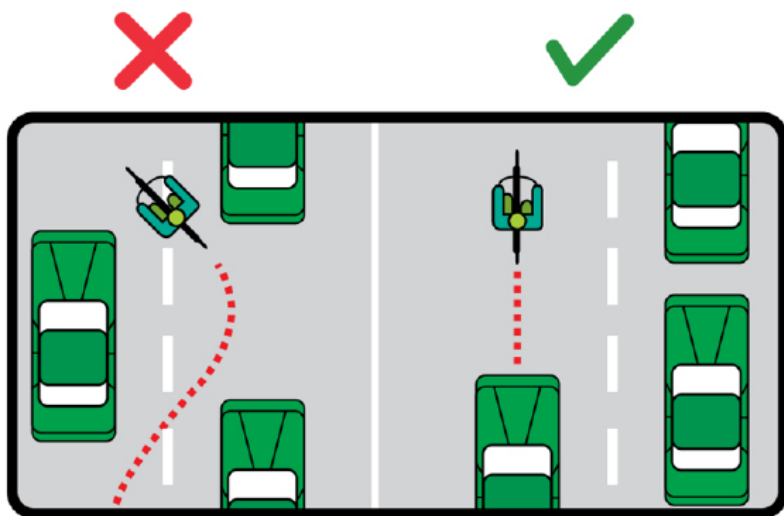
Tenere d'occhio le auto parcheggiate.

Osservare le auto parcheggiate lungo la carreggiata, sorvegliare gli occupanti e cercare di anticipare un'apertura improvvisa della portiera.

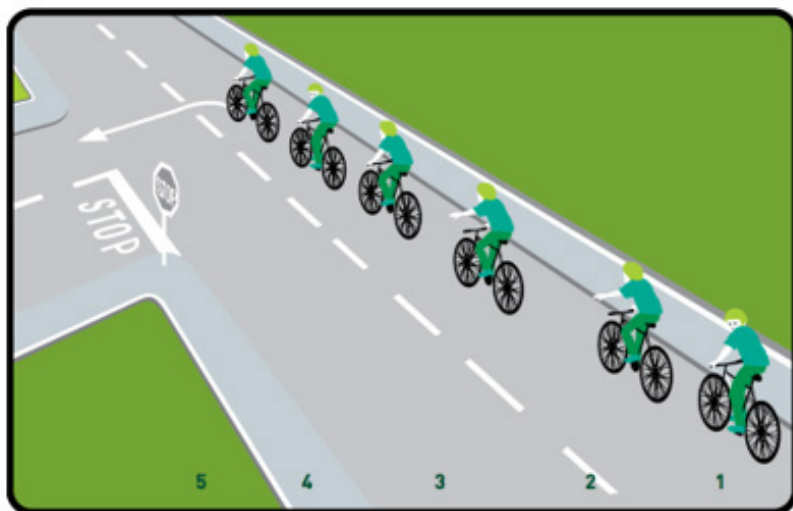
Spostarsi leggermente a sinistra in modo da avere un margine di movimento in caso di apertura improvvisa di una portiera questo compatibilmente con il resto del traffico, in particolare quello che sopraggiunge alle proprie spalle.

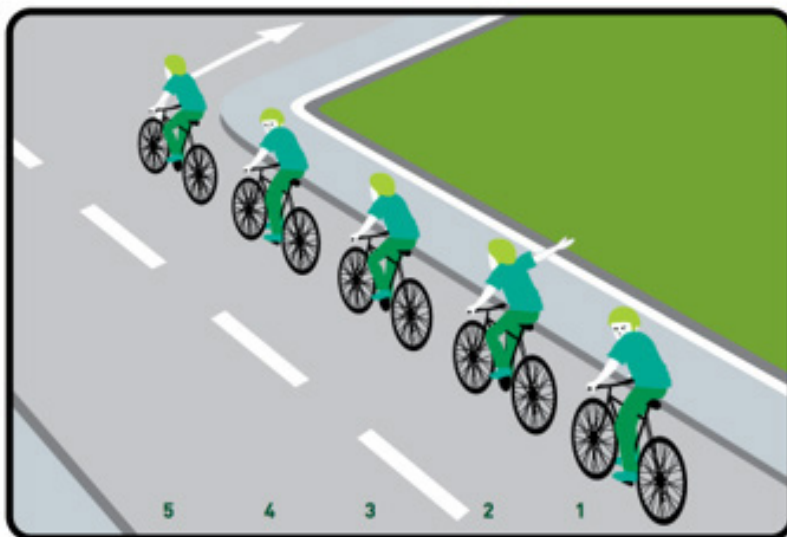
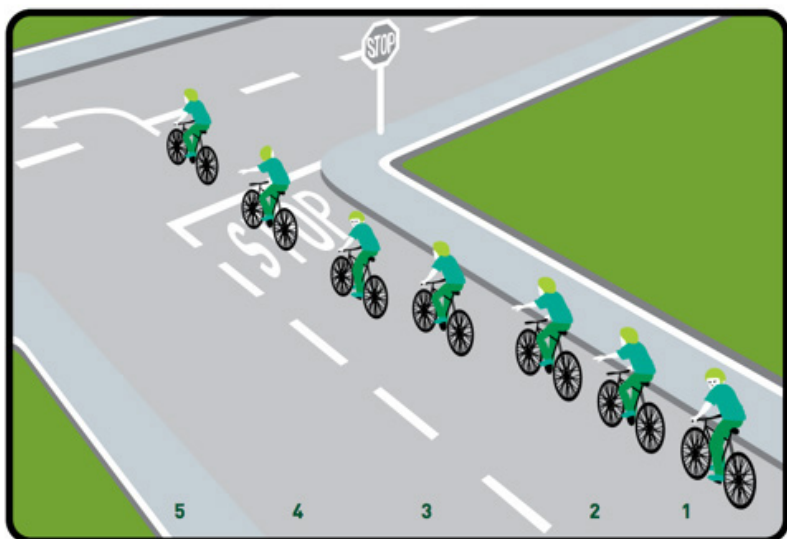


Percorrere la propria carreggiata in maniera lineare e ordinata, non zigzagare tra le automobili.

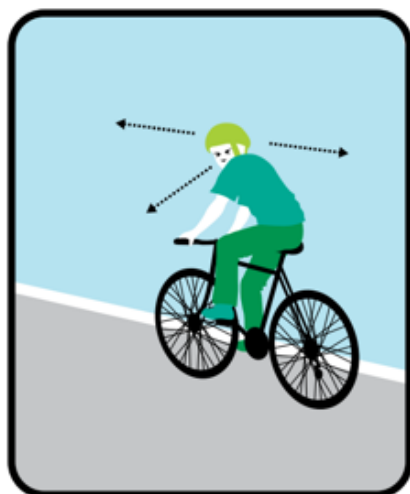


Segnalare la svolta, a maggior ragione quando si è in gruppo

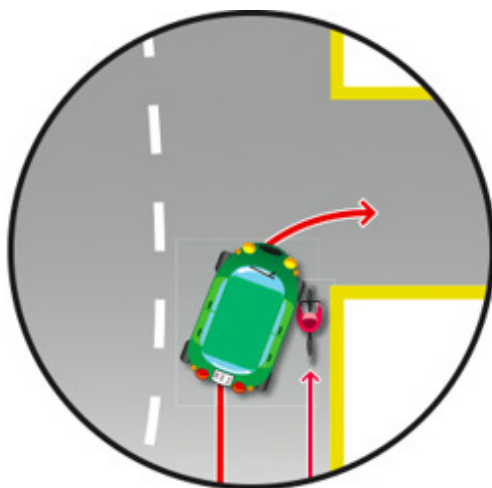


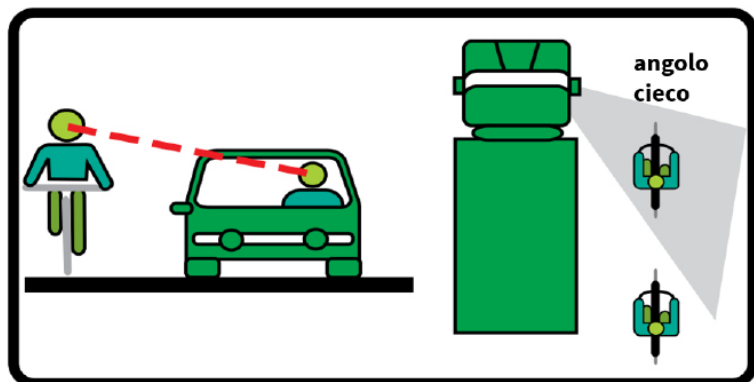


Osservare bene, in tutte le direzioni, prima di cambiare carreggiata o di svoltare.



MAI superare a destra. Questo tipo di collisione è molto facile da evitare: semplicemente non bisogna superare alcun veicolo a destra. Questo è fondamentale perché in molti mezzi a motore si rileva un angolo cieco che limita la visuale dell'autista.



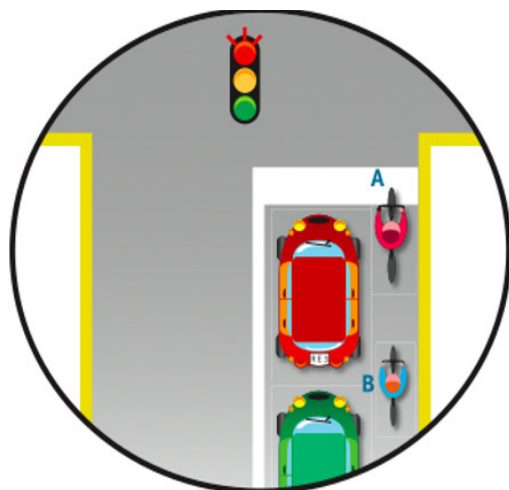


Al semaforo

Fermarsi in un punto in cui si è ben visibili.

È bene fermarsi davanti e a destra dell'auto (A) e non di fianco, in modo da non farsi tagliare la strada; oppure, se non ci si trova in prossimità del semaforo ma fra due auto, è bene fermarsi davanti alla seconda auto per permettere a quest'ultima di vedere chiaramente (B).

Non confidare che tutti gli automobilisti utilizzino sempre e in modo corretto gli indicatori di direzione. Agli incroci è fondamentale essere sempre vigile e comportarsi come se l'auto di fianco possa svoltare all'improvviso senza segnalarlo.



Quali vie ci sono e quali comportamenti è necessario avere?

Prima di tutto è necessario ricordare che molti di questi percorsi sono condivisi con i pedoni e per questo le buone regole della convivenza valgono sempre.

PERCORSI PEDONALI

I pedoni possono transitare liberamente. I ciclisti devono condurre a mano.

PERCORSI CICLOPEDONALI

I pedoni possono transitare liberamente e hanno sempre la precedenza sui ciclisti.

I ciclisti possono transitare liberamente ma devono fare attenzione ai pedoni, avvisare in caso di avvicinamento o sorpasso e, in generale, procedere con cautela.

PERCORSI PEDONALI E CICLABILI

I pedoni possono circolare nello spazio a loro riservato. Nel caso di attraversamento della corsia ciclabile devono dare la precedenza alle bici.

I ciclisti possono circolare nello spazio a loro riservato. Nel caso di attraversamento della corsia pedonale devono dare la precedenza ai pedoni.

CORSIE CICLABILI

I pedoni non possono transitare. Nel caso di attraversamento della corsia ciclabile devono dare la precedenza alle bici. de la marcha de los coches, a menos que se indique lo contrario.

I ciclisti possono transitarvi liberamente ma solo nel senso di marcia delle automobili, se non diversamente indicato.

PERCORSI PEDONALI

**PEDONI:**

Possono transitare e fermarsi liberamente.

CICLISTI:

Devono condurre a mano la propria bicicletta eccetto nelle aree pedonali in cui è espressamente ammessa la circolazione delle biciclette.

PERCORSI CICLOPEDONALI

**PEDONI:**

Possono transitare e fermarsi liberamente. Hanno sempre la precedenza sui ciclisti.

CICLISTI:

Possono transitare liberamente ma devono procedere con cautela, avvisare i pedoni del proprio passaggio, procedere a passo d'uomo quando incrociano o superano i pedoni.

CORSIE CICLABILI

**PEDONI:**

Non possono transitare. Nel caso di attraversamento dello spazio ciclabile, devono dare la precedenza ai ciclisti.

CICLISTI:

Possono transitarvi liberamente ma solo nel senso di marcia delle automobili.

PERCORSI PEDONALI E CICLABILI

**PEDONI:**

Possono transitare e fermarsi nello spazio loro riservato. Nel caso di attraversamento dello spazio ciclabile, devono dare la precedenza ai ciclisti.

CICLISTI:

Possono transitare e fermarsi nello spazio loro riservato. Nel caso di attraversamento dello spazio pedonale, devono dare la precedenza ai pedoni.

Arrivata a destinazione: come parcheggiare la bicicletta?

Prima di tutto è opportuno trovare una rastrelliera: il parcheggio al palo non è mai consigliabile!



Poi, con un buon lucchetto U-lock di qualità, con arco di acciaio temprato min 13mm e doppio bloccaggio procedi a fissare la bicicletta alla rastrelliera

MAI solo ruota!

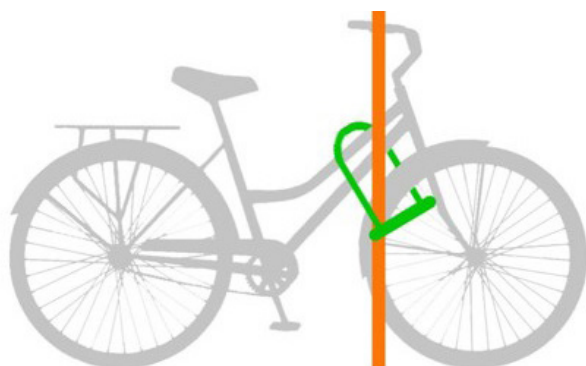
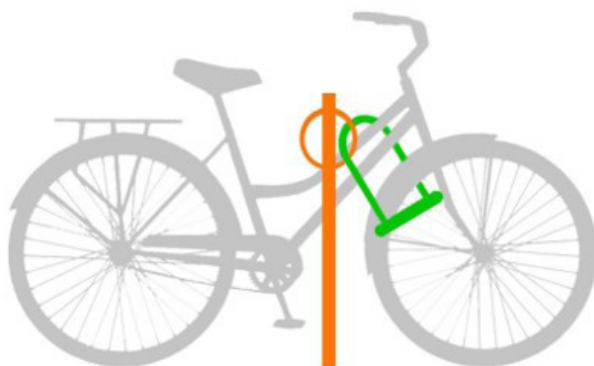
Rischi di trovare solo la tua ruota

