



Provincia di Torino



FEDERAZIONE ITALIANA
AMICI DELLA BICICLETTA

CONVEGNO NAZIONALE SULLE RETI CICLOTURISTICHE

Torino 28 giugno 2000
Centro Congressi Torino Incontra
Via Nino Costa 8

In occasione del cicloraduno nazionale FIAB, svoltosi a Torino dal 29 giugno al 1 luglio 2000, l'Amministrazione Provinciale di Torino e la FIAB hanno organizzato un convegno nazionale sulle reti cicloturistiche, che si è tenuto la giornata precedente il cicloraduno, il 28 giugno 2000. Il convegno, cui hanno partecipato oltre 200 rappresentanti di Comuni, Province e Regioni, insieme a professionisti e ad operatori del turismo, si proponeva di:

- fornire il quadro aggiornato delle principali esperienze di itinerari cicloturistici in ambito provinciale e regionale, mettendone in luce gli aspetti più significativi per quanto riguarda il tipo di soggetti attuatori, le tipologie di percorsi, le soluzioni tecniche adottate, e l'iter procedurale;*
- presentare le proposte di reti cicloturistiche allo studio a livello italiano ed europeo (EuroVelo);*
- evidenziare le caratteristiche del mercato cicloturistico (la domanda di viaggi in bicicletta) e i requisiti che dovrebbero avere i percorsi e i servizi per cicloturisti, secondo l'esperienza di qualificati operatori di settore (tour operator specializzati nell'organizzazione di viaggi in bicicletta);*
- illustrare una esperienza straniera recente, di successo e vicina all'Italia: la rete ciclabile nazionale della*

Svizzera.

All'organizzazione del convegno hanno collaborato, insieme al Servizio Turismo e Sport della Provincia di Torino e alla FIAB:

- *associazione Bici & Dintorni, Torino*
- *R&P Ricerche e Progetti, Torino*

PROGRAMMA DEL CONVEGNO E COMUNICAZIONI DEGLI ORATORI

Interventi di apertura

Silvana Accossato, Assessore al Turismo e Sport della Provincia di Torino. [Turismo ecocompatibile e cicloturismo in Provincia di Torino](#)

Paolo Hutter, Assessore all'Ambiente ed allo Sviluppo Sostenibile, Comune di Torino. [La città di Torino per la qualità dell'aria e per la bicicletta](#)

Luigi Riccardi, presidente FIAB. [Turismo in bicicletta per uno sviluppo sostenibile](#)

Sessione mattutina

Luigi Spina, Servizio Progettazione Viabilità della Provincia di Torino. [La rete delle ciclostrade della Provincia di Torino](#)

Mario Burgay, Assessorato Turismo e Sport della Provincia di Torino. [Promozione del cicloturismo in provincia di Torino](#)

Luigino Tonus, Assessorato Lavori Pubblici, Provincia di Belluno. [La Lunