



Cofinanziato
dall'Unione europea

pr.n. 2021-1-IT02-KA220-ADU-000035147



COOL CLASSIC CARS



CURRICULUM PER FORMATORI

Finanziato dall'Unione europea. Le opinioni espresse appartengono, tuttavia, al solo o ai soli autori e non riflettono necessariamente le opinioni dell'Unione europea o dell'Agenzia esecutiva europea per l'istruzione e la cultura (EACEA). Né l'Unione europea né l'EACEA possono esserne ritenute responsabili.



pr.n. 2021-1-IT02-KA220-ADU-000035147

PARTNER DEL CONSORZIO

Afinna One Srl (Italia)

Coditramuntana SL (Spagna)

Aci Vallengunga Spa (Italia)

E-C-C Verein (Austria)

Info: www.coolclassiccars.info
coolclassiccarsplatform.info





INDICE

1. Introduzione	p.3
1.1.A chi è indirizzato questo corso?	p.4
2. Introduzione alla formazione	p.5
2.1.Alcuni modi di apprendere	p.5
2.2.Alcuni concetti sulla comunicazione	p.6
2.3.Alcune qualità e funzioni dell'educatore	p.7
2.4.Creare obiettivi di apprendimento, compiti e valutazioni	p.8
2.5.Alcune considerazioni sulle lezioni online	p.9
3. Workshop 1 giorno	p.10
4. Corso esteso	p.12
5. Attività formative	p.15
5.1.Turismo sostenibile	p.15
5.2.Cambiamento climatico	p.19
5.3.Accordo di Parigi e accordi internazionali	p.21
5.4.Intermodalità	p.23
5.5.Turismo del patrimonio industriale	p.25
5.6.Turismo industriale	p.27
5.7.Analisi LCA ed economia circolare	p.29
5.8.Macchine d'epoca	p.31
5.9.Over tourism e turismo di massa	p.33



I. INTRODUZIONE

Il curriculum è destinato a docenti ed educatori nel campo della formazione degli adulti e vuole essere uno strumento utile a presentare i differenti materiali educativi ad una platea di ascoltatori interessati a vario titolo ai contenuti del progetto Cool Classic Cars. Questo progetto è finanziato dal fondo Erasmus+, il programma dell'Unione Europea per l'educazione, la formazione, la gioventù e lo sport. L'obiettivo del progetto è quello di sviluppare soluzioni per un turismo sostenibile, nel quadro della riconversione e valorizzazione del patrimonio industriale lavorando su le seguenti opzioni:

- lo sviluppo dei concetti di turismo sostenibile come diversificazione e gestione finalizzata alla sostenibilità dei processi turistici
- l'ideazione di meccanismi di intermodalità dei trasporti che incoraggino un turismo di prossimità per mitigare gli effetti negativi del turismo di massa e abbattere le emissioni legate ai trasporti, specialmente quelli aerei;
- la promozione, valorizzazione, messa in rete dei siti legati alla dismissione del patrimonio industriale come fattore di promozione economica e sociale di territori depressi;
- la messa a valore del patrimonio automobilistico d'epoca come volano per una micro imprenditoria nel settore turistico;

Vengono individuati due tipi di possibili scenari formativi con annesse proposte di presentazione al fine di mostrare differenti modalità di utilizzo dei prodotti. Uno scenario prevede un incontro di una sola giornata mentre l'altro si sviluppa per più giorni.



Ovviamente il progetto con i suoi vari strumenti offre un ventaglio più ampio di possibilità di lavoro a chi sia interessato a promuoverne i contenuti e ad usarli a fini accademici o imprenditoriali.

I.I A CHI E' INDIRIZZATO QUESTO CORSO?

Questo toolkit è stato pensato per offrire strumenti e suggerimenti agli insegnanti e ai formatori che utilizzeranno i materiali messi a disposizione dalla piattaforma Cool Classic Cars e dal progetto omonimo. Corsi e esercizi proposti sono possibili utilizzi del progetto pensati sia per formatori che insegnanti esperti, sia per quelli senza esperienza, orientati allo sviluppo delle capacità degli utenti o per facilitare la presentazione degli argomenti. Possono essere utilizzati in corsi on-line o face-to-face, o in versioni ibride.

Questo toolkit non pretende di essere esaustivo e si propone di essere una traccia per chi volesse approcciarsi al lavoro di formazione. Per questo verranno messi a disposizione materiali on-line che sono il prodotto del lavoro di ricerca del progetto Cool Classic Cars.

Oltre alle due possibili presentazioni proposte secondo il target ipotizzato, e le 9 attività suggerite al fine di facilitare durante le lezioni il lavoro dei formatori, il toolkit prevede una breve introduzione alla formazione degli adulti in generale.



2. INTRODUZIONE ALLA FORMAZIONE

2.1 ALCUNI MODI DI APPRENDERE

L'approccio all'insegnamento dovrebbe essere orientato su chi impara. Centrare il proprio focus sull'alunno significa capire in anticipo quali conoscenze, capacità e competenze e obiettivi possiede chi ti sta ascoltando. In base a questi fattori infatti la strategia comunicativa dovrebbe cambiare non solo per rendere più efficace la lezione ma anche per evitare che essa possa produrre un effetto contrario a quello desiderato.

Ci sono diversi tipi di insegnamento e teorie su come renderli efficaci, quello che qui proponiamo è quello di learning cycle di Kolb. Secondo questo approccio ci sono quattro stadi che Kolb identifica come esperienziale, osservazione riflessiva, astrazione concettuale, e sperimentazione attiva. Dal lato dell'educatore invece si tratta di capire come identificare le necessità di apprendimento, come progettare la lezione, consolidare l'insegnamento, e valutarlo.



Essere consapevoli delle varie tipologie di apprendimento che un uditorio può avere implica adottare diversi stili, anche contemporaneamente per cercare di rendere la propria attività il più efficace possibile. Se alcuni infatti sono più stimolati da un tipo di insegnamento visivo, fatto di mappe e grafici, ad altri scrivere o ascoltare risulta la via più diretta per introiettare un'informazione. Ovviamente questo tipo di scelte stilistiche cambia in funzione dell'uditorio e dell'ambiente in cui si svolgono le lezioni, se faccia a faccia o on line ad esempio.

E' utile comprendere anche la differenza tra insegnante educatore e facilitatore: se il primo possiamo dire si occupa di trasmettere delle conoscenze, il facilitatore svolge il ruolo di mediatore nella trasmissione di informazione tra pari, mentre l'educatore possiamo dire sia una via di mezzo tra le due figure, concentrandosi su un approccio di tipo psicologico e pratico.

2.2 ALCUNI CONCETTI SULLA COMUNICAZIONE

Essere efficaci in un ambiente di apprendimento riguarda alcune capacità comunicative che sono essenziali ad un educatore. Saper comunicare nel senso di sapere come presentare un argomento, essere in grado di avere un ascolto attivo e un questionare efficace comprendono alcuni degli aspetti basilari della comunicazione. Poiché educare è un rapporto che si modula sui propri uditori è altresì fondamentale dare e saper ricevere dei feedback in maniera costruttiva.

Bisogna saper prestare ascolto e comunicare con il linguaggio non verbale, poiché molte delle cose che si possono capire in un'aula passa da questo tipo di linguaggio: gesti, movenze, posizionamento spiegano da parte di chi ascolta quali sono le sue



predisposizioni e difficoltà e rendono chiaro come l'insegnante intende rapportarsi ad una classe.

Allo stesso tempo la didattica è decisamente cambiata dopo la pandemia di covid 19, e bisogna saper utilizzare gli strumenti adeguati quando ci troviamo in un ambiente di lavoro virtuale. Spesso qui la comunicazione scritta risulta quella effettiva e le considerazioni ora svolte sul linguaggio non verbale decadono.

E' altrettanto utile immaginare la comunicazione dentro a modelli di gruppo: essendo uno degli strumenti più efficaci per trasmettere un insegnamento quello di stimolare lavori di gruppo, dove esperienze, saperi, idee vengono condivisi da persone differenti, saper orientare il dibattito e la comunicazione tra i singoli diventa parte integrante del bagaglio di strumenti di un educatore.





2.3 ALCUNE QUALITÀ E FUNZIONI DELL'EDUCATORE

Oltre alle capacità comunicative un educatore deve possedere alcune capacità personali.

Una tra le più importanti è l'empatia. Capire i sentimenti e le emozioni del proprio uditorio sono caratteristiche fondamentali per creare quell'ambiente di ascolto e di confronto operativo che facilitano la comprensione degli argomenti. Specialmente quando si tratti di valutare o dare dei feedback, il modo in cui si fa implica la possibilità per un educatore di esercitare un'azione attiva ed efficace sul proprio uditorio così come sapere accettare empaticamente le osservazioni e i feedback sul proprio operato aiutano a organizzare in corso d'opera un insegnamento più efficace.

Poiché educare può essere un insieme di attività di insegnamento e facilitazione, tra le funzioni dell'educatore c'è quella di facilitatore. Questa qualità è legata al capire come far emergere dai singoli le competenze e conoscenze di cui dispongono. Una certa imparzialità e neutralità, capacità di ascolto, sono quelle necessarie a svolgere questo ruolo e rendere possibile in un gruppo la partecipazione attiva dei singoli. Ci sono tutta una serie di attività che possono aiutare a questo proposito, come il brainstorming, attività per rompere il ghiaccio o i giochi di ruolo.

2.4 CREARE OBIETTIVI DI APPRENDIMENTO, COMPITI E VALUTAZIONI

Come educatori bisogna prima di tutto avere chiaro cosa si vuole che il proprio uditorio conosca, capisca e sappia fare alla fine del proprio lavoro. Per fare ciò bisogna porsi preliminarmente il problema di quali siano questi obiettivi e come siano



conseguibili. È necessario quindi identificare i compiti più appropriati per ottenere i risultati desiderati, e il metodo di come valutare efficacemente se il nostro lavoro li ha raggiunti.

Riferendosi al modello del learning cycle abbiamo visto come l'insegnamento consti di diverse fasi in cui progettazione, misurazione e rendicontazione sono le tappe necessarie di un lavoro efficace.

Un altro indicatore che può aiutare a stabilire adeguatamente obiettivi, compiti e valutazioni è il sistema S.M.A.R.T. (specific, measurable, attainable, resourced, and timebound), che puntando su alcuni aspetti, da cui l'acronimo, offre delle soluzioni per progettare in maniera appropriata tutti gli strumenti necessari all'insegnamento. A questo framework si può associare la Bloom taxonomy, che prende a riferimento sei valori chiave: conoscenze, comprensione, impegno, analisi, sintesi e valutazione. Uno strumento del genere può facilitare la scrittura degli obiettivi commisurati ai livelli dell'uditorio.

Anche i compiti assegnati durante il lavoro devono essere pensati come strumenti utili a raggiungere specifici obiettivi, siano essi una verifica o l'ottenimento di un titolo. In ogni caso devono essere pensati come una cartina tornasole del proprio lavoro, aiutando quindi a modellare in corso d'opera le proprie strategie di insegnamento.



2.4 ALCUNE CONSIDERAZIONI SULLE SESSIONI ONLINE

L'insegnamento virtuale ha sempre più peso nel quadro delle attività di formazione. Evidentemente bisogna riconoscere che insegnare in presenza o da remoto cambia considerevolmente tutta l'esperienza dell'insegnamento come dell'apprendimento.

E per questo necessario ragionare specifiche strategie nel contesto del virtuale che possano rendere incisivo ed effettivo il lavoro svolto. Il primo problema è che l'utilizzo degli strumenti informatici spesso richiede un supporto da parte dell'insegnante. Non tutti sono ancora abituati a usare piattaforme e programmi specifici a questo tipo di attività. Abituare gli utenti alle piattaforme che di volta in volta l'educatore utilizza, dare tempo per capire come condividere uno schermo o una risorsa non sono attività scontate e seppure intuitive spesso vengono trascurate da chi si avvicina troppo superficialmente a queste metodologie.



WORKSHOP 1 GIORNO

Target: imprenditori e addetti ai lavori nel settore del turismo.

Durata del corso: 1 giorno

L'obiettivo del corso è presentare sinteticamente il contenuto del progetto Cool Classic Cars. L'obiettivo primario del progetto Cool Classic Cars è esplorare le potenzialità del mercato delle auto d'epoca nel contesto di uno sviluppo turistico sostenibile e attento alle sfide del cambiamento climatico. Il settore turistico, contribuendo significativamente alle emissioni globali di gas serra, richiede un approccio innovativo per mitigare gli impatti negativi. La scommessa di questo progetto è quella di unire la passione per auto storiche all'attenzione per i territori coinvolti dalle attività turistiche per affrontare criticamente il turismo di massa e promuovere alternative che privilegino esperienze più vicine, sostenibili e rispettose delle comunità ospitanti.

In questo contesto, il progetto Cool Classic Cars si concentra su due temi convergenti: le auto d'epoca come risorsa e i siti di archeologia industriale. Se sfruttato nella maniera adeguata, il crescente mercato delle auto d'epoca può contribuire a un'economia circolare, offrendo nuove possibilità nel settore turistico e sostenendo iniziative di mobilità sostenibile.

Il corso potrà concentrarsi la mattina sulle tematiche più generali di clima e turismo per affrontare successivamente gli aspetti più peculiari del progetto che riguardano il motorismo d'epoca e il turismo industriale.



Questi temi possono essere trattati facendo riferimento ai materiali del Resource pack (nello specifico capitoli 1 e 3) che offrono dati e statistiche sui temi del riscaldamento globale e sulle tendenze dell'industria turistica. Video pensati per arricchire la presentazione e momenti dedicati alla riflessione possono segnare la conclusione della mattinata prima della pausa pranzo.

Un primo esercizio da proporre potrà essere quello di realizzare un dibattito su pregi e difetti di turismo di massa e turismo sostenibile, cercando di coinvolgere l'uditorio facendo riferimento a esperienze dirette, a quale tipo di viaggio abbia lasciato maggiormente soddisfatti, e più in generale cosa si ritiene auspicabile per sviluppare iniziative imprenditoriali innovative, anche qui basandosi sull'esperienza di chi si ha di fronte, in questo caso imprenditori che potrebbero essere fonti dirette su pratiche e progetti innovativi e orientati a un turismo sostenibile e eco friendly.

Nel pomeriggio, facendo riferimento ai capitoli 2,4,5 e 6 del Resource pack si affronterà l'idea di promuovere, come strumento innovativo, la messa a valore delle auto d'epoca come vettori possibili di un turismo lento, in grado di inserirsi nel quadro di un riuso e una valorizzazione delle risorse esistenti, presentando anche alcune delle best practice raccolte nel manuale.

La giornata si conclude con un'ultima attività, guidata dal docente, mirata a realizzare un itinerario alternativo ai circuiti del turismo di massa e a calcolarne l'impronta ecologica.

> *Cool Classic Cars Risorse: Corso 1 giorno*



CORSO ESTESO

Target: studenti e corsisti di master in management del turismo, corsi di aggiornamento nel settore turistico, o altre materie relative ai temi trattati dal progetto.

Durata del corso: 3 giorni

E' possibile utilizzare i risultati del progetto per costruire un modulo didattico all'interno di corsi universitari o di formazione più ampi sui temi del turismo, dell'innovazione, dei trasporti o del contrasto ai cambiamenti climatici.

In questo caso un'esposizione più lunga e dettagliata dei contenuti dei materiali consente di offrire un ragionamento articolato e efficace sugli obiettivi del progetto.

Una possibile suddivisione del lavoro potrebbe essere:

Giorno 1: Una disamina approfondita sui problemi del cambiamento climatico e delle implicazioni che esso produce nel settore turistico. Facendo riferimento al resource pack, capitoli 1 e 3, è possibile dividere il corso in una parte mattutina sul global warming e una pomeridiana sull'impatto ecologico dell'industria del turistica.

Un dibattito a conclusione della giornata su turismo sostenibile e turismo di massa può introdurre gli alunni ai temi del corso

Giorno 2: Indicazioni sul quadro normativo europeo e internazionale mirato al contrasto al cambiamento climatico e una esposizione dell'approccio LCA nella valutazione sull'impatto ambientale della transizione ecologica nell'industria dei



trasporti possono essere i temi di discussione di una seconda giornata di lavori. In particolar modo comprendere quali strumenti siano a disposizione di amministratori e imprese devono essere visti come argomenti propedeutici alla proposta del progetto CCC. Materiali, dati e studi possono essere ricavati dai capitoli 1, 2, 3 del Resource pack.

I temi dell'intermodalità, della sharing mobility e della sharing economy possono essere affrontati a chiusura della giornata in forma di esercizio facendo ricercare in autonomia ai partecipanti esempi di strumenti innovativi che hanno cambiato il modo di muoversi in contesto urbano come i servizi di bike e car sharing o simili.

Giorno 3: I risultati della ricerca e del progetto CCC saranno i temi dell'ultima giornata di lavori. Facendo riferimento al Resource pack, capitoli 4, 5 ,6, si proverà a entrare nello specifico del mercato del collezionismo e del motorismo d'epoca, a evidenziarne caratteristiche e potenzialità, per affrontare in un secondo momento la definizione di cosa si intenda per turismo industriale e turismo dell'eredità industriale, e i nessi possibili tra i due settori. Lo studio di best practice completerà l'esposizione.

A conclusione un esercizio di simulazione di itinerari alternativi al circuito del turismo di massa sviluppati grazie ad alcuni strumenti proposti e un'analisi dei costi in termini di impronta ecologica chiuderanno la giornata.

> Cool Classic Cars Risorse: Corso di 3 giorni



COOL CLASSIC CARS



ATTIVITA' FORMATIVE



Attività formativa 1

Turismo sostenibile

Tempo richiesto: 1 ora

Relevant key topic: Topic 1: la sostenibilità nel turismo

Sub-topic(s): (1.1) : approccio alla decisione partecipata nella progettazione di un sito turistico

Contesto / conoscenze pregresse:

Per i discenti:

- Consultare gli output 1 e 3 del resource pack.

Per il formatore:

- leggere il Handbook Cap.1 *Clima e turismo: vacanze e sfide alla luce dei cambiamenti climatici*

- leggere Manuale delle Buone pratiche Cap.2 *Verso un turismo sostenibile*

Descrizione dell'attività: Gioco di ruolo

- Dividere i partecipanti in gruppi/coppie. Se possibile includere in ciascun gruppo rappresentanti di tipi diversi di portatori di interessi.
- Dare a ciascun gruppo accesso ai materiali del modulo 3 e del modulo 1. Preparare e introdurre l'attività. (5 mins)
- I partecipanti assumono i ruoli di diversi attori nel settore del turismo (ad esempio, gestori di hotel, operatori turistici, residenti locali). Chiedi loro di negoziare e prendere decisioni che tengano conto della



sostenibilità ambientale e sociale.

- I gruppi presenteranno le loro schede alla classe e discuteranno quali tipi di trasporti sostenibili siano immaginabili nel settore turistico.
Lasciare 30 minuti per presentazione, discussione e conclusioni

Risorse:

- Copie del Modulo 1 del Resource pack **Educazione ambientale.**
- Copie del Modulo 3 del Resource pack: **Turismo sostenibile.**
- Copie del Manuale delle Buone prattich
- Appendice 1 “Schema di strategie e tattiche per gestire alti livelli di uso”



Appendice 1 Strategie e tattiche per gestire alti livelli di uso	
1. Ridurre l'uso dell'intera area protetta (AP)	<ol style="list-style-type: none">1. Numero massimo di visitatori per l'intera AP2. Limitazione della durata del soggiorno3. Incoraggiare l'uso di altre zone4. Richiesta determinate abilità e/o attrezzature5. Addebitare una tariffa fissa per i visitatori6. Rendere più difficile l'accesso alla AP
2. Ridurre l'uso di aree problematiche	<ol style="list-style-type: none">1. Informare sulle aree problematiche e le aree alternative2. Scoraggiare o vietare l'uso di zone problematiche3. Limitare il numero di visitatori nelle zone problematiche4. Incoraggiare/richiedere un limite di soggiorno5. Rendere più difficile/facile l'accesso alle zone6. Eliminare le strutture/attrazioni nelle aree in difficoltà; migliorare le strutture/ attrazioni in aree alternative7. Incoraggiare gli spostamenti fuori pista8. Stabilire attrezzature/competenze diverse9. Tassa di soggiorno differenziata
3. Modificare la posizione di utilizzo all'interno delle aree problematiche	<ol style="list-style-type: none">1. Scoraggiare/vietare determinate attività (ad es. campeggio)2. Incoraggiare/autorizzare talune attività in aree specifiche3. Localizzazione di impianti in siti durevoli4. Concentrare l'uso attraverso la progettazione o informazione5. Scoraggiare/vietare gli spostamenti fuori pista6. Separare diversi tipi di visitatori
4. Modificare i tempi di utilizzo	<ol style="list-style-type: none">1. Incoraggiare l'uso al di fuori dei periodi di picco2. Scoraggiare/vietare l'uso quando il potenziale di impatto è elevato3. Quote in periodi di forte impatto potenziale
5. Modificare il tipo di utilizzo e il comportamento del visitatore	<ol style="list-style-type: none">1. Scoraggiare/vietare le pratiche/le attrezzature dannose2. Incoraggiare/richiedere comportamenti/competenze/attrezzature3. Insegnare un'etica della natura4. Incoraggiare/richiedere un limite di dimensione delle feste5. Scoraggiare/vietare l'uso di cavalli/animali domestici/durante la notte
6. Modificare le aspettative dei visitatori	<ol style="list-style-type: none">1. Informare i visitatori sugli usi appropriati della AP2. Informare sulle potenziali condizioni in AP



7. Aumentare la resistenza della risorsa	1. Proteggere il sito dagli impatti 2. Rafforzare il sito
8. Mantenere/ripristinare la risorsa	1. Rimuovere i problemi 2. Mantenere/riabilitare le località colpite

Fonte: Adattato da Eagles, P.F.J., Haynes, C.D., McCool, S.F. (2002). "Sustainable tourism in protected areas: guidelines for planning and management". IUCN: Gland. (Table 7.1 p 88-89)



Attività formativa 2

Cambiamento climatico

Tempo richiesto: 30 minuti

Relevant key topic: Topic 1: percepire la situazione globale partendo dai dati

Sub-topic(s): (1.1) Analisi dei dati

Contesto / conoscenze pregresse:

Per i discenti:

- Consultare modulo 1 del Resource pack.

Per il formatore:

- leggere Handbook, Cap 1 *Clima e turismo: vacanze e sfide alla luce dei cambiamenti climatici*

Descrizione dell'attività: analisi dati

- Dare a ciascun gruppo accesso ai materiali del modulo 1. Preparare e introdurre l'attività. (5 min)
- Chiedere ai partecipanti di usare i dati climatici reali, come temperature medie, livelli di CO2 atmosferico o estensione dei ghiacci marini. Chiedere loro di analizzare i dati e trarre conclusioni sul cambiamento climatico e le sue possibili conseguenze.



Risorse:

- Copie del Modulo 1 del Resource pack: **Educazione ambientale.**



Attività formativa 3

Accordi di Parigi e accordi internazionali

Tempo richiesto: 70 minuti

Relevant key topic: Topic 1: Gli accordi internazionali sul clima

Sub-topic(s): (1.2) Simulazione delle negoziazioni internazionali sul clima

Contesto / conoscenze pregresse:

Per i discenti:

- Consultare i moduli 1 e 3 del Resource pack.

Per il formatore:

- leggere Handbook, Cap.1 *Clima e turismo: vacanze e sfide alla luce dei cambiamenti climatici*.

- leggere Manuale delle buone pratiche, Cap.2: *Verso un turismo sostenibile*

Descrizione dell'attività: Gioco di Ruolo

- Dividere i partecipanti in gruppi/coppie. Se possibile includere in ciascun gruppo rappresentanti di tipi diversi di portatori di interessi. e assegna loro il ruolo di rappresentanti di diversi paesi o blocchi regionali.
- Ogni gruppo ricercherà on line notizie e informazioni sul proprio paese e blocco a livello economico, di sviluppo strategico e politico, di politiche sul clima e sulle risorse, con riferimento in particolare alla storia degli accordi sul clima (25 min).



- Chiedi loro di negoziare e redigere un accordo internazionale sul clima, considerando le varie posizioni, interessi e priorità dei diversi attori. (20 min).
- I gruppi presenteranno i loro accordi in un documento di sintesi e verranno discusse difficoltà e conclusioni sullo svolgimento dell'esercizio (15 min).

Risorse:

- Copie del Modulo 1 del Resource pack: **Educazione ambientale.**
- Copie del Modulo 3 del Resource pack: **Turismo sostenibile.**



Attività formativa 4

Intermodalità

Tempo richiesto: 1 ora

Relevant key topic: Topic 1: spiegare cosa si intende per intermodalità.

Contesto / conoscenze pregresse:

Per i discenti:

- Consultare i moduli 1 e 3 del Resource pack.

Per il formatore:

- leggere il Handbook, Cap.1 *Clima e turismo: vacanze e sfide alla luce dei cambiamenti climatici*

- leggere Manuale delle buone pratiche cap.2 : *Verso un turismo sostenibile*

Descrizione dell'attività:

- Dividere i partecipanti in gruppi/coppie. Se possibile includere in ciascun gruppo rappresentanti di tipi diversi di portatori di interessi.
- Dare a ciascun gruppo accesso ai materiali del modulo 3 e del modulo 1. Preparare e introdurre l'attività. (5 min)
- Chiedere ai gruppi di usare 20-25 minuti per identificare quali siano i punti in cui un approccio intermodale agevola la transizione ad un sistema di turismo sostenibile.
- I gruppi presenteranno le loro schede alla classe e discuteranno quali tipi di trasporti sostenibili siano immaginabili nel settore turistico. Lasciare 30 minuti per presentazione, discussione e conclusioni.



Risorse::

- Resource pack Mod 1: **Educazione ambientale**
- Resource pack Mod 3: **Turismo sostenibile.**
- Manuale delle buone pratiche



Attività formativa 5

Turismo del patrimonio industriale

Tempo richiesto: 45 minuti

Relevant key topic: Topic 1: spiegare cosa si intende per patrimonio archeologico industriale

Sub-topic(s): (1.2) immaginare possibili utilizzi e conversioni di siti industriali abbandonati

Contesto / conoscenze pregresse:

Per i discenti:

- Consultare i moduli 1 e 3 del Resource pack.

Per il formatore:

- leggere Handbook, Cap 3: *Turismo sostenibile: passi concreti verso un turismo più verde, consapevole e piacevole*. Cap 4 : *Dal passato al futuro: turismo del patrimonio industriale come soluzione sostenibile*.

- leggere Manuale delle buone pratiche cap2 : *Verso un turismo sostenibile*. Cap4 *Turismo del patrimonio industriale: riscoprire un passato prossimo*.

Descrizione dell'attività:

- Dare a ciascun gruppo accesso ai materiali del modulo 4 e del modulo 5 . Dare copie del Best Practice manual .Preparare e introdurre l'attività. (5 mins)
- Fornisci ai partecipanti una serie di immagini o descrizioni di siti



archeologici industriali famosi. Chiedi loro di esaminare le caratteristiche di ciascun sito e discutere del loro significato storico, dell'impatto sull'ambiente e delle potenziali sfide e opportunità nel promuovere il turismo sostenibile in quei luoghi (dal Manuale delle Buone pratiche a siti industriali abbandonati ricercati su internet e possibilmente legati al luogo dove si svolge la presentazione)

Risorse:

- Copie del Modulo 4 del Resource pack: **Eredità industriale.**
- Copie del Modulo 5 del Resource pack: **Turismo del patrimonio industriale.**
- Copie del Manuale delle buone pratiche



Attività formativa 6

Turismo industriale

Tempo richiesto: 30 minuti

Relevant key topic: Topic 1: analisi dei siti di turismo industriale

Sub-topic(s): (1.1) Ruolo dei musei e dei centri multiservizi

Sub-topic(s): (1.2) Studio della Itinerario europeo del turismo industriale

Contesto / conoscenze pregresse:

Per i discenti:

- Consultare i moduli 1 e 3 del Resource pack.

Per il formatore:

- leggere Handbook, Cap 3: *Turismo sostenibile: passi concreti verso un turismo più verde, consapevole e piacevole*. Cap 4 : *Dal passato al futuro: turismo del patrimonio industriale come soluzione sostenibile*.

- leggere Manuale delle buone pratiche cap2 : *Verso un turismo sostenibile*. Cap4 *Turismo del patrimonio industriale: riscoprire un passato prossimo*.

Descrizione dell'attività:

- Dare a ciascun partecipante accesso ai materiali del modulo 4 e del modulo 5. Dare copie del Manuale delle Buone pratiche. Preparare e introdurre l'attività. (5 min)
- Consultare [L'itinerario europeo per il turismo industriale](#) e scegliere musei e istituzioni culturali a piacere.



- Chiedi ai partecipanti di esaminare il ruolo dei musei e dei centri di interpretazione nel promuovere la consapevolezza e l'apprezzamento del patrimonio archeologico industriale. Possono discutere delle migliori pratiche per la presentazione delle informazioni, l'interattività e l'educazione dei visitatori.

Risorse:

- Copie del Modulo 4 del Resource pack: **Eredità industriale.**
- Copie del Modulo 5 del Resource pack: **Turismo del patrimonio industriale.**
- Copie del Manuale delle Buone pratiche



Attività formativa 7

Analisi LCA ed economia circolare

Tempo richiesto: 30 minuti

Relevant key topic: Topic 1: utilizzo di siti per analisi LCA

Sub-topic(s): (1.2) Utilizzo software per calcolo dell'impatto ecologico di un prodotto

Contesto / conoscenze pregresse:

Per i discenti:

- Consultare i moduli 2 e 1 del Resource pack.

Per il formatore:

- leggere Handbook Cap 1 *Clima e turismo: vacanze e sfide alla luce dei cambiamenti climatici*

- leggere Manuale delle Buone pratiche Capitolo 2: *Verso un turismo sostenibile*

- scaricare uno tra i programmi [OpenLCA](#) o [Footprint Calc](#)

Descrizione dell'attività:

- Verrà proposto ai partecipanti di partecipare alla realizzazione di una analisi LCA su prodotti legati al mercato del lavoro attraverso l'utilizzo in classe di uno dei software consigliati.
- Dopo l'esercizio verrà proposto un dibattito e una riflessione sul tema



del ciclo di vita dei prodotti e sul loro impatto ambientale.

Risorse:

- Copie del Modulo 2 del Resource pack **Cool Classic Cars**
- Copie del Modulo 1 del Resource pack: **Educazione ambientale.**



Attività formativa 8

Auto d'epoca

Tempo richiesto: 40 minuti

Relevant key topic: Topic 1: il mondo dei collezionisti di auto

Sub-topic(s): (1.1) Fare un'inchiesta su un segmento di mercato

Contesto / conoscenze pregresse:

Per i discenti:

- Consultare i moduli 2 e 1 del Resource pack.

Per il formatore:

- leggere Handbook Cap 5 *Il mercato delle auto d'epoca e il suo potenziale per l'industria turistica*.

- leggere Manuale delle Buone pratiche Capitolo 3: Auto d'epoca: il patrimonio delle auto storiche come bene da valorizzare nel contesto del turismo sostenibile.

Descrizione dell'attività:

- Dividere i partecipanti in gruppi/coppie.
- Dare a ciascun gruppo accesso ai materiali del modulo 3 e del modulo 1. Preparare e introdurre l'attività. (5 min)
- Promuovere una ricerca attiva su internet e social media sul mondo degli appassionati di uno o più di uno generi specifici di auto d'epoca (Fiat 500, Mini Minor, Citroen C4, etc), analizzando numero di gruppi



tipo “club di proprietari”, tipi di eventi promossi, dati reperibili sulla diffusione e adesione ai registri storici dei veicoli, etc.

- Chiedere ai gruppi di usare 20-25 minuti per identificare quali siano gli aspetti più significativi e interessanti nell’ottica di una ricerca di mercato.
- I gruppi presenteranno le loro conclusioni alla classe. Lasciare 20 minuti per presentazione, discussione e conclusioni.

Risorse:

- Copie del Modulo 2 del Resource pack **Cool Classic Cars**
- Copie del Modulo 6 del Resource pack: **Cool classic cars una proposta**
- Copie Manuale delle Buone pratiche.



Attività formativa 9

Over Tourism e turismo di massa

Tempo richiesto: 40 minuti

Relevant key topic: Topic 1: immaginare mete e percorsi alternativi al turismo di massa

Sub-topic(s): (1.1) Calcolare l'impronta ecologica di un viaggio

Contesto / conoscenze pregresse:

Per i discenti:

- Consultare i moduli 1 e 3 del Resource pack.

Per il formatore:

- leggere il Handbook, Cap.1 *Clima e turismo: vacanze e sfide alla luce dei cambiamenti climatici*

- leggere Manuale delle buone pratiche cap.2 : *Verso un turismo sostenibile*

Descrizione dell'attività: progettare un viaggio sostenibile

- Dividere i partecipanti in gruppi/coppie.
- Dare a ciascun gruppo accesso ai materiali del modulo 3 e del modulo 1 .Preparare e introdurre l'attività. (5 min)
- Programmare grazie ai siti come Expedia, Booking o altri, viaggi verso mete turistiche di grande attrazione come capitali, località balneari o sciistiche situate fuori dalla propria nazione. Calcolare il costo per un week end per due persone



- Programmare grazie a una ricerca on line viaggi verso mete turistiche fuori dalle mete di massa e raggiungibili senza aereo, cercando, dove possibile, sistemazioni ecologiche. Calcolare il costo per un weekend per due persone.
- Utilizzando strumenti come [carbon footprint calculator](#) calcolare l'impatto ambientale dei due viaggi per persona.

Risorse:

- Copie del Modulo 1 del Resource pack **Educazione ambientale.**
- Copie del Modulo 3 del Resource pack: **Turismo sostenibile.**
- Copie Manuale delle Buone pratiche



COOL CLASSIC CARS



Curriculum per educatori

CORSO di 1 GIORNO

PROGRAMMA

- 9:00 - presentazioni
- 9:30 -clima and turismo
- 11:00- break
- 11:15- dibattito sul turismo di massa e turismo sostenibile
- 12:30 -pranzo
- 13:30 –Il mercato delle auto d’epoca
- 14:45- coffee break
- 15:00 –turismo industriale
- 16:00 - attività
- 16:30- conclusioni e saluti

Presentazione

Il tema del progetto Cool Classic Cars, finanziato dal programma Erasmus+, è dedicato all'intersezione ancora relativamente inesplorata tra auto d'epoca, turismo sostenibile e consapevolezza del patrimonio industriale. Questo corso mira ad aumentare la consapevolezza delle connessioni cruciali tra le tecnologie emergenti e le conoscenze necessarie per abbracciare pratiche ricreative sostenibili, promuovendo un turismo rispettoso dell'ambiente.

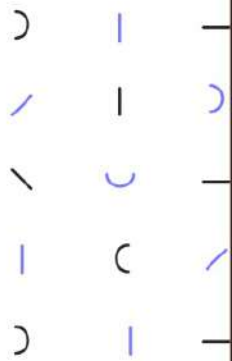
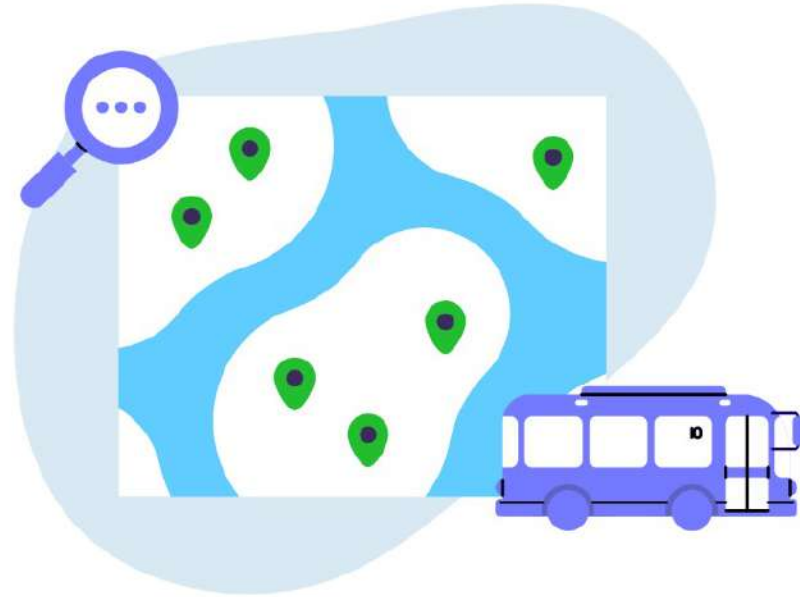
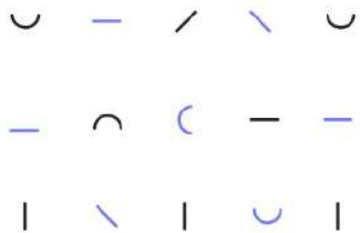
L'obiettivo principale del progetto Cool Classic Cars è esplorare il potenziale del mercato delle auto d'epoca nel contesto dello sviluppo turistico sostenibile, affrontando le sfide del cambiamento climatico. Il settore del turismo, che contribuisce in modo significativo alle emissioni globali di gas serra, richiede un approccio innovativo per mitigare gli impatti negativi. Questo progetto mira a unire la passione per le auto d'epoca con l'attenzione ai territori interessati dal turismo di massa, promuovendo alternative che privilegiano esperienze più vicine, sostenibili e rispettose della comunità.

In questo contesto, il progetto Cool Classic Cars si concentra su due temi convergenti: le auto d'epoca come risorsa e i siti di archeologia industriale. Se utilizzato correttamente, il crescente mercato delle auto d'epoca può contribuire a un'economia circolare, offrendo nuove possibilità nel settore del turismo e sostenendo iniziative di mobilità sostenibile.

CLIMA E TURISMO

Cosa vogliono i consumatori?

Secondo una ricerca effettuata dall'agenzia di viaggi Expedia nel 2022, i consumatori, provenienti da 11 paesi diversi, sembrano essere più preoccupati dell'impatto sull'ambiente durante i viaggi rispetto agli anni passati, e la tendenza va nella direzione di una relazione sempre più equa.






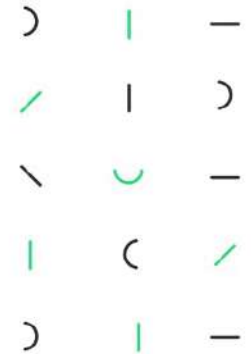


5-8 %

Il contributo del settore dei viaggi e del turismo
alle emissioni globali di gas serra

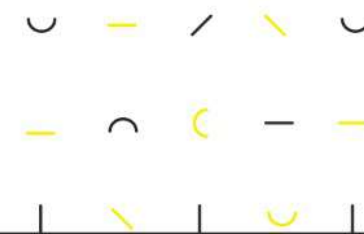
Gli obiettivi da raggiungere per la sostenibilità secondo l'UNWTO

-  Fare un uso ottimale delle risorse ambientali che costituiscono un elemento chiave nello sviluppo del turismo, mantenendo i processi ecologici essenziali e contribuendo a conservare il patrimonio naturale e la biodiversità.
-  Rispettare l'autenticità socio-culturale delle comunità ospitanti, conservare il loro patrimonio culturale costruito e vivente e i valori tradizionali e contribuire alla comprensione e alla tolleranza interculturale.
-  Garantire operazioni economiche sostenibili e a lungo termine, fornendo benefici socioeconomici a tutte le parti interessate equamente distribuiti, compresi posti di lavoro stabili, opportunità di reddito e servizi sociali per le comunità ospitanti, e contribuendo alla riduzione della povertà.



Passi da compiere per un turismo più verde

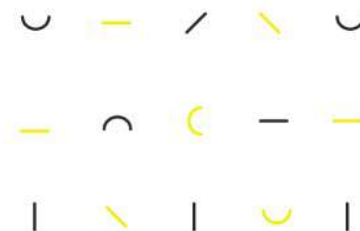
- > **Utilizzare le risorse in modo sostenibile.** La conservazione e l'uso sostenibile delle risorse – naturali, sociali e culturali – sono cruciali e hanno senso per gli affari a lungo termine.
- > **Ridurre il consumo eccessivo e gli sprechi.** La riduzione del consumo eccessivo e dei rifiuti evita i costi di ripristino dei danni ambientali a lungo termine e contribuisce alla qualità del turismo.
- > **Conservazione della biodiversità.** Mantenere e promuovere la diversità naturale, sociale e culturale è essenziale per il turismo sostenibile a lungo termine e crea una base resiliente per il settore.
- > **Integrare il turismo nella pianificazione.** Lo sviluppo del turismo che è integrato in un quadro di pianificazione strategica nazionale e locale e che effettua valutazioni di impatto ambientale aumenta la sostenibilità a lungo termine del turismo.
- > **Sostenere le economie locali.** Il turismo che sostiene un'ampia gamma di attività economiche locali e che tiene conto dei costi e dei valori ambientali, protegge queste economie ed evita danni ambientali.



Passi da compiere per un turismo più verde

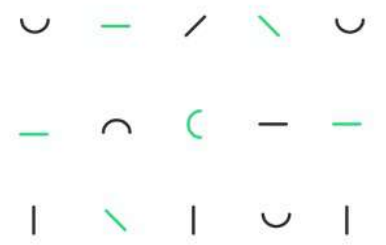
14

- > **Coinvolgere le comunità locali.** Il pieno coinvolgimento delle comunità locali nel settore turistico non solo avvantaggia loro e l'ambiente in generale, ma migliora anche la qualità dell'esperienza turistica.
- > **Consultare le parti interessate e il pubblico.** La consultazione tra l'industria del turismo e le comunità, le organizzazioni e le istituzioni locali è essenziale se si vuole lavorare fianco a fianco e risolvere potenziali conflitti di interessi.
- > **Formazione del personale.** La formazione del personale che integra il turismo sostenibile nelle pratiche di lavoro, insieme al reclutamento di personale a tutti i livelli, migliora la qualità del prodotto turistico.
- > **Commercializzare il turismo in modo responsabile.** Un marketing che fornisce ai turisti un'informazione completa e responsabile aumenta il rispetto per gli ambienti naturali, sociali e culturali delle aree di destinazione e accresce la soddisfazione del cliente.
- > **Intraprendere la ricerca.** La ricerca e il monitoraggio continui da parte del settore mediante un'efficace raccolta e analisi dei dati sono essenziali per aiutare a risolvere i problemi e apportare vantaggi alle destinazioni, al settore e ai consumatori.



BREAK

I 3 PUNTI CHIAVE DELLA SOSTENIBILITÀ



Comunità

Rispettare e rafforzare le comunità ospitanti



Ambiente

Preservare le risorse e gli habitat deGli esseri viventi



Economia

Rafforzare le economie locali coinvolgendo tutti gli stakeholders

05



Comunità

Le comunità che ospitano devono essere coinvolte e la loro cultura e storia deve essere preservate da turisti e istituzioni.

Alcuni esempi:



Le tipiche auto cubane della fine degli anni '50 sono diventate una delle esperienze più attraenti dell'isola, secondo i proprietari un'opportunità di business che valorizza il loro patrimonio e dà lavoro equo a molte persone.



06



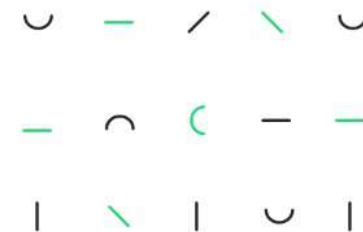
Ambiente

La biodiversità e le risorse naturali devono essere prese in considerazione da chi viaggia.

Alcuni esempi:



Per molti anni i turisti hanno fatto irruzione nelle spiagge della Sardegna per raccogliere souvenir fatti in casa dalla sabbia. La Legge Regionale 16/2017 vieta la raccolta di sabbia, conchiglie, sassi e ciottoli dalle spiagge e dal mare della Sardegna. Tale reato prevede la sanzione amministrativa da 500 a 3.000 euro.



07



Economia

Coinvolgere la popolazione locale nel business turistico per aumentare la quota di ricchezza con le comunità ospitanti, sostenere salari equi e manodopera.

Alcuni esempi:



Il passaggio ad un'economia più verde, anche nel settore turistico, offre l'opportunità di una crescita più sostenibile per tutte le comunità.

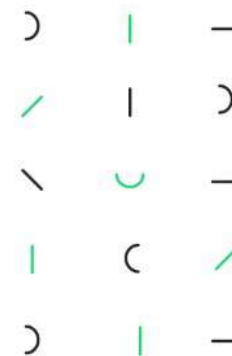
08

Nuove tendenze per viaggiare sostenibilmente

Sulla via della sostenibilità alcune tendenze stanno definendo la coscienza dei consumatori:



Sono alcuni dei modi in cui i viaggiatori e le organizzazioni offrono la possibilità di una forma di viaggio più sostenibile, significativa e più ricca.



CLIMA E TURISMO

Risorse

- [overtourism](#)
- [mass tourism](#)
- [ecoturism](#)
- [sustainable tourism](#)

Dibattito

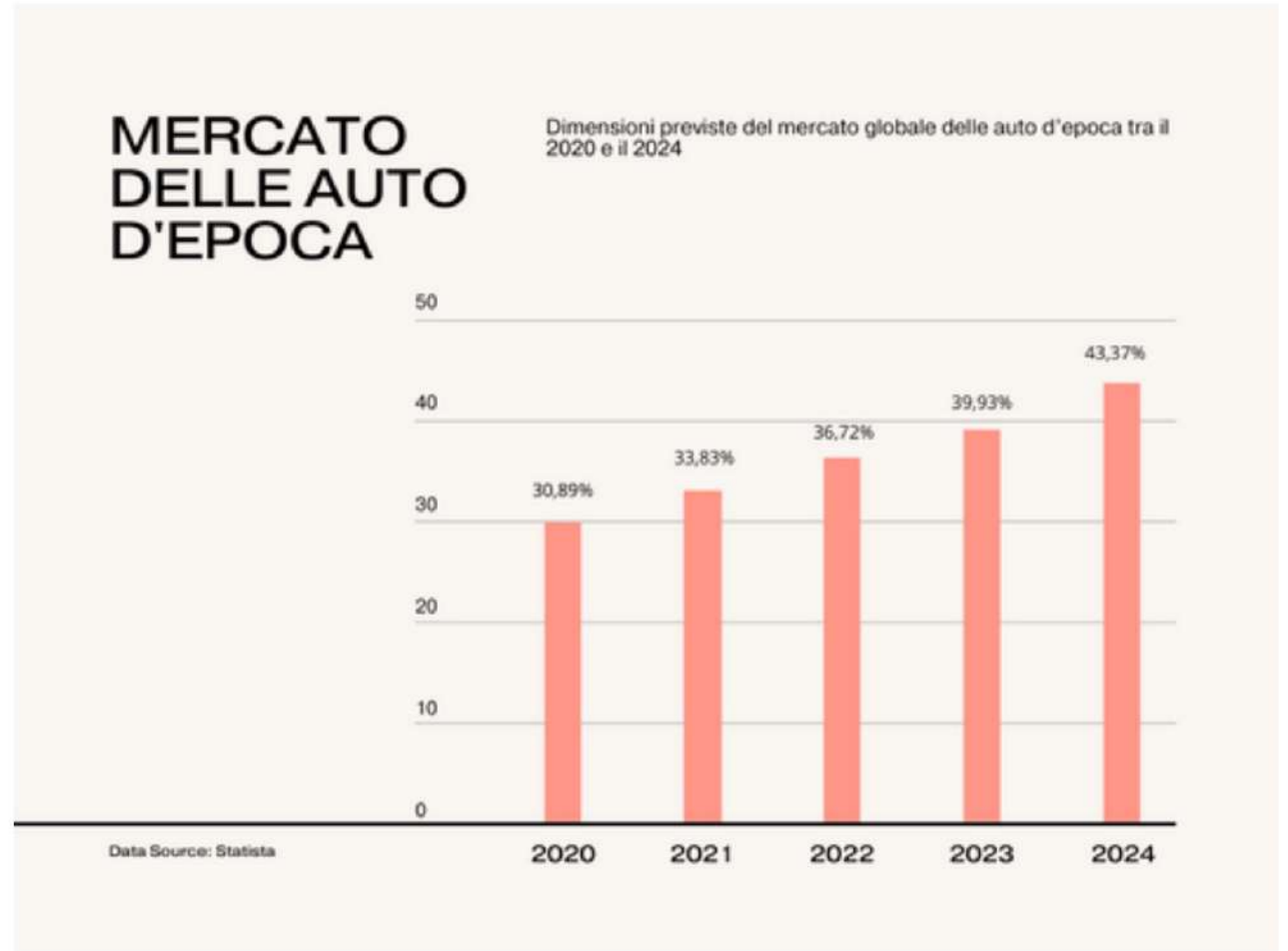
La classe sarà divisa in tre gruppi: uno che evidenzia i vantaggi, un altro che affronti le problematiche legate al turismo di massa e il terzo che fungerà da gruppo di valutazione per la discussione. Ogni gruppo svilupperà le proprie argomentazioni in un arco di tempo di 15 minuti.

I successivi 15 minuti saranno dedicati alla presentazione delle argomentazioni e al dibattito.

Il gruppo di valutazione deciderà quale gruppo ha presentato le argomentazioni più convincenti.



Il mercato delle auto d'epoca e le potenzialità del turismo industriale



Alcuni dati a confronto

In Europa

Con un volume totale di 429 miliardi di euro nel 2021, il mercato delle auto usate in Europa è simile a quello delle auto nuove. Nel 2021 sono state vendute 32 milioni di auto usate vendute in Europa nel 2021.

In Italia

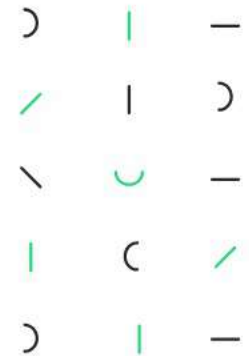
Più del 25% del parco veicoli è costituito da auto con 20 o più anni. Considerando quelle che sono effettivamente auto d'epoca, il numero rimane comunque consistente: oltre 300.000 auto, il 7% del totale delle auto circolanti in Italia, equamente distribuite tra Nord e Sud, per un valore di 103,9 miliardi di euro ed un mercato collaterale – tra assicurazioni, eventi, servizi specializzati ecc. – di 5,2 miliardi all'anno, pari allo 0,3% del Pil nazionale.

Quanto è più verde un'auto verde?

La crescita della produzione automobilistica globale negli ultimi decenni ha causato forti aumenti delle emissioni che hanno colpito sia la popolazione che i settori industriali a livello globale. Le emissioni di CO₂ dell'UE corrispondono a circa l'8 delle emissioni globali di CO₂. Secondo i dati riportati dall'Agenzia Europea dell'Ambiente (EEA), il settore dei trasporti è responsabile di circa un quarto delle emissioni totali di CO₂ in Europa, il 71,7% delle quali è causato dal trasporto su strada, di cui oltre la metà (60,6%) attribuibile alle automobili. Il trasporto stradale è quindi responsabile di circa un quinto delle emissioni totali nell'UE, di cui le automobili rappresentano il mezzo di trasporto più inquinante.

Cona ne facciamo di tutte queste auto vecchie?

Con una percentuale di quasi un quarto dei veicoli circolanti, le vecchie auto rappresentano una grande parte del parco auto generale di vari paesi. La smaltimento o la ristrutturazione di questa porzione è un grande affare e va pensato in modo di un'utile e graduale dismissione. mentre i veicoli a batteria e con motore ibrido rappresentano ancora una percentuale minima del parco auto complessivo, le auto classiche e storiche dovrebbero essere considerate un patrimonio da valorizzare.



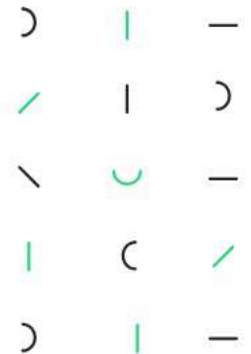
BREAK

TURISMO INDUSTRIALE

03

Alcune definizioni

Solitamente non tendiamo ad associare le attività industriali alle attività ricreative, immaginiamo che siano due mondi completamente opposti che non hanno nulla in comune. Ma non è sempre così: le industrie (e il patrimonio tecnico-industriale in generale) attraggono persone interessate a oggetti tecnici (macchine), architetture moderne, tecniche di produzione più o meno spettacolari (ad esempio nel settore siderurgico) o prodotti finali specifici, per il loro valore estetico (ad esempio il vetro) o culinario (ad esempio la birra). Centinaia di migliaia di visitatori in Europa testimoniano l'attrattiva di tali oggetti nel contesto di attività educative o ricreative. Lo stesso vale per i resti di ex attività industriali, siano essi monumenti industriali ben conservati o semplici ruderi di edifici e macchinari. Queste tipologie di attività, per le quali viene proposto il termine "turismo industriale", rivestono un notevole interesse per la promozione dei flussi turistici meno tradizionali e dei luoghi meno soggetti al turismo di massa.



Alcune definizioni

Il turismo industriale non è ancora un concetto molto ben definito ma analizzeremo le concettualizzazioni più importanti

Dietrich Soyez, vicepresidente dell'Unione Geografica Internazionale, definisce il turismo industriale come “qualsiasi tipo di movimento effettuato da visitatori esterni attratti da paesaggi industriali in cui è presente una fabbrica operativa o addirittura dismessa. (Soyez Dietrich, “Industrietourismus”, Erdkunde, vol. 40, n. 2, 1986)

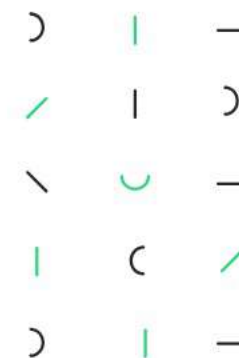
Per Soyez, infatti, il concetto di “industrietourismus” non dovrebbe focalizzarsi tanto su un particolare tipo di attrazione industriale, quanto piuttosto sul motivo per cui i turisti sono spinti a visitarla, ovvero l’interesse per il mondo industriale (passato o presente che sia) .



Alcune definizioni

Un'altra definizione importante è quella fornita dalla studiosa australiana Ann Frew che definisce il turismo industriale come «visite da parte di turisti a siti operativi in cui l'attività principale del sito non è orientata al turismo».

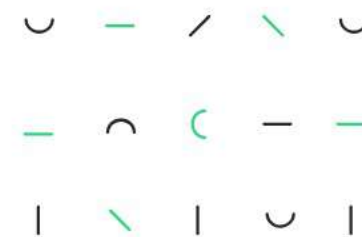
Il termine industria, in questo caso, non va inteso come «industria manifatturiera» ma come settore dell'economia. Si amplia così la tipologia delle imprese che possono aprire le porte ai visitatori, ad eccezione delle imprese che producono beni destinati esclusivamente ai turisti.



E ORA? UN MERCATO IN ESPANSIONE

- **2021** La dimensione del mercato globale del turismo industriale nel 2021 era di 986 milioni di dollari,
- **2023** nel 2023 raggiungerebbe 1.663,6 milioni di dollari
- **2033** e supererebbe i 18.739 milioni di dollari entro il 2033

Fonte www.futuremarketinsights.com



Attività

Immagina offerte per destinazioni alternative ai maggiori poli turistici e vettori per raggiungerle utilizzando [la mappa europea del turismo industriale](#) e [calcola l'impronta ecologica](#) del tuo viaggio.

Confronta i risultati con un viaggio nelle principali capitali europee effettuato in aereo.

Buon lavoro!

Grazie e arrivederci



Per saperne di più: www.coolclassiccars.info

COOL CLASSIC CARS



Curriculum per educatori

Corso esteso

PROGRAMMA

giorno 1 CLIMA E TURISMO

- 9:00 - presentazione
- 9:30 –scenari della crisi climatica
- 11:00- break
- 11:15- non solo inquinamento atmosferico
- 12:30 -pranzo
- 13:30 -clima e turismo
- 14:45- coffee break
- 15:00 – dibattito sul turismo di massa e turismo sostenibile
- 16:00- conclusioni

giorno 2 LCA E LEGISLAZIONE

- 9:30 -Da Kyoto a Parigi: COP e accordi internazionali sul clima
- 10:15 –programmi europei
- white paper sui trasporti
- 11:00- break
- 11:15- dibattito 30 anni di lotte contro il cambiamento climatico
- 12:30 -pranzo
- 13:30 – analisi LCA: un approccio sano alla transizione
- 14:45- coffee break
- 15:00 - dibattito: sharing economy e sharing mobility
- 16:00 - conclusioni

giorno 3 AUTO D'EPOCA E TURISMO INDUSTRIALE

- 9:30 – auto d'epoca: un mercato in espansione
- 11:00- break
- 11:15- trend nel turismo
- 12:30 -pranzo
- 13:30 -turismo industriale e turismo del patrimonio industriale
- 14:45- coffee break
- 15:00 -best practices
- 15:30 -attività: quanto inquina un viaggio con un'auto d'epoca?
- 16:30- conclusioni

Presentazione

Il tema del progetto Cool Classic Cars, finanziato dal programma Erasmus+, è dedicato all'intersezione ancora relativamente inesplorata tra auto d'epoca, turismo sostenibile e consapevolezza del patrimonio industriale. Questo corso mira ad aumentare la consapevolezza delle connessioni cruciali tra le tecnologie emergenti e le conoscenze necessarie per abbracciare pratiche ricreative sostenibili, promuovendo un turismo rispettoso dell'ambiente.

L'obiettivo principale del progetto Cool Classic Cars è esplorare il potenziale del mercato delle auto d'epoca nel contesto dello sviluppo turistico sostenibile, affrontando le sfide del cambiamento climatico. Il settore del turismo, che contribuisce in modo significativo alle emissioni globali di gas serra, richiede un approccio innovativo per mitigare gli impatti negativi. Questo progetto mira a unire la passione per le auto d'epoca con l'attenzione ai territori interessati dal turismo di massa, promuovendo alternative che privilegiano esperienze più vicine, sostenibili e rispettose della comunità.

In questo contesto, il progetto Cool Classic Cars si concentra su due temi convergenti: le auto d'epoca come risorsa e i siti di archeologia industriale. Se utilizzato correttamente, il crescente mercato delle auto d'epoca può contribuire a un'economia circolare, offrendo nuove possibilità nel settore del turismo e sostenendo iniziative di mobilità sostenibile.

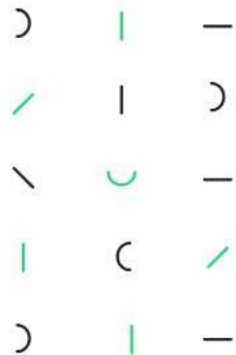


giorno 1 CLIMA E TURISMO

Il problema del Riscaldamento Globale

Il riscaldamento globale è l'atipico rapido incremento della temperatura media della superficie della Terra avvenuta nel secolo passato principalmente a causa dei gas serra rilasciati dalla combustione antropica di fonti fossili.

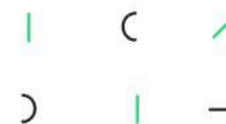
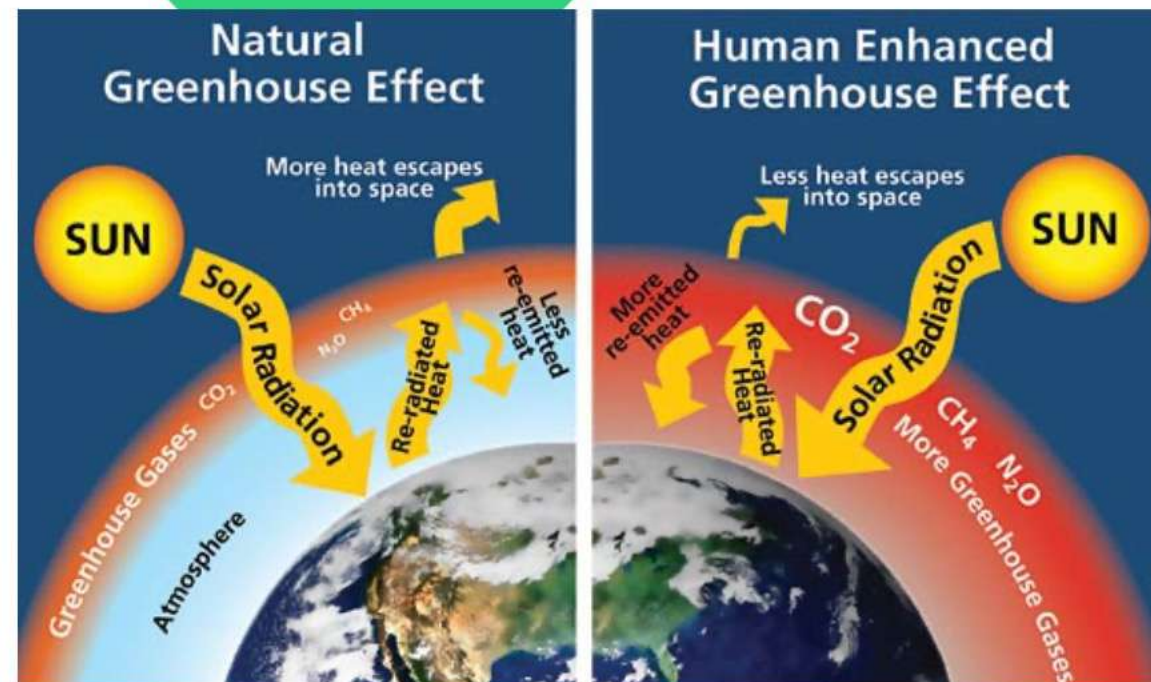
Nella storia terrestre prima della rivoluzione industriale, il clima della Terra è mutato in base a cause naturali non riconducibili all'attività umana. Queste forze sono ancora oggi attive, ma la loro influenza è troppo piccola o si dispiegano in tempi troppo lenti per spiegare il rapido riscaldamento registrato negli ultimi decenni.



L' "effetto serra"

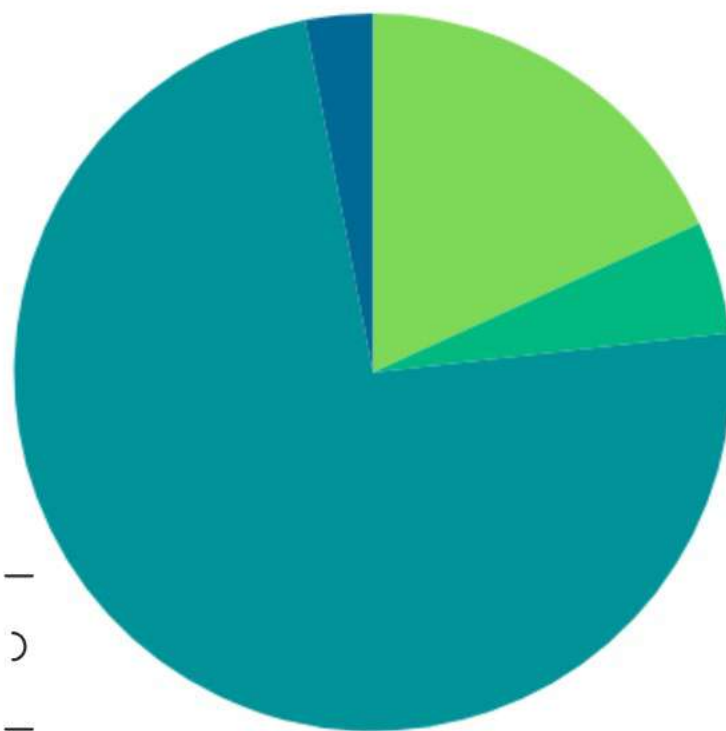
L'effetto serra è un processo che avviene quando i gas presenti nell'atmosfera terrestre intrappolano il calore solare. Questo processo rende la Terra molto più calda di quello che sarebbe senza un'atmosfera. L'effetto serra è uno dei fattori che rendono la Terra un luogo adatto ad ospitare la vita.

L'effetto serra in condizioni naturali rende la vita come la conosciamo possibile, e il diossido di carbonio gioca un ruolo significativo nel fornire una temperatura relativamente alta al pianeta.

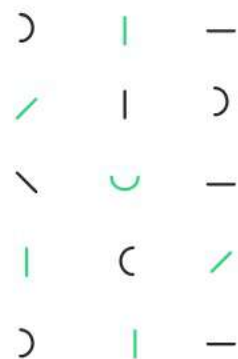


2016

EMISSIONI GLOBALI DI GAS SERRA PER SETTORE



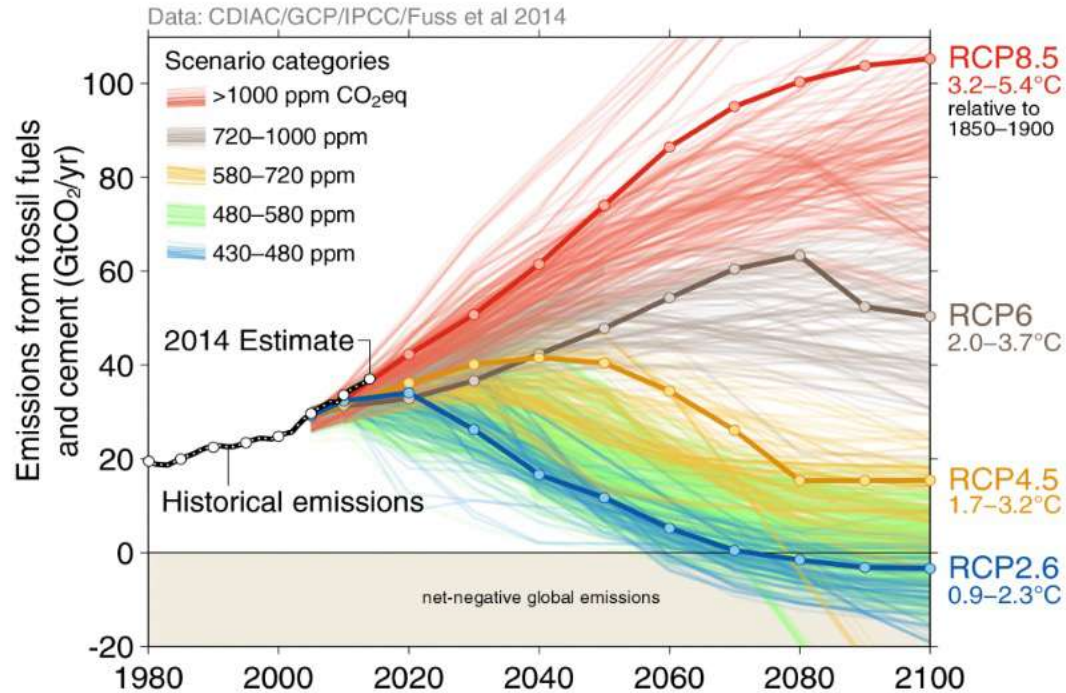
- Agricoltura, silvicoltura e uso del territorio
- Industria
- Rifiuti
- Energia
Trasporti, edilizia



Fonte: Ourworldindatai

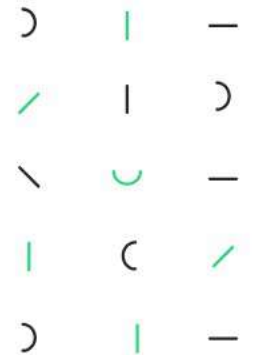
08

GLI SCENARTI RELATIVI ALL'EMISSIONE DEI GAS SERRA



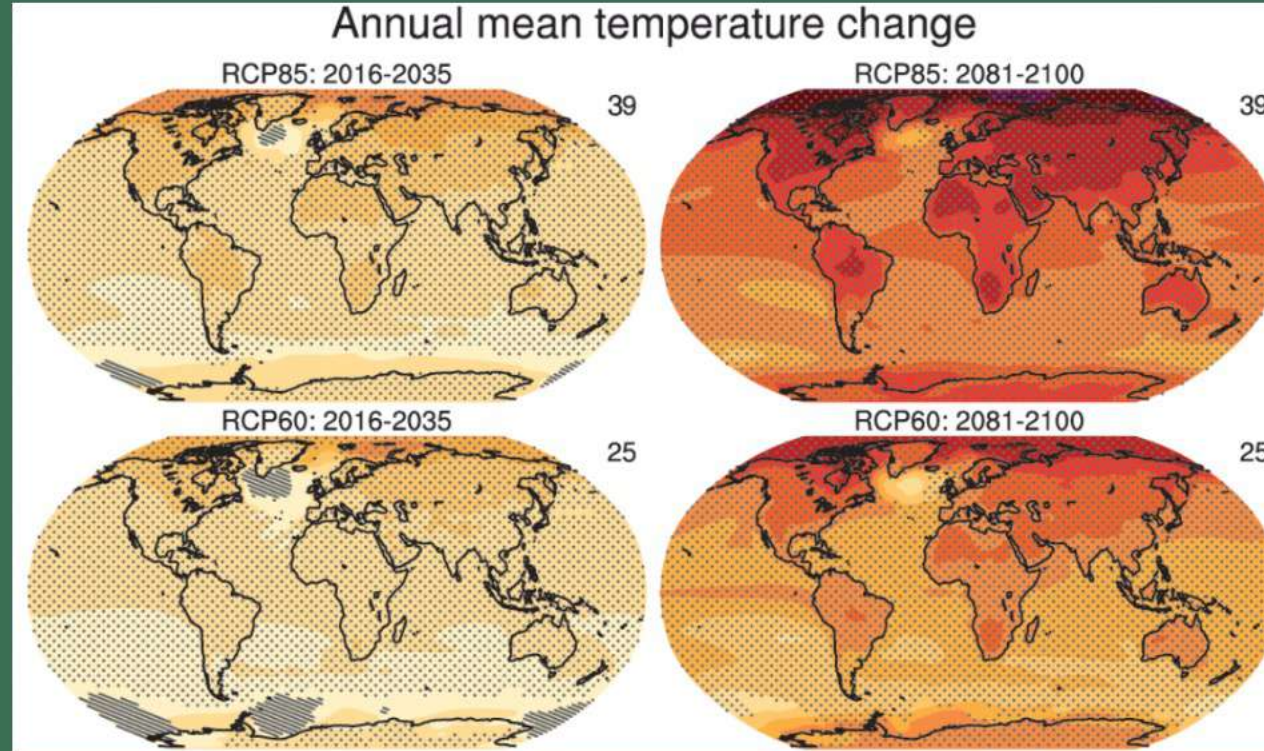
L'IPCC ha studiato vari scenari in relazione all'emissione dei gas serra e al conseguente riscaldamento globale del pianeta.

Deve essere chiaro che anche il minimo accordo raggiunto a livello internazionale implica alcuni cambiamenti che saranno fortemente impattanti sul nostro clima.



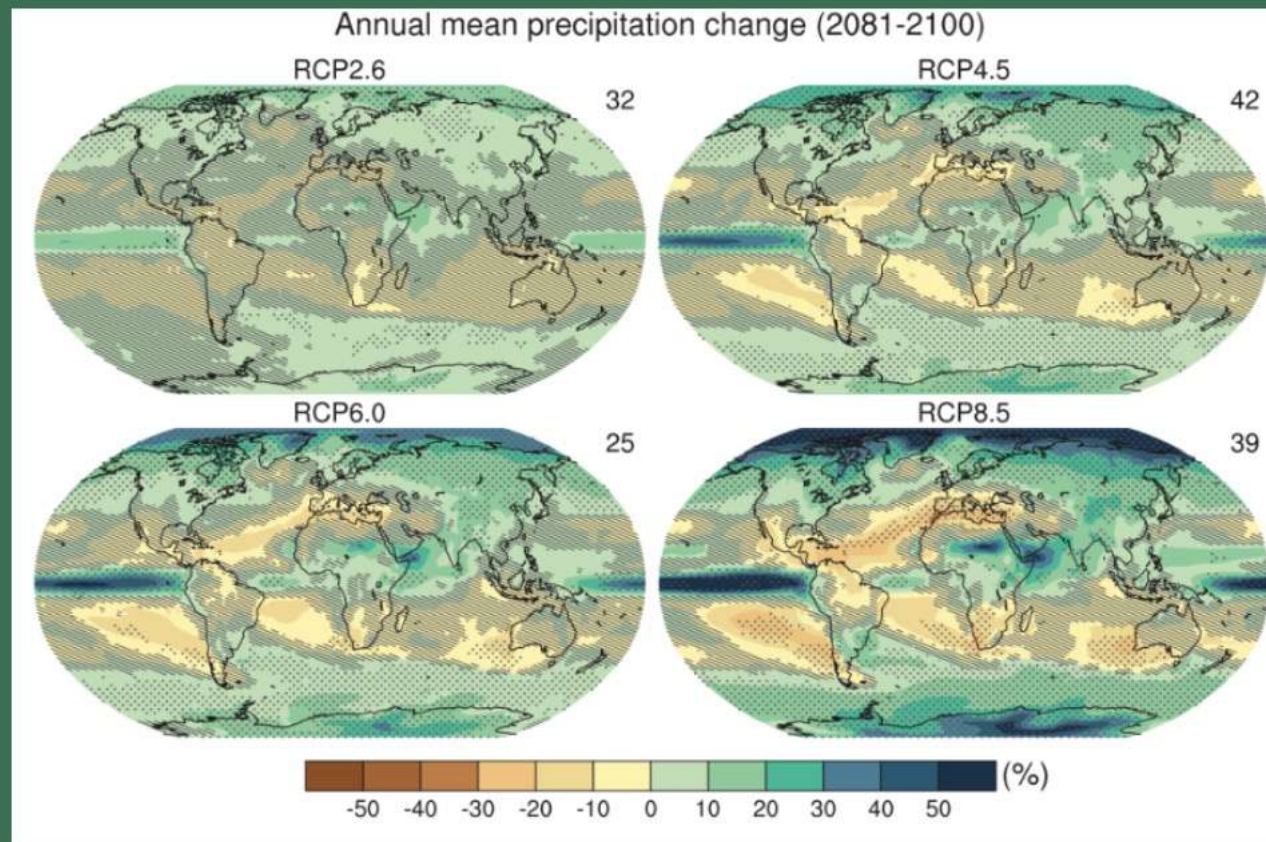


TEMPERATURA TERRESTRE



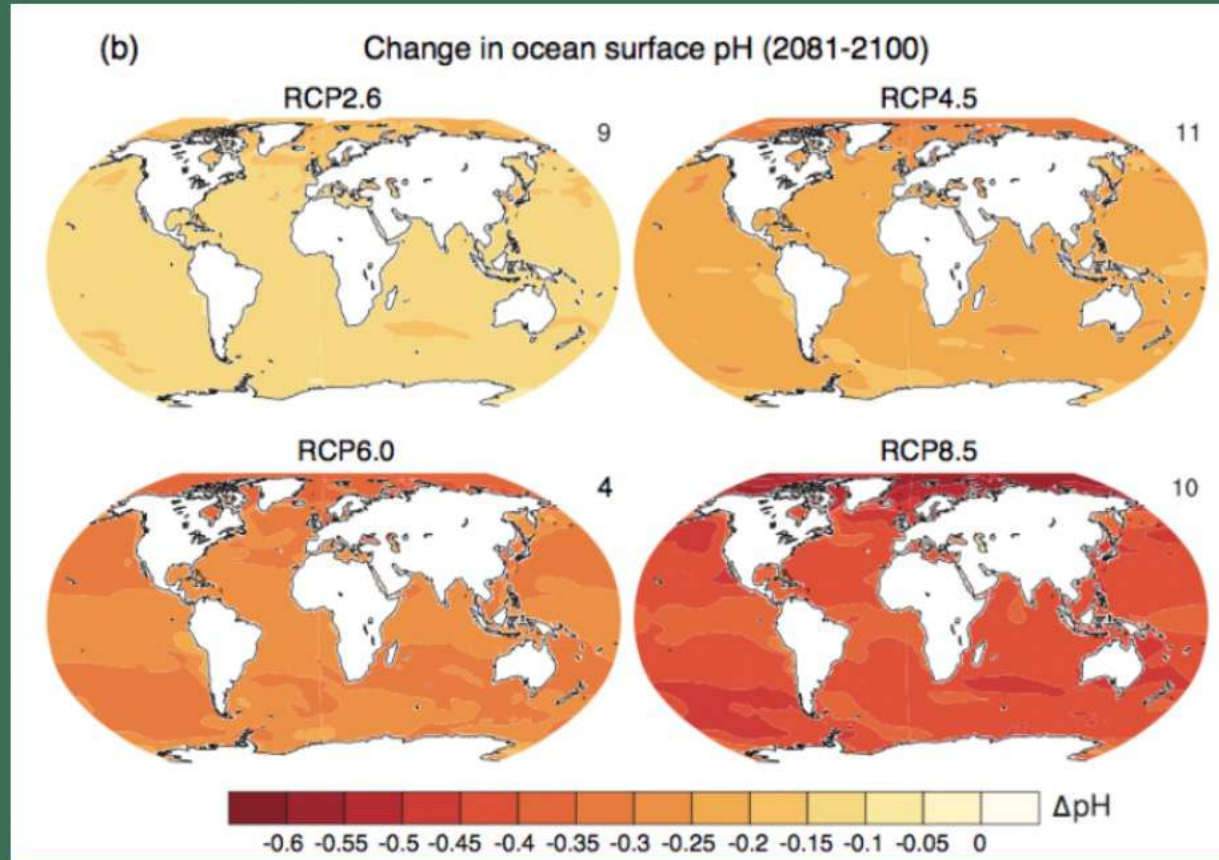


MEDIA DELLE PRECIPITAZIONI



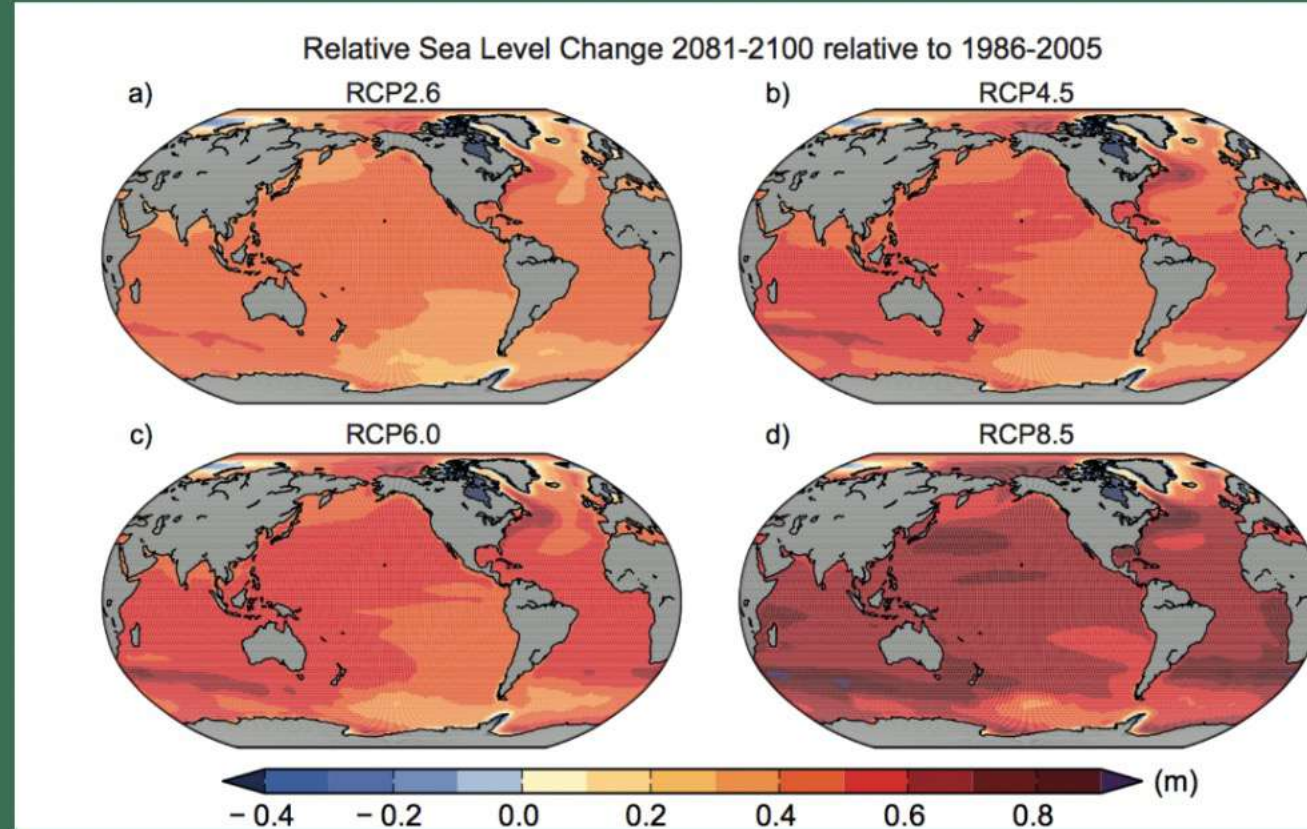


PH DEGLI OCEANI

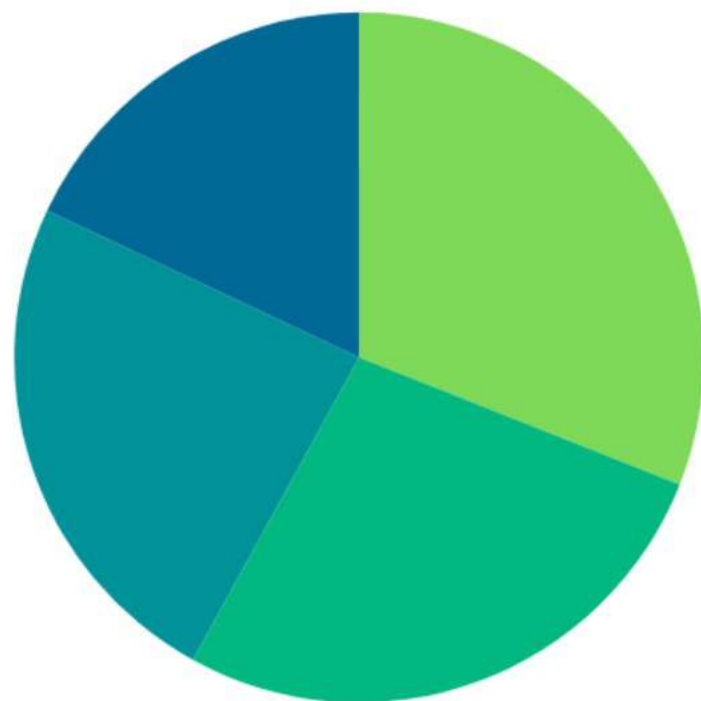




LIVELLO MARINO

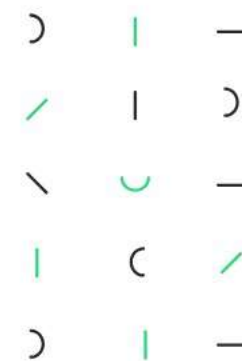


EMISSIONI GLOBALI DI GAS SERRA DERIVANTI DALLA PRODUZIONE ALIMENTARE



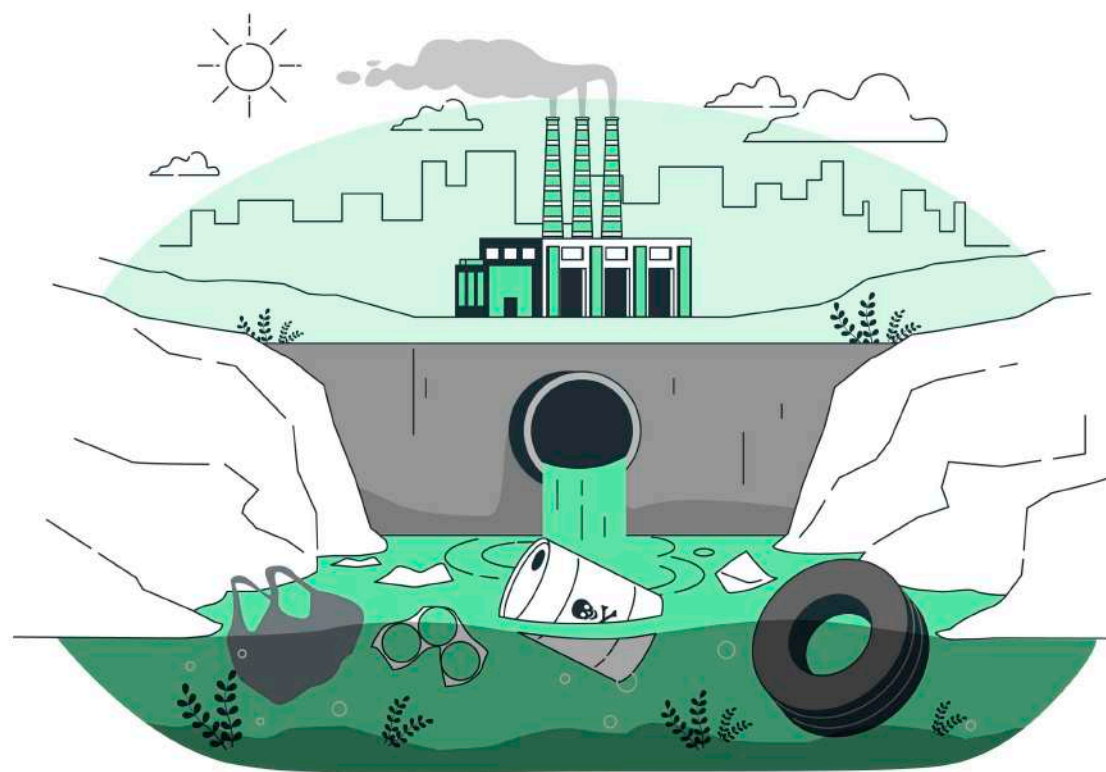
- Allevamento e pesca 31%
- Produzione agricola 27%
- Filiera 18%
- Uso del suolo 24%

Fonte: ourworldindata



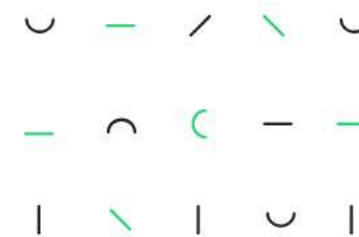
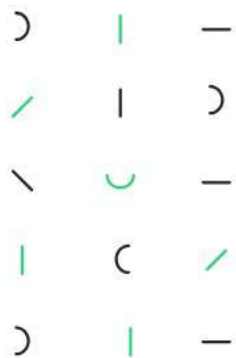
BREAK

Non solo inquinamento atmosferico



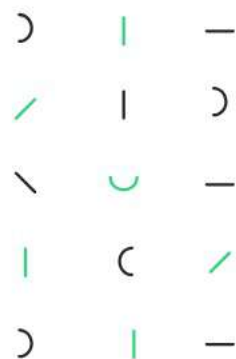
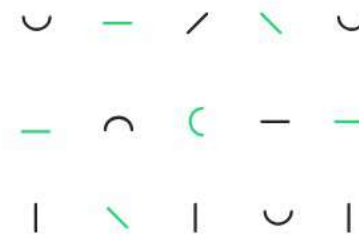
CONTAMINAZIONE DEI SUOLI

L'aumento di composti tossici (metalli pesanti, pesticidi, ecc.) nel suolo incide sulla salute umana e danneggia l'ecosistema del suolo. Le tre principali vie di contaminazione diffusa del suolo sono la deposizione atmosferica, l'agricoltura e gli eventi alluvionali. La contaminazione del suolo può ridurre la sicurezza alimentare diminuendo la resa dei raccolti e rendendo i raccolti non sicuri per il consumo.



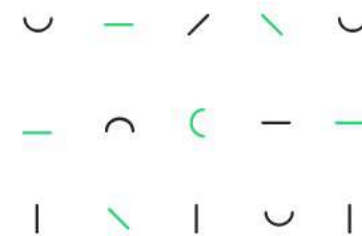
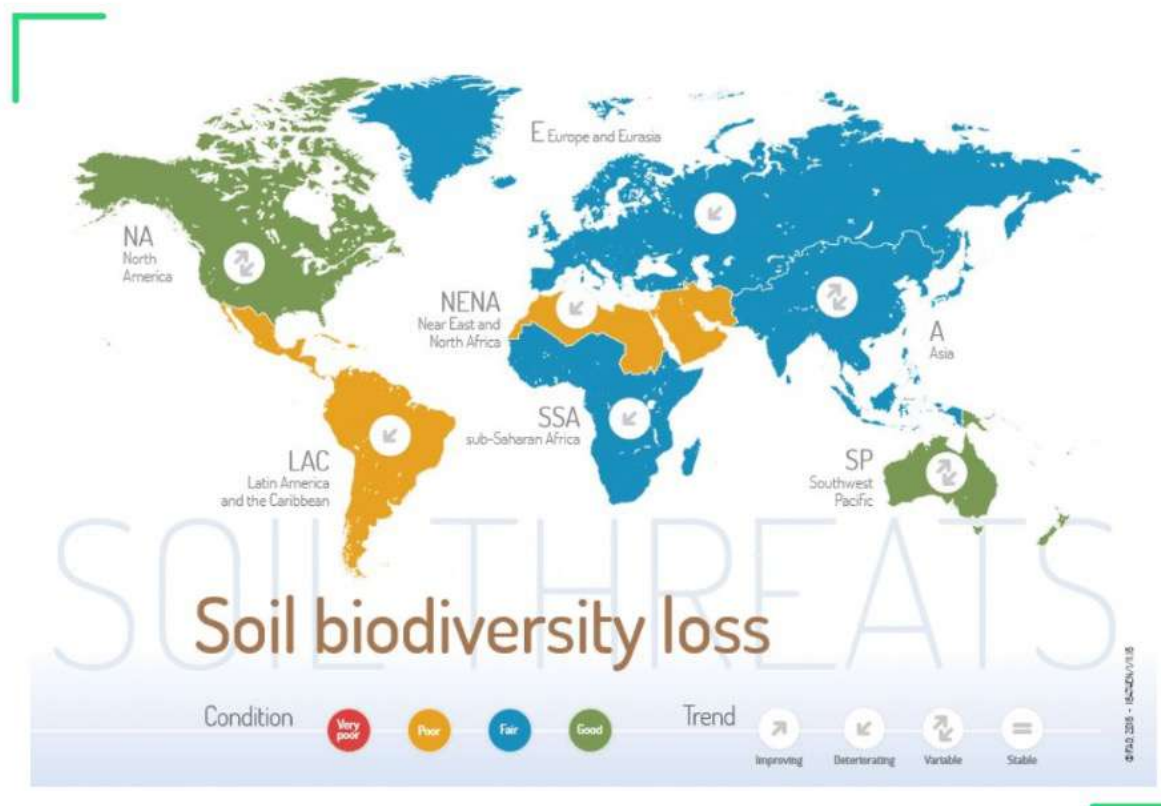
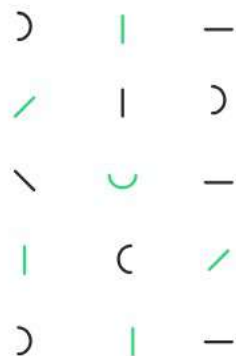
ACIDIFICAZIONE DEI SUOLI

La mappa spiega che l'acidificazione del suolo è un processo di abbassamento del pH del suolo causato dall'accumulo di ioni H^+ e Al^{3+} nel terreno e dalla lisciviazione di cationi basici come Ca^{2+} , Mg^{2+} , K^+ e Na^+ . La mappa spiega ulteriormente le principali cause dell'acidificazione del suolo: precipitazioni a lungo termine, drenaggio di terreni potenzialmente solfati acidi, deposizione acida, applicazione eccessiva di fertilizzanti a base di ammonio, deforestazione e pratiche di utilizzo del suolo che rimuovono tutti i materiali raccolti.

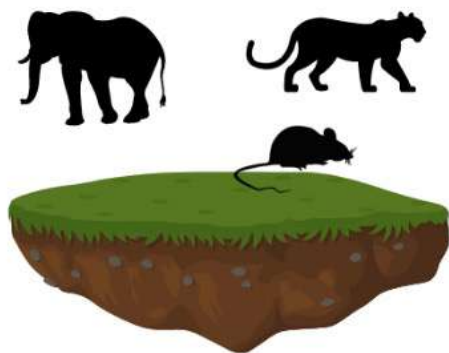


PERDITA' DI BIODIVERSITÀ DEI SUOLI

È risaputo che circa un quarto della biodiversità del nostro pianeta si trova nel suolo. Pertanto, il declino della diversità degli organismi presenti nel suolo influisce su molteplici funzioni dell'ecosistema, tra cui la diversità vegetale, la decomposizione, la ritenzione e il ciclo dei nutrienti, la salute delle piante e degli animali, lo stoccaggio del carbonio nel suolo e le emissioni di gas serra. Pertanto, preservare la biodiversità del suolo è importante per migliorarne la salute.

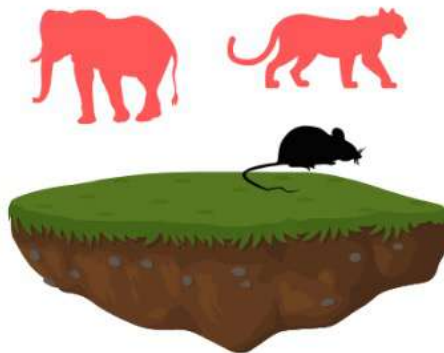


L'ERA GLACIALE



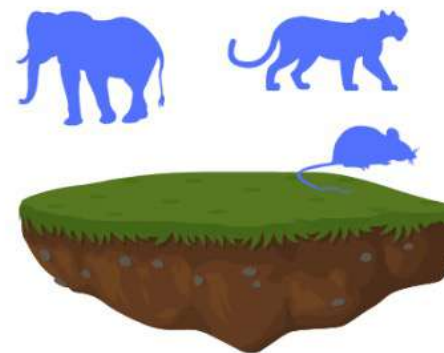
Durante l'era glaciale molti grandi mammiferi vagavano per la Terra, riempiendo i rami profondi dell'albero della vita dei mammiferi

IL PRESENTE

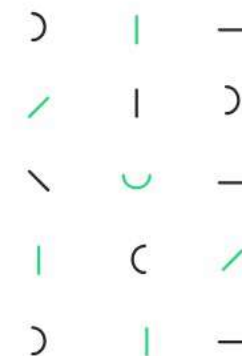


Da allora, tutte le specie più grandi sono state eliminate dall'albero dei mammiferi a causa dell'estinzione

IL FUTURO?



Le specie sopravvissute dovranno diversificarsi per milioni di anni per ripristinare questa storia evolutiva mancante e far ricrescere l'albero della vita.





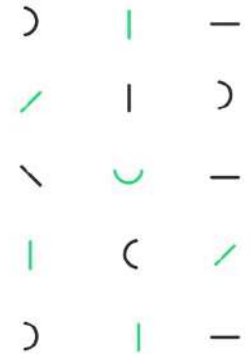


5-8 %

Il contributo del settore dei viaggi e del turismo
alle emissioni globali di gas serra

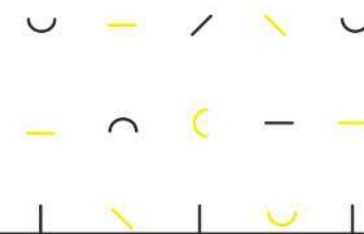
Gli obiettivi da raggiungere per la sostenibilità secondo l'UNWTO

-  Fare un uso ottimale delle risorse ambientali che costituiscono un elemento chiave nello sviluppo del turismo, mantenendo i processi ecologici essenziali e contribuendo a conservare il patrimonio naturale e la biodiversità.
-  Rispettare l'autenticità socio-culturale delle comunità ospitanti, conservare il loro patrimonio culturale costruito e vivente e i valori tradizionali e contribuire alla comprensione e alla tolleranza interculturale.
-  Garantire operazioni economiche sostenibili e a lungo termine, fornendo benefici socioeconomici a tutte le parti interessate equamente distribuiti, compresi posti di lavoro stabili, opportunità di reddito e servizi sociali per le comunità ospitanti, e contribuendo alla riduzione della povertà.



Passi da compiere per un turismo più verde

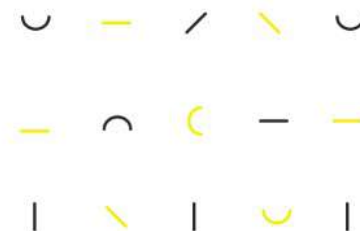
- > **Utilizzare le risorse in modo sostenibile.** La conservazione e l'uso sostenibile delle risorse – naturali, sociali e culturali – sono cruciali e hanno senso per gli affari a lungo termine.
- > **Ridurre il consumo eccessivo e gli sprechi.** La riduzione del consumo eccessivo e dei rifiuti evita i costi di ripristino dei danni ambientali a lungo termine e contribuisce alla qualità del turismo.
- > **Conservazione della biodiversità.** Mantenere e promuovere la diversità naturale, sociale e culturale è essenziale per il turismo sostenibile a lungo termine e crea una base resiliente per il settore.
- > **Integrare il turismo nella pianificazione.** Lo sviluppo del turismo che è integrato in un quadro di pianificazione strategica nazionale e locale e che effettua valutazioni di impatto ambientale aumenta la sostenibilità a lungo termine del turismo.
- > **Sostenere le economie locali.** Il turismo che sostiene un'ampia gamma di attività economiche locali e che tiene conto dei costi e dei valori ambientali, protegge queste economie ed evita danni ambientali.



Passi da compiere per un turismo più verde

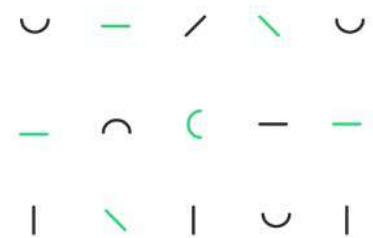
14

- > **Coinvolgere le comunità locali.** Il pieno coinvolgimento delle comunità locali nel settore turistico non solo avvantaggia loro e l'ambiente in generale, ma migliora anche la qualità dell'esperienza turistica.
- > **Consultare le parti interessate e il pubblico.** La consultazione tra l'industria del turismo e le comunità, le organizzazioni e le istituzioni locali è essenziale se si vuole lavorare fianco a fianco e risolvere potenziali conflitti di interessi.
- > **Formazione del personale.** La formazione del personale che integra il turismo sostenibile nelle pratiche di lavoro, insieme al reclutamento di personale a tutti i livelli, migliora la qualità del prodotto turistico.
- > **Commercializzare il turismo in modo responsabile.** Un marketing che fornisce ai turisti un'informazione completa e responsabile aumenta il rispetto per gli ambienti naturali, sociali e culturali delle aree di destinazione e accresce la soddisfazione del cliente.
- > **Intraprendere la ricerca.** La ricerca e il monitoraggio continui da parte del settore mediante un'efficace raccolta e analisi dei dati sono essenziali per aiutare a risolvere i problemi e apportare vantaggi alle destinazioni, al settore e ai consumatori.



BREAK

I 3 PUNTI CHIAVE DELLA SOSTENIBILITÀ



Comunità

Rispettare e rafforzare le comunità ospitanti



Ambiente

Preservare le risorse e gli habitat degli esseri viventi



Economia

Rafforzare le economie locali coinvolgendo tutti gli stakeholders

05



Comunità

Le comunità che ospitano devono essere coinvolte e la loro cultura e storia deve essere preservate da turisti e istituzioni.

Alcuni esempi:



Le tipiche auto cubane della fine degli anni '50 sono diventate una delle esperienze più attraenti dell'isola, secondo i proprietari un'opportunità di business che valorizza il loro patrimonio e dà lavoro equo a molte persone.



06



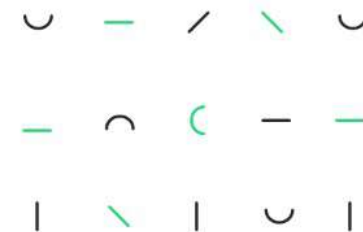
Ambiente

La biodiversità e le risorse naturali devono essere prese in considerazione da chi viaggia.

Alcuni esempi:



Per molti anni i turisti hanno fatto irruzione nelle spiagge della Sardegna per raccogliere souvenir fatti in casa dalla sabbia. La Legge Regionale 16/2017 vieta la raccolta di sabbia, conchiglie, sassi e ciottoli dalle spiagge e dal mare della Sardegna. Tale reato prevede la sanzione amministrativa da 500 a 3.000 euro.



07



Economia

Coinvolgere la popolazione locale nel business turistico per aumentare la quota di ricchezza con le comunità ospitanti, sostenere salari equi e manodopera.

Alcuni esempi:



Il passaggio ad un'economia più verde, anche nel settore turistico, offre l'opportunità di una crescita più sostenibile per tutte le comunità.

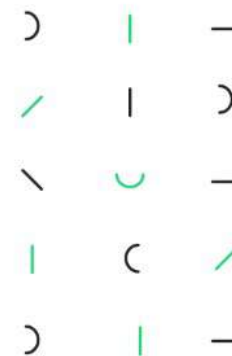
08

Nuove tendenze per viaggiare sostenibilmente

Sulla via della sostenibilità alcune tendenze stanno definendo la coscienza dei consumatori:



Sono alcuni dei modi in cui i viaggiatori e le organizzazioni offrono la possibilità di una forma di viaggio più sostenibile, significativa e più ricca.



CLIMA E TURISMO

Risorse

- [overtourism](#)
- [mass tourism](#)
- [ecoturism](#)
- [sustainable tourism](#)

Dibattito

La classe sarà divisa in tre gruppi: uno che evidenzia i vantaggi, un altro che affronti le problematiche legate al turismo di massa e il terzo che fungerà da gruppo di valutazione per la discussione. Ogni gruppo svilupperà le proprie argomentazioni in un arco di tempo di 15 minuti.

I successivi 15 minuti saranno dedicati alla presentazione delle argomentazioni e al dibattito.

Il gruppo di valutazione deciderà quale gruppo ha presentato le argomentazioni più convincenti.



giorno 2

LCA E LEGISLAZIONE

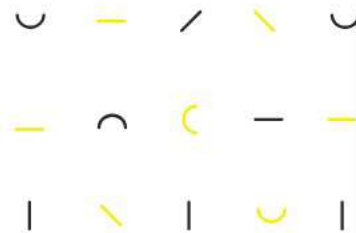


GLI ACCORDI DI PARIGI

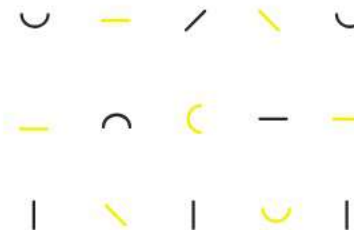
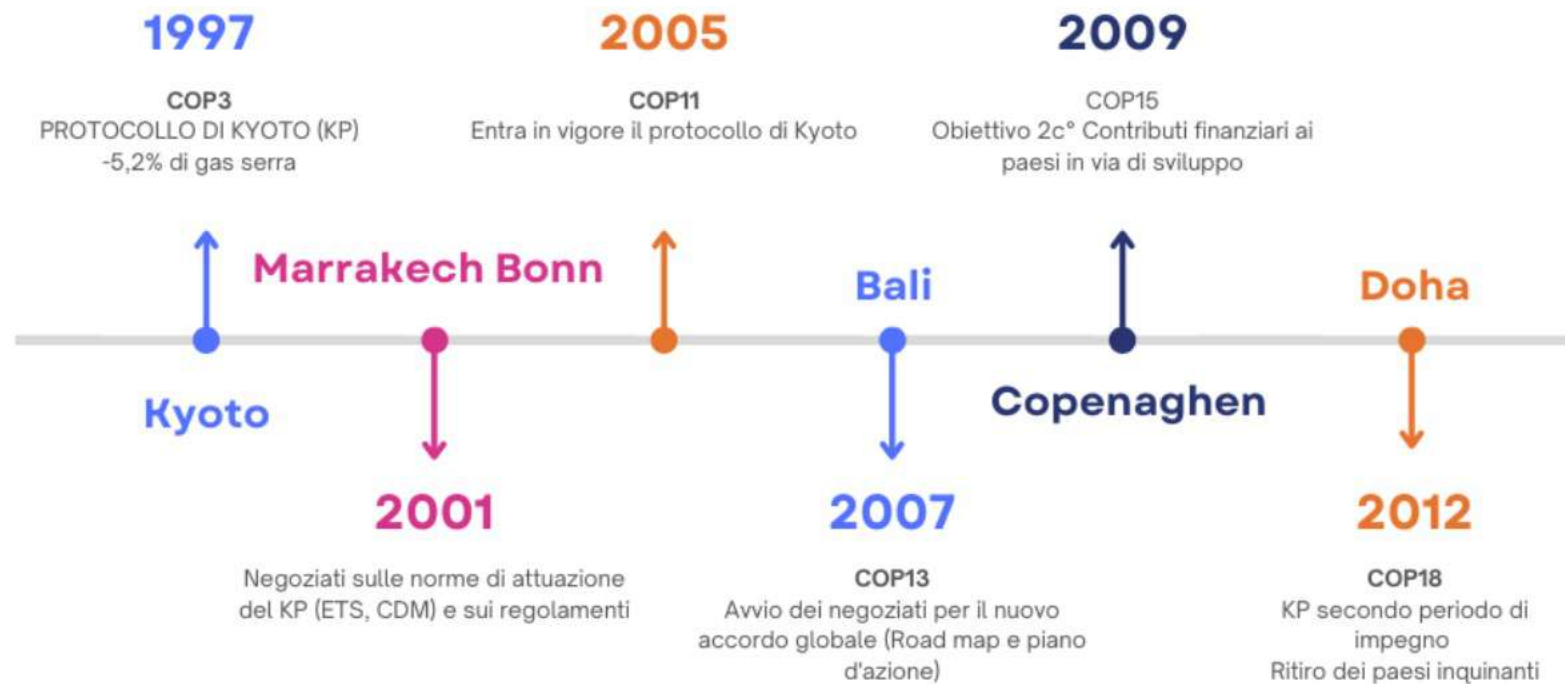
L'Accordo di Parigi (francese: Accord de Paris), spesso indicato come Accordi di Parigi o Accordi sul clima di Parigi, è un trattato internazionale sul cambiamento climatico. Adottato nel 2015, l'accordo riguarda la mitigazione, l'adattamento e il finanziamento in relazione ai cambiamenti climatici. L'accordo di Parigi è stato negoziato da 196 parti alla Conferenza delle Nazioni Unite sui cambiamenti climatici del 2015 vicino a Parigi, in Francia. A partire dal febbraio 2023, 195 membri della Convenzione quadro delle Nazioni Unite sui cambiamenti climatici (UNFCCC) sono parti dell'accordo. Dei quattro stati membri dell'UNFCCC che non hanno ratificato l'accordo, l'unico grande emettitore è l'Iran. Gli Stati Uniti si sono ritirati dall'accordo nel 2020, ma vi hanno aderito nel 2021.

Gli obiettivi sono:

- > Mantenere l'aumento della temperatura media globale ben al di sotto dei 2°C rispetto ai livelli preindustriali e proseguire gli sforzi per limitare l'aumento della temperatura a 1,5°C rispetto ai livelli preindustriali, riconoscendo che ciò ridurrebbe significativamente i rischi e impatti del cambiamento climatico.
- > Aumentare la capacità di adattamento agli impatti negativi dei cambiamenti climatici e promuovere la resilienza climatica e uno sviluppo a basse emissioni di gas serra, in modo da non minacciare la produzione alimentare.
- > Rendere i flussi finanziari coerenti con un percorso verso basse emissioni di gas serra e uno sviluppo resiliente ai cambiamenti climatici.



DA KIOTO A PARIGI

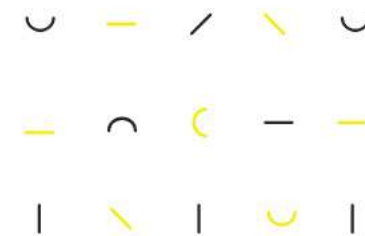


L'Accordo di Parigi: il percorso dell'UE verso la neutralità climatica



26

Nel dicembre 2015 per la prima volta tutti i paesi del mondo hanno concordato uno sforzo collettivo per:
 Mantenere il riscaldamento globale ben al di sotto dei 2°C
 Affrontare gli effetti del cambiamento climatico



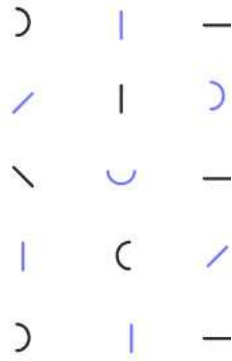
Gli obiettivi dell'UE sul clima: 2030 Climate Target Plan

Sulla base di una valutazione d'impatto globale, la Commissione ha proposto di aumentare i target dell'UE nella riduzione dei gas serra e di definire questo percorso più ambizioso per i prossimi 10 anni. La valutazione mostra come tutti i settori dell'economia e della società possono contribuire e definisce le azioni politiche necessarie per raggiungere questo obiettivo.

Obiettivi:

- > Stabilire un percorso più ambizioso ed economicamente vantaggioso per raggiungere la neutralità climatica entro il 2050.
- > Stimolare la creazione di posti di lavoro verdi e portare avanti il percorso dell'UE nel ridurre le emissioni di gas serra, facendo crescere al contempo la sua economia.
- > Incoraggiare i partner internazionali ad aumentare la loro ambizione di limitare l'aumento della temperatura globale a 1,5°C ed evitare le conseguenze più gravi del cambiamento climatico.

27



I programmi dell'UE per raggiungere gli obiettivi dell'agenda 2030

L'Europa ha fissato una serie di obiettivi di ampio respiro per raggiungere la neutralità ecologica entro il 2050, con tappe fissate per il 2030.

A questo proposito, la Commissione finanzia diverse iniziative e programmi che supportano imprese e amministrazioni nella direzione dei cambiamenti sistemici necessari per raggiungere gli obiettivi dell'ordine del giorno.

L'ottimizzazione e il riutilizzo responsabile delle risorse sono tra le principali strategie per mitigare l'impatto climatico, come evidenziato, ad esempio, dal programma LIFE.

LIFE Programme



The screenshot shows the top section of the LIFE Programme website. It features a dark blue header with a forest background on the left and the 'Life' logo (a yellow circle with stars) on the right. Below the header is a white box containing the title 'LIFE Programme' and a brief description: 'The LIFE Programme is the EU's funding instrument for the environment and climate action.' Below this, there are six yellow boxes arranged in a 2x3 grid, each with an icon and a label: 'Nature and Biodiversity', 'Circular Economy and Quality of Life', 'Climate Change Mitigation and Adaptation', and three others with icons representing energy, waste, and people.

LIFE Programme
The LIFE Programme is the EU's funding instrument for the environment and climate action.

Nature and Biodiversity

Circular Economy and Quality of Life

Climate Change Mitigation and Adaptation

[Life programme website](#)

L'Europa e i trasporti

Anche nel campo dei trasporti le linee guida europee sono molto dettagliate, a partire dal Libro Bianco del 2011 che delinea il percorso per ridurre le emissioni di carbonio nei trasporti privati e nella logistica. In particolare, entra in gioco il concetto di intermodalità come approccio necessario alla mobilità sostenibile.



WHITE PAPER

Roadmap to a Single European Transport Area. Towards a competitive and sustainable transport policy COM(2011) 144 final:10 objectives

Sviluppare e utilizzare carburanti e sistemi di propulsione innovativi e sostenibili:

- 1** Dimezzare l'uso dei "veicoli ad alimentazione convenzionale" nel trasporto urbano entro il 2030 ed eliminarlo del tutto entro il 2050; realizzare un sistema logistico urbano a zero emissioni di CO2 nelle principali città entro il 2030.
- 2** Nel settore dell'aviazione, utilizzare il 40% di carburanti a basse emissioni di carbonio entro il 2050; inoltre, entro il 2050, nell'Unione Europea ridurre del 40% e, se fattibile, del 50% le emissioni di CO2 causate dagli oli combustibili utilizzati nel trasporto marittimo.

WHITE PAPER

Ottimizzare l'efficacia delle catene logistiche multimodali, compreso l'aumento dell'uso di modalità di trasporto più efficienti dal punto di vista energetico:

- 3** Per distanze superiori a 300 km, entro il 2030 il 30% del trasporto merci su strada dovrebbe essere spostato su altre modalità, come le ferrovie o le vie navigabili. Entro il 2050, questa percentuale dovrebbe aumentare al 50% attraverso corridoi merci efficienti ed ecologici. Per raggiungere questo obiettivo sarà necessario sviluppare infrastrutture adeguate.
- 4** Completare la rete ferroviaria europea ad alta velocità entro il 2050. Triplicare la rete ferroviaria ad alta velocità esistente entro il 2030 e mantenere una fitta rete ferroviaria in tutti gli Stati membri. Entro il 2050 la maggior parte del trasporto passeggeri sulle medie distanze dovrebbe avvenire su rotaia.
- 5** Avere una rete TEN-T multimodale "essenziale" pienamente operativa in tutta l'Unione Europea entro il 2030 e una rete di alta qualità e ad alta capacità con una serie di servizi di informazione connessi entro il 2050.
- 6** Collegare tutti i principali aeroporti alla rete ferroviaria entro il 2050, preferibilmente alla rete ferroviaria ad alta velocità. Garantire che tutti i principali porti marittimi siano sufficientemente collegati al sistema di trasporto merci su rotaia e, ove possibile, alle vie navigabili interne.

WHITE PAPER

Migliorare l'efficienza dei trasporti e l'uso delle infrastrutture attraverso informazione e incentivi di mercato:

- 7 Rendere operativa in Europa l'infrastruttura modernizzata di gestione del traffico aereo (SESAR) entro il 2020 e completare il Cielo unico europeo. Implementare sistemi equivalenti di gestione del traffico per il trasporto terrestre e marittimo, nonché il sistema europeo globale di navigazione satellitare (Galileo).
- 8 Definire un quadro per un sistema europeo di informazione, gestione e pagamento nel trasporto multimodale entro il 2020.
- 9 Progredire verso l'obiettivo "zero vittime" nel trasporto stradale entro il 2050. In linea con questo obiettivo, il numero di vittime dovrebbe essere dimezzato entro il 2020 e l'Unione europea dovrebbe sforzarsi di diventare un leader globale nella sicurezza in tutti i modi di trasporto.
- 10 Procedere verso la piena attuazione dei principi "chi usa paga" e "chi inquina paga", garantendo che il settore privato si impegni a eliminare le distorsioni, comprese le sovvenzioni dannose, a generare entrate e a garantire finanziamenti per futuri investimenti nel settore dei trasporti.

Dibattito: 30 anni di lotta contro i cambiamenti climatici



Guarda il [video](#)

I primi accordi internazionali sul cambiamento climatico risalgono al 1997.

Secondo te, ci sono stati impegni e obiettivi per la conservazione del clima

raggiungibile e costantemente perseguito? Cosa si può fare di più per mitigare il

riscaldamento globale, pur mantenendo un approccio realistico ed essendo

consapevoli del bisogno economici delle comunità globali?

BREAK

Quanto è più verde un'auto verde?

La crescita della produzione automobilistica globale negli ultimi decenni ha causato forti aumenti delle emissioni che hanno colpito sia la popolazione che i settori industriali a livello globale. Le emissioni di CO₂ dell'UE corrispondono a circa l'8 delle emissioni globali di CO₂. Secondo i dati riportati dall'Agenzia Europea dell'Ambiente (EEA), il settore dei trasporti è responsabile di circa un quarto delle emissioni totali di CO₂ in Europa, il 71,7% delle quali è causato dal trasporto su strada, di cui oltre la metà (60,6%) attribuibile alle automobili. Il trasporto stradale è quindi responsabile di circa un quinto delle emissioni totali nell'UE, di cui le automobili rappresentano il mezzo di trasporto più inquinante.

COSA SIGNIFICA ENERGIA GRIGIA?

Purtroppo l'energia elettrica non è prodotta esclusivamente mediante fonti rinnovabili, ma è comunque ottenuta da un mix di diverse fonti che possono avere un'impronta di carbonio (ad esempio carbone, gas naturale, petrolio) o possono produrre rifiuti diversi e pericolosi, come l'energia nucleare.

Table 5. Composition of the electricity mixes considered in the LCA [20].

	China (2018)	EU-28 (2019)	Germany (2019)	Norway (2019)	Poland (2019)
Coal	66.4%	15.4%	30.0%	0.121%	73.72%
Oil	0.153%	1.64%	0.822%	0.013%	1.09%
Natural gas	3.28%	21.9%	15.3%	1.732%	9.18%
Nuclear	4.09%	25.3%	12.1%	0%	0%
Hydro	17.1%	10.9%	4.24%	93.4%	1.63%
Wind	5.07%	13.3%	20.4%	4.1%	9.20%
Solar PV	2.45%	4.07%	7.69%	0.010%	0.44%
Biofuels	1.26%	5.27%	7.22%	0.03%	4.30%
Waste	0.187%	1.60%	2.03%	0.31%	0.38%
Geothermal	0.002%	0.206%	0.0317%	0%	0%
Solar thermal	0.004%	0.178%		0%	0%
Tide	0.0002%	0.0152%		0%	0%
Other sources		0.141%	0.168%	0.244%	0.05%



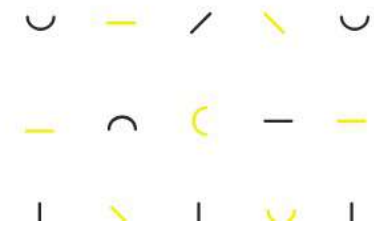
LA VALUTAZIONE SULL'IMPATTO DEL CICLO DI VITA

Per valutare l'impatto reale di un prodotto, in particolare dei BEV e degli HEV, è evidente che l'attenzione non può essere rivolta esclusivamente alle emissioni di gas serra nella fase di utilizzo o alle emissioni stradali. Per comprendere il reale impatto e la sostenibilità dobbiamo considerare l'intero ciclo di vita di un prodotto.

La LCA punta ad analizzare questi aspetti:

- > La fase di produzione
- > La produzione della batteria
- > Risultati della produzione di veicoli
- > la fase di utilizzo
- > le emissioni su strada
- > il "fine vita"
- > lo smaltimento delle batterie dei veicoli elettrici

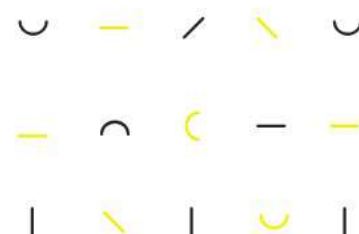
24



ANALISI LCA

Tutti gli studi concordano nell'attribuire il maggiore impatto ambientale di un veicolo elettrico alla sua fase di produzione, mentre le auto tradizionali impattano maggiormente durante la fase di utilizzo del veicolo. Nello specifico, secondo uno studio dell'Università di Palermo, i veicoli elettrici a batteria (BEV) emettono complessivamente meno CO₂ equivalente rispetto ai veicoli con motore a combustione interna (ICEV) durante l'intero ciclo di vita. In particolare, le emissioni totali di CO₂ dei BEV sono pari al 58,6% di quelle dei tradizionali veicoli a benzina. La fase di produzione dei BEV è significativamente più impattante in termini di emissioni di CO₂ rispetto alla produzione dei veicoli a benzina, principalmente a causa della produzione di batterie agli ioni di litio. La produzione di un BEV comporta 4.215 kg di CO₂ equivalente, che rappresenta un aumento del 112% rispetto alla produzione di un ICEV. Per i veicoli a benzina e ibridi (HEV), la maggior parte delle emissioni di CO₂ avviene durante la fase di utilizzo (85,5% per ICEV e 78,8% per HEV). Al contrario, per i BEV, la fase di produzione rappresenta la maggior parte delle emissioni totali di CO₂ (52,3%).

25



Considerando una percorrenza complessiva di 150.000 km, i BEV risultano essere la soluzione meno impattante tra le tre alternative considerate, con una riduzione delle emissioni di CO2 del 41,4% rispetto agli ICEV e del 31,8% rispetto agli HEV. Durante i primi 32.500 km di utilizzo (circa i primi 2,6 anni, sulla base della media europea di 12.529 km annui), i veicoli a benzina risultano i meno emissivi. Questa superiorità si estende fino a 41.250 km (3,3 anni) rispetto ai BEV. Per gli HEV il vantaggio rispetto ai BEV arriva fino a 46.250 km (3,7 anni).

<https://www.mdpi.com/2071-1050/13/19/10992>

26

Ciclo di vita di un'auto



Produzione di batterie al litio:

La produzione di batterie agli ioni di litio per BEV è responsabile della maggior parte dell'acidificazione terrestre, con 60,3 kg di SO₂ equivalente, che rappresentano il 73% dell'impatto totale generato in fase di produzione. Ciò è causato dalle emissioni di ossidi di zolfo (SOX) e di ossidi di azoto (NOX) durante l'estrazione e la raffinazione di nichel, rame e alluminio, nonché durante i processi di produzione di celle e grafite sintetica. L'acidificazione comporta una serie di effetti negativi sull'ambiente, danneggiando le piante, provocando la perdita di nutrienti nel suolo e inquinando l'acqua con conseguenze sulla fauna e sulla flora di una determinata zona.

Un'ulteriore criticità rispetto alle materie prime per batterie riguarda l'impatto sociale che l'estrazione di questi metalli ha in alcune nazioni dove si trovano le principali miniere, come l'Indonesia per il nichel e il Congo per il cobalto. In questi Paesi assistiamo spesso a gravi violazioni dei diritti umani e all'utilizzo del lavoro minorile (Amnesty International)

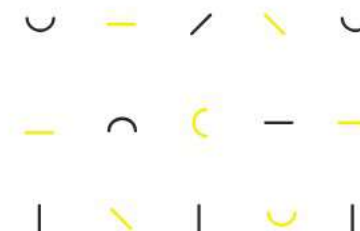
30



IN CONCLUSIONE

A questo punto occorre fare una considerazione: se, a fine vita, un veicolo elettrico ha causato un impatto sul riscaldamento globale simile a quello di un veicolo tradizionale a benzina o ibrido (come nel caso medio europeo e polacco), dal punto di vista ambientale non si può definire un successo. Rispetto ad un tradizionale veicolo a benzina, infatti, un veicolo elettrico provoca circa il doppio delle emissioni acidificanti e di particolato e richiede l'estrazione di una quantità di minerali cinque volte superiore. Se si raggiunge una riduzione parziale dei gas serra, dobbiamo essere preparati anche ad affrontare altre categorie di impatto ambientale come le emissioni acidificanti e di particolato. Poiché è auspicabile una riduzione complessiva di tutte le categorie di impatto, è necessario promuovere la ricerca verso lo sviluppo di processi di produzione delle batterie più efficienti e meno inquinanti, riducendo significativamente la dipendenza da minerali rari e fonti energetiche fossili.

Inoltre, esiste un patrimonio di auto d'epoca o classiche che vale ancora la pena valorizzare piuttosto che rottamare. L'utilizzo di questi veicoli storici può rappresentare un'opzione sostenibile poiché evita l'impatto ambientale associato alla produzione di nuovi veicoli e alla rottamazione di quelli esistenti. Pertanto, la manutenzione e l'utilizzo delle auto d'epoca possono contribuire alla riduzione complessiva dell'impatto ambientale, integrando la transizione verso tecnologie più pulite.



Dibattito: Sharing economy e sharing mobility

L'introduzione dei sistemi di trasporto condivisi e le innovazioni nei sistemi di trasporto intelligenti (ITS) hanno trasformato significativamente la mobilità negli ultimi anni, contribuendo a ridurre l'impatto sull'inquinamento e sulla congestione. Dal bike sharing al car sharing, un numero crescente di persone sceglie modi intelligenti ed efficienti per spostarsi nelle città, rinunciando ai veicoli privati.

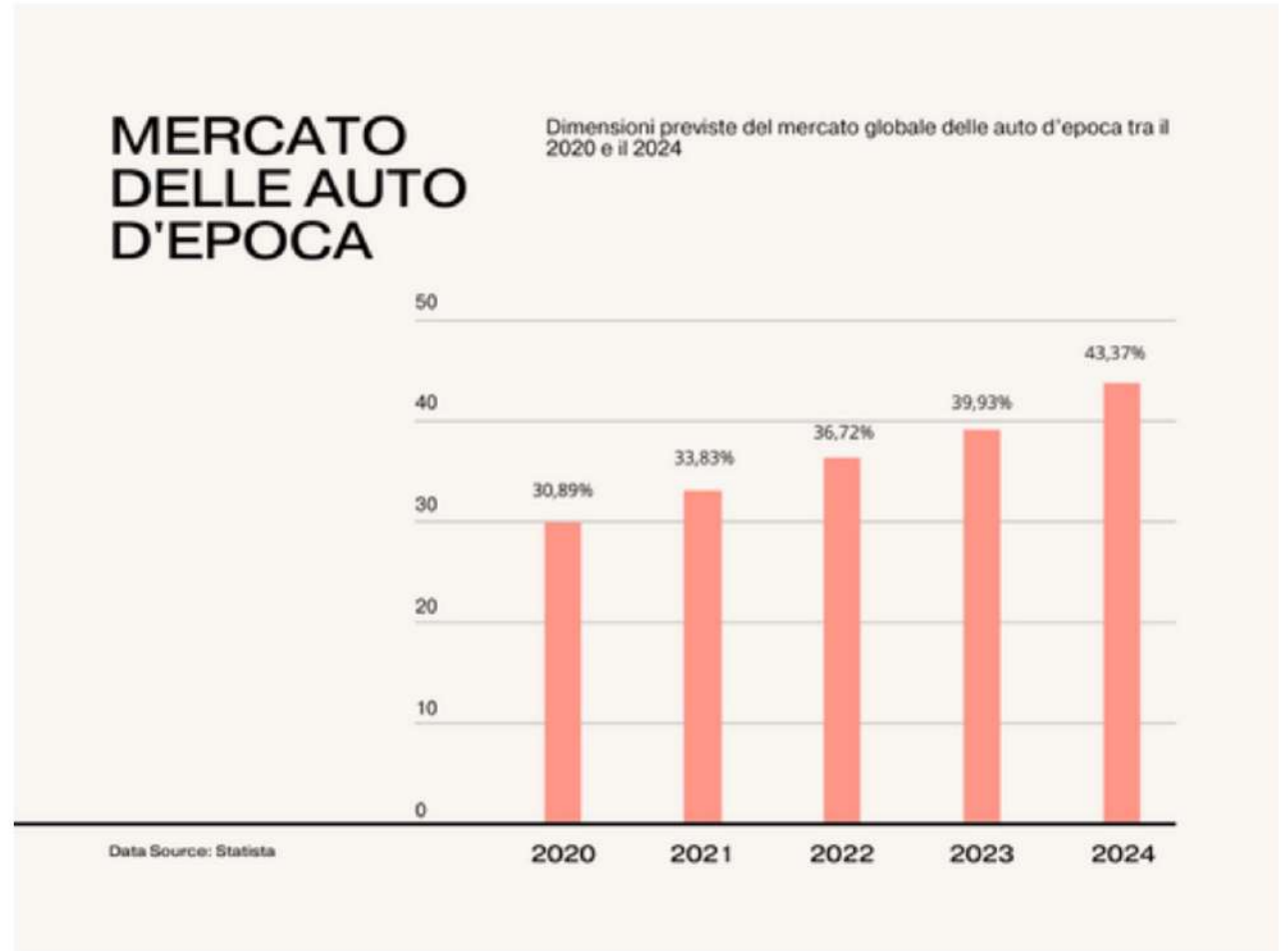
In gruppi, condurre una breve ricerca sulle modalità di trasporto condiviso più comuni nelle principali città, raccontandone la storia, evidenziandone vantaggi e svantaggi.





giorno 3
AUTO D'EPOCA E
TURISMO INDUSTRIALE

Il mercato delle auto d'epoca e le potenzialità del turismo industriale



ALCUNI DATI A CONFRONTO

In Europa

Con un volume totale di 429 miliardi di euro nel 2021, il mercato delle auto usate in Europa è simile a quello delle auto nuove. Nel 2021 sono state vendute 32 milioni di auto usate vendute in Europa nel 2021.

In Italia

Più del 25% del parco veicoli è costituito da auto con 20 o più anni. Considerando quelle che sono effettivamente auto d'epoca, il numero rimane comunque consistente: oltre 300.000 auto, il 7% del totale delle auto circolanti in Italia, equamente distribuite tra Nord e Sud, per un valore di 103,9 miliardi di euro ed un mercato collaterale – tra assicurazioni, eventi, servizi specializzati ecc. – di 5,2 miliardi all'anno, pari allo 0,3% del Pil nazionale.

Cosa è una auto classica?

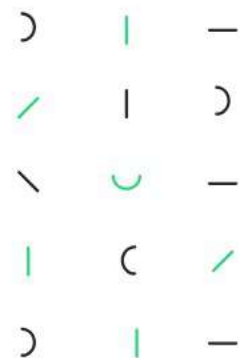
Non esiste una definizione comune di auto classiche. Cambia da paese a paese, come le leggi che prevedono per queste specifiche regolamenti o politiche assicurative. Questa una proposta di classificazione delle auto per anno di produzione proposta dalla rivista statunitense "Classic cars collectors".

- **Vintage Car:** prodotte tra il 1919 e il 1930.
- **Antique Car:** prodotte prima del 1975 (>45 anni).
- **Classic Car:** Prodotte prima del 2000 (>20 anni)



LA LEGISLAZIONE SULLE AUTO CLASSICHE

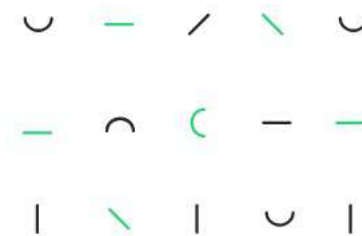
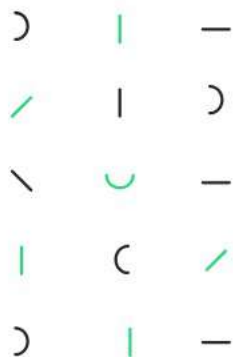
In Italia vengono considerate auto classiche o “auto storiche” autoveicoli che abbiano più di 20 anni dalla loro immatricolazione. In questo caso esiste un registro specifico chiamato ASI. Se un'auto è cancellata dal registro pubblico degli autoveicoli, o registrata per più di 30 anni sull'ASI diventa “auto d'epoca”. Le due categorie di veicolo hanno specifiche riduzioni su assicurazioni e tasse. Le seconde hanno limitazioni anche sulla loro circolazione, possono muoversi solo per specifici eventi con alcune restrizioni.



LE YOUNGTIMERS


Come detto, non esiste una regola chiara che definisca cosa e quando un'auto diventa classica. Una definizione ormai familiare ai collezionisti europei è "youngtimer", che indica generalmente le auto prodotte dopo gli anni '70 e che si trovano sull'orlo del passaggio tra la rivoluzione analogica ed elettronica nell'automotive.

Per il loro prezzo e per le loro caratteristiche le youngtimer sono considerate un entry level nel campo dei collezionisti di automobili.




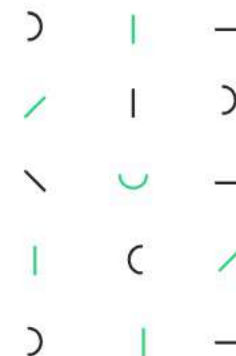
Un'eredità crescente: le "youngtimers"

Ogni anno le nuove auto invecchiano abbastanza da diventare "auto storiche". Nel tentativo di definire quali modelli siano effettivamente di un certo interesse storico in Italia alcune associazioni, come ACI storica, propongono una modalità, denominata "Lista di salvaguardia", per aggiornare l'elenco dei youngtimer secondo alcuni criteri come:

 La rarità del modello

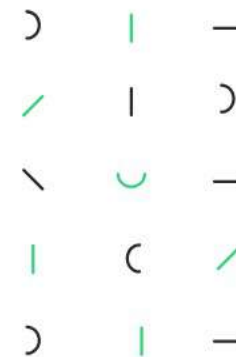
 La rilevanza storico/culturale o tecnica

 Il successo del progetto commerciale o industriale



5900000

I VEICOLI CIRCOLANTI CON PIÙ
DI 20 ANNI





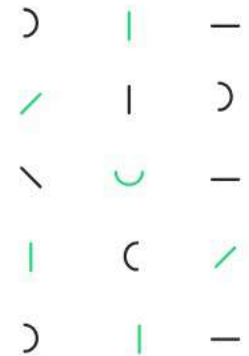
25%

**DELL'INTERO PARCO AUTO ITALIANO
COSTRUITO PRIMA DEL 2003**

)		-
/)
\	U	-
	C	/
)		-

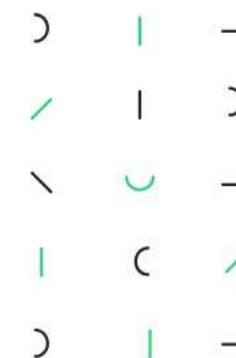
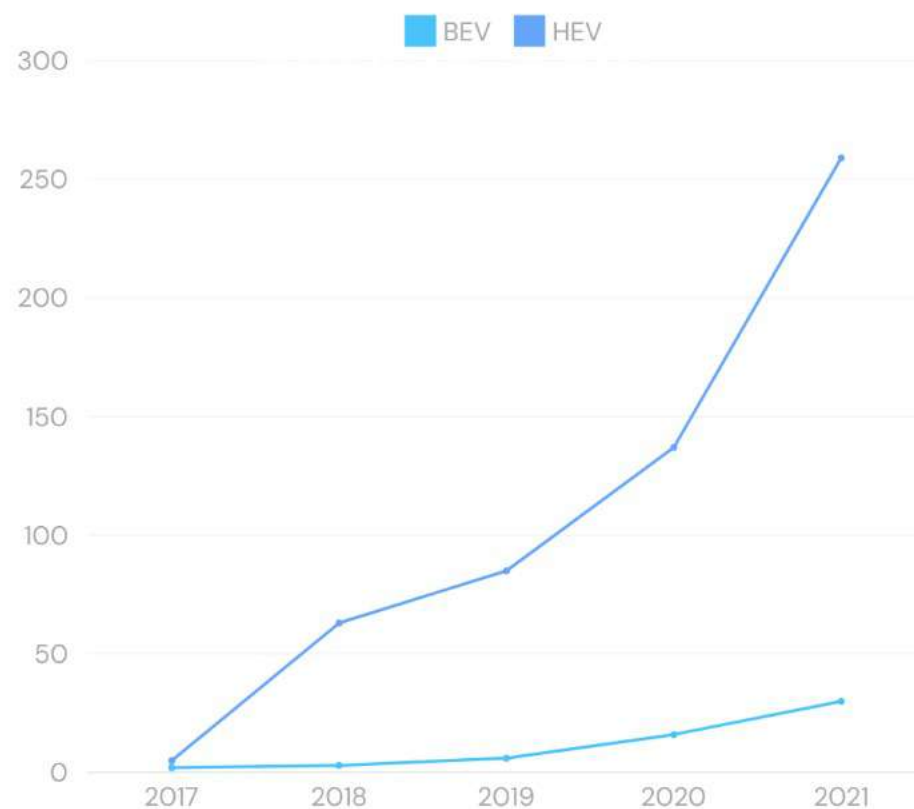
Cona ne facciamo di tutte queste auto vecchie?

Con una percentuale di quasi un quarto dei veicoli circolanti, le vecchie auto rappresentano una grande parte del parco auto generale di vari paesi. La smaltimento o la ristrutturazione di questa porzione è un grande affare e va pensato in modo di un'utile e graduale dismissione. mentre i veicoli a batteria e con motore ibrido rappresentano ancora una percentuale minima del parco auto complessivo, le auto classiche e storiche dovrebbero essere considerate un patrimonio da valorizzare.



IMMATRICOLAZIONE DI BEVs AND HEVs IN ITALIA

La percentuale delle ehv e bhv circolanti in italia è inferiore al 3%, anche se è notevolmente crescita negli ultimi anni notevolmente con un 30% sulle immatricolazioni 2021 di auto nuove.



FIAT PANDA

La Fiat Panda è una city car prodotta e commercializzata dalla Fiat dal 1980. La Panda di prima generazione (Mk 1: 1980–1986 e Mk2: 1986–2003) è stata progettata da Giorgetto Giugiaro e Aldo Mantovani. Furono prodotti e venduti circa 4,5 milioni di esemplari della Panda di prima generazione.

È sicuramente una delle auto più iconiche e amate dai giovani e la sua fama è pari a quella di altre classiche italiane come la Fiat 500. È la prima city car della storia che raggiunse i 5200 metri del campo base sull'Everest e la sua robustezza rappresenta ancora un esempio di prodotti costruiti per resistere.



11

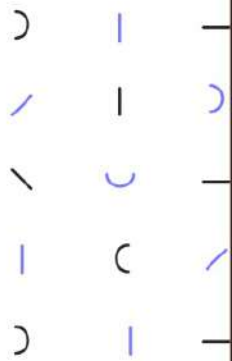
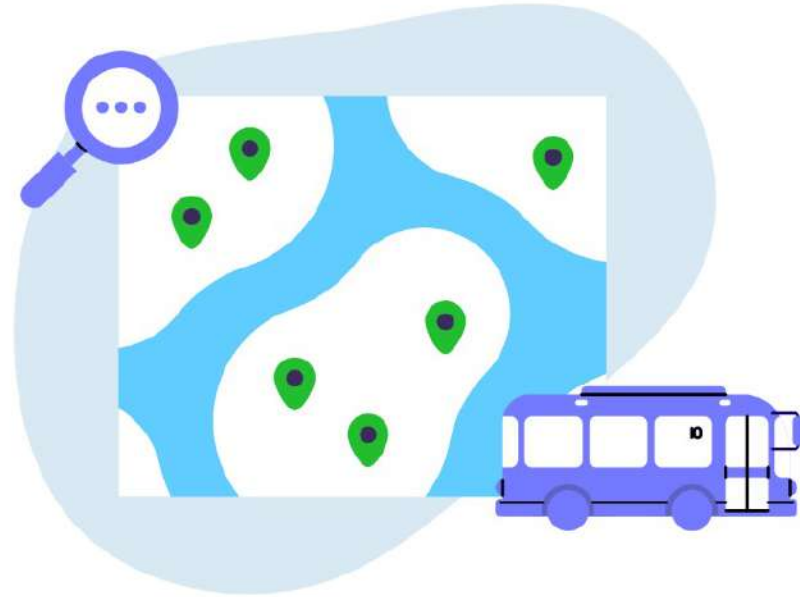
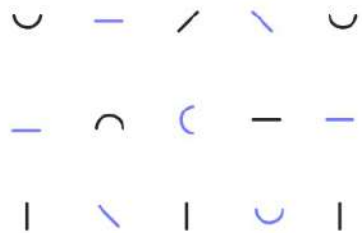
La Millemiglia

La Mille Miglia è una delle più famose competizioni di auto d'epoca che si svolgono in Italia, precisamente a Brescia. Ogni edizione vede per tradizione auto storiche attraversare l'Italia in quattro tappe: Cervia- Milano Marittima, Roma , Parma, Milano e ritorno. La prima edizione dell'evento fu organizzata nel 1927 grazie all'iniziativa di Renzo Castagneto, all'epoca direttore dell'Automobile Club di Brescia.



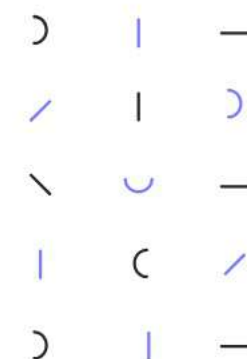
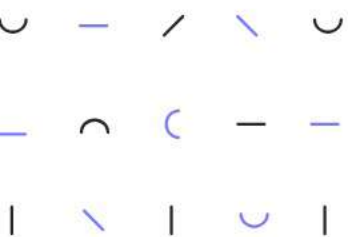
Cosa vogliono i consumatori?

Secondo una ricerca effettuata dall'agenzia di viaggi Expedia nel 2022, i consumatori, provenienti da 11 paesi diversi, sembrano essere più preoccupati dell'impatto sull'ambiente durante i viaggi rispetto agli anni passati, e la tendenza va nella direzione di una relazione sempre più equa.



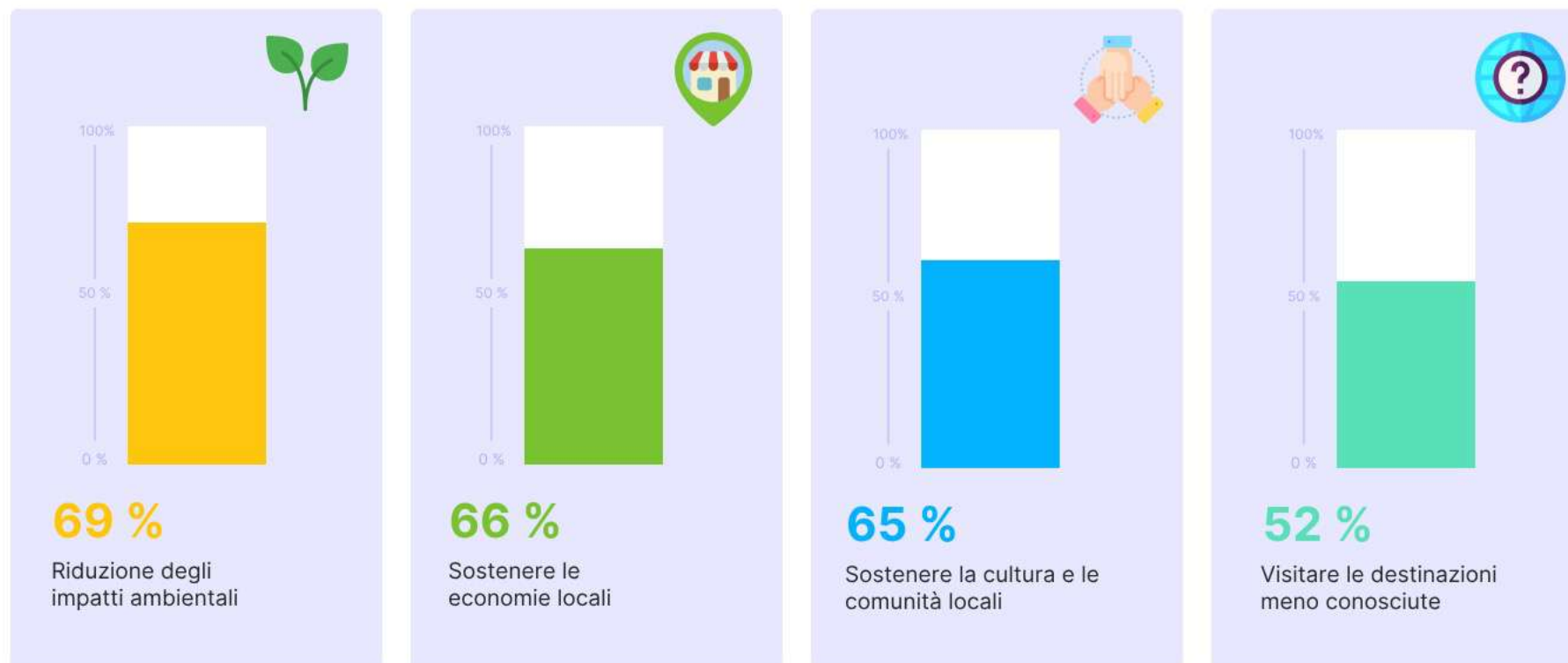
90 %

**dei consumatori cerca opzioni
sostenibili quando viaggia**



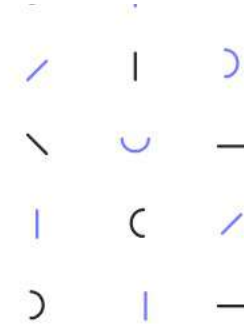
Cosa vedono i consumatori come parte del viaggio sostenibile?


17



I consumatori cercano già di fare scelte significative quando viaggiano

18





Le risposte registrate da uno studio condotto da Expedia con 11.000 clienti in tutto il mondo indicano una tendenza in aumento verso viaggi più sostenibili.

A questo trend dovrebbe contribuire in modo significativo la crescita dell'offerta per destinazioni lontane dal turismo di massa, raggiungibili attraverso forme di trasporto più sostenibili.

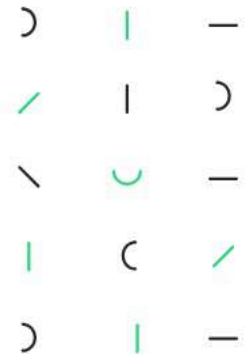
BREAK

TURISMO INDUSTRIALE

03

Alcune definizioni

Solitamente non tendiamo ad associare le attività industriali alle attività ricreative, immaginiamo che siano due mondi completamente opposti che non hanno nulla in comune. Ma non è sempre così: le industrie (e il patrimonio tecnico-industriale in generale) attraggono persone interessate a oggetti tecnici (macchine), architetture moderne, tecniche di produzione più o meno spettacolari (ad esempio nel settore siderurgico) o prodotti finali specifici, per il loro valore estetico (ad esempio il vetro) o culinario (ad esempio la birra). Centinaia di migliaia di visitatori in Europa testimoniano l'attrattiva di tali oggetti nel contesto di attività educative o ricreative. Lo stesso vale per i resti di ex attività industriali, siano essi monumenti industriali ben conservati o semplici ruderi di edifici e macchinari. Queste tipologie di attività, per le quali viene proposto il termine "turismo industriale", rivestono un notevole interesse per la promozione dei flussi turistici meno tradizionali e dei luoghi meno soggetti al turismo di massa.



Alcune definizioni

Il turismo industriale non è ancora un concetto molto ben definito ma analizzeremo le concettualizzazioni più importanti

Dietrich Soyez, vicepresidente dell'Unione Geografica Internazionale, definisce il turismo industriale come “qualsiasi tipo di movimento effettuato da visitatori esterni attratti da paesaggi industriali in cui è presente una fabbrica operativa o addirittura dismessa. (Soyez Dietrich, “Industrietourismus”, Erdkunde, vol. 40, n. 2, 1986)

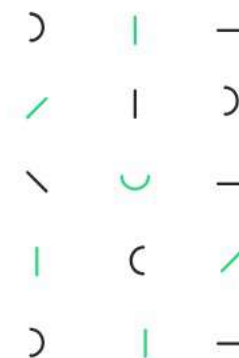
Per Soyez, infatti, il concetto di “industrietourismus” non dovrebbe focalizzarsi tanto su un particolare tipo di attrazione industriale, quanto piuttosto sul motivo per cui i turisti sono spinti a visitarla, ovvero l’interesse per il mondo industriale (passato o presente che sia) .



Alcune definizioni

Un'altra definizione importante è quella fornita dalla studiosa australiana Ann Frew che definisce il turismo industriale come «visite da parte di turisti a siti operativi in cui l'attività principale del sito non è orientata al turismo».

Il termine industria, in questo caso, non va inteso come «industria manifatturiera» ma come settore dell'economia. Si amplia così la tipologia delle imprese che possono aprire le porte ai visitatori, ad eccezione delle imprese che producono beni destinati esclusivamente ai turisti.



E ORA? UN MERCATO IN ESPANSIONE

● 2021

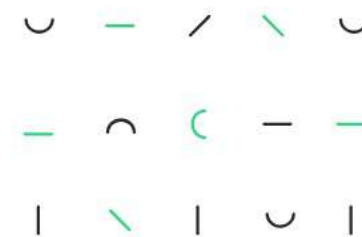
La dimensione del mercato globale del turismo industriale nel 2021 era di 986 milioni di dollari,

● 2023

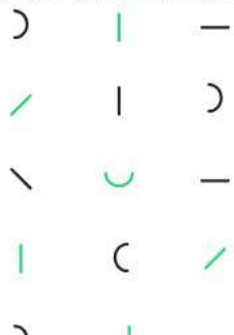
nel 2023 raggiungerebbe 1.663,6 milioni di dollari

● 2033

e supererebbe i 18.739 milioni di dollari entro il 2033



Fonte www.futuremarketinsights.com



UNESCO WORLD HERITAGE CONVENTION

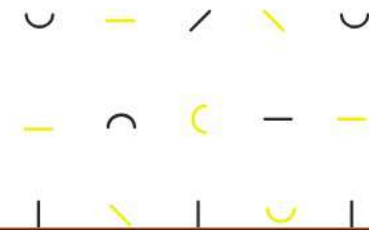
08

La convenzione sull'eredità mondiale dell'UNESCO fa parte di alcuni trattati adottati dopo la Conferenza delle Nazioni Unite sull'ambiente umano del 1972 tenutasi a Stoccolma, in Svezia.

Ha riunito la conservazione del patrimonio culturale e naturale in un unico strumento giuridico.

Prevede la tutela di tali beni culturali e naturali

considerati di eccezionale interesse e di eccezionale valore universale.

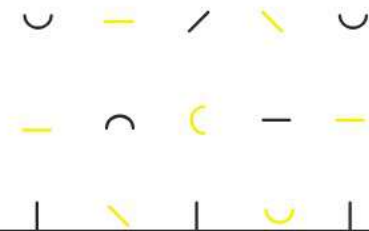


La Convenzione definisce il tipo di siti naturali o culturali che possono essere presi in considerazione per l'iscrizione nell'World Heritage List.

Tuttavia non esiste una lista specifica né un programma specifico dell'UNESCO riguardo al patrimonio industriale.



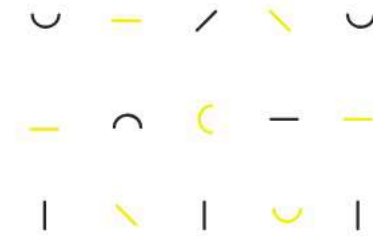
Il patrimonio industriale incluso nella lista dell'UNESCO si riferisce solitamente al Programma del Patrimonio Moderno dell'UNESCO



UNESCO MODERN HERITAGE PROGRAMME

All'inizio del 2001 il Centro del Patrimonio Mondiale dell'UNESCO, ICOMOS (Consiglio Internazionale dei Monumenti e dei Siti) e

DOCOMOMO (Gruppo di Lavoro per la Documentazione e la Conservazione degli edifici, dei siti e dei quartieri del Movimento Moderno) ha lanciato un programma congiunto per l'identificazione, la documentazione e la valorizzazione del patrimonio costruito del XIX e XX secolo - il Programme on Modern Heritage.





11

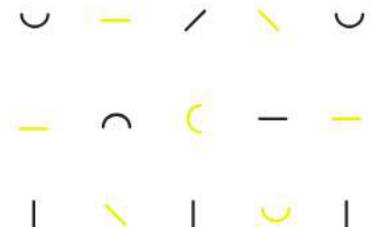
Il processo di riconoscimento dei beni del XX secolo come patrimonio identifica conseguentemente il patrimonio del XX secolo attraverso nuovi approcci tematici, quali le modalità di occupazione del territorio e dello spazio, la tecnologia industriale, gli insiemi urbani, gli edifici vernacolari e di riutilizzo, l'ambiente e il paesaggio culturale.



ICOMOS E TICCIH

ICOMOS - Il *Consiglio Internazionale dei Monumenti e dei Siti* è la principale istituzione internazionale fondata nel 1965 con il compito di prendersi cura dei monumenti culturali. Ben presto i monumenti industriali furono inseriti nei suoi elenchi e da allora si può parlare di una gestione sistematica di tali monumenti.

TICCIH - Il *Comitato Internazionale per la Conservazione del Patrimonio Industriale* è la società internazionale dedicata allo studio dell'archeologia industriale e alla tutela, promozione e interpretazione del patrimonio industriale.





I due capitoli più significativi siglati in quest'ultimo periodo sono The Nizhny Tagil Charter for the Industrial Heritage a Mosca nel 2003 dall'organizzazione TICCIH e i Principi di Dublino presentati alla 17a Assemblea Generale dell'ICOMOS nel novembre 2011. Queste due carte definiscono sistematicamente lo status e l'interpretazione moderna, nonché il modo di trattare il patrimonio industriale complessivo.

Includendo il patrimonio industriale negli elenchi dei beni culturali protetti di un determinato Paese, il patrimonio acquisisce uno status completamente nuovo. I suoi manufatti ed edifici con specifiche caratteristiche funzionali, realizzati nell'originaria fase industriale, acquisiscono un nuovo ruolo. Gli esperti valutano il significato storico e le caratteristiche estetiche di un determinato luogo e forniscono linee guida per la futura riconversione.



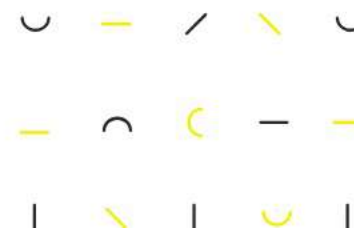
ITINERARIO EUROPEO DEL PATRIMONIO INDUSTRIALE

14

Si tratta di un progetto nato nel 1999 quando la Società tedesca per la cultura industriale (ora sciolta) propose di costituire una rete virtuale con l'obiettivo di collegare i principali siti europei di archeologia industriale. Si struttura così un sistema di percorsi (virtuali) di Punti di Ancoraggio, Percorsi Regionali e Percorsi Tematici Europei.

The map: <https://www.erih.net/i-want-to-go-there>

I punti di interesse lungo il percorso, considerati i luoghi simbolo della storia industriale europea, sono definiti Anchor Points e, ad oggi, sono più di 2000 distribuiti in 56 paesi diversi. I punti di ancoraggio coprono l'intera gamma della storia industriale europea. Successivamente raccontano ai turisti cosa possono vedere a livello locale. I visitatori di tutte le età possono rivivere il loro patrimonio industriale attraverso affascinanti visite guidate, emozionanti presentazioni multimediali ed eccezionali eventi speciali.



Best practices

A conclusione del corso vorremmo offrire alcuni esempi di buone pratiche che possano dare un'idea di come il mercato turistico sta maturando e di come le iniziative volte al recupero e alla valorizzazione del patrimonio sia industriale che automobilistico si stiano muovendo nella direzione di arricchire gli strumenti a disposizione per rendere il settore più sostenibile.

Per saperne di più: Manuale delle buone pratiche di Cool Classic Cars

Attività

Immagina offerte per destinazioni alternative ai maggiori poli turistici e vettori per raggiungerle utilizzando [la mappa europea del turismo industriale](#) e [calcola l'impronta ecologica](#) del tuo viaggio.

Confronta i risultati con un viaggio nelle principali capitali europee effettuato in aereo.

Buon lavoro!

Grazie e arrivederci



Per saperne di più: www.coolclassiccars.info