MAI solo telaio!

Rotto l'anello i ladri portano via anche lucchetto



TELAIO + RUOTA + RASTRELLIERA – Sempre!!
lucchetto più alto possibile da terra



le note

Handwriting practice lines consisting of 18 sets of three horizontal lines. Each set includes a top line, a middle line, and a bottom line, all with a slight wavy pattern.



le note

Handwriting practice lines for the word "le note". The page contains 18 sets of horizontal lines, each consisting of a top wavy line, a middle straight line, and a bottom wavy line. A small bicycle icon is positioned on the bottom line of the final set of lines.



le note

Handwriting practice lines consisting of 18 sets of three horizontal lines (top, middle, bottom) for writing practice.



AUTORI DEL TOOLKIT

Salvaiciclisti Bologna

A cura di Salvaiciclisti cycling activists

📷 @salvaiciclisti.bologna

✉ info@salvaiciclisti.bologna.it



CEFA

A cura di Ufficio ECG

📷 @cefa_onlus

📘 /Cefa.Onlus

✉ f.zito@cefaonlus.it



Jovesólides

A cura di Jovesólides staff

📷 @jovesolides

📘 /jovesolides

🐦 /jovesolides

✉ annalisacaruso@jovesolides.org



FOTO E IMMAGINI

Foto dall'Archivio di Salvaiciclisti

- https://www.comune.milano.it/documents/20126/648994/Consigli_per_la_sicurezza_di_chi_va_in_bicicletta.pdf/22a77540-abcd-9b47-fc03-d31d8302abd9?t=1547048889010
- <https://www.comune.re.it/argomenti/mobilita/progetti/mobilita-casa-scuola-sicura-sostenibile-autonoma/materiali-insegnanti/collana-bicisicura>
- <https://takomabicycle.com/blogs/news/pre-ride-bicycle-checklist>

A seguito di ripetuti tentativi di contatto, privi di alcun riscontro, CEFA responsabile editoriale della presente pubblicazione è a disposizione del/i titolare/i dei diritti d'autore delle immagini, per l'ottemperanza e adempimento di qualsiasi rivendicazione dovesse emergere.

BIBLIOGRAFIA

- <https://www.aics.gov.it/news/2020/58731/>
- https://intercoonecta.aecid.es/Documentos%20de%20la%20comunidad/Estrategia_Educaci%C3%B3n%20para%20Desarrollo.pdf
- https://www.miteco.gob.es/es/ministerio/planes-estrategias/estrategia-espanola-desarrollo-sostenible/09047122800cfd5b_tcm30-88639.pdf
- <https://esmovilidad.mitma.es/estrategia-estatal-por-la-bicicleta/area-2>

- https://ec.europa.eu/info/law/better-regulation/have-your-say/initiatives/12438-Sustainable-and-Smart-Mobility-Strategy/public-consultation_en
- https://commission.europa.eu/strategy-and-policy/priorities-2019-2024/european-green-deal_en
- <https://esmovilidad.mitma.es/estrategia-estatal-por-la-bicicleta/area-1>
- <https://www.bicipolitanabolognese.it/>
- <https://www.comune.bologna.it/servizi-informazioni/colonnine-gonfiaggio-prima-riparazione-biciclette>
- <https://www.comune.bologna.it/servizi-informazioni/parcheggiare-bici>
- https://www.valencia.es/agenciabici/sites/default/files/docs/mobility_eng.pdf
- https://environment.ec.europa.eu/news/valencia-elsinore-and-velenje-win-2024-european-green-city-awards-2022-10-28_en?fbclid=IwAR1T6AJdbloaoZnQgLtkQxxmyFVdh_7tPs2MvrZN1IRLMGU2qURFM1-rjZg



Funded by the European Union. Views and opinions expressed are however those of the author(s) only and do not necessarily reflect those of the European Union or the European Education and Culture Executive Agency (EACEA). Neither the European Union nor EACEA can be held responsible for them.

Project ID: 2021-2-IT02-KA210-ADU-000048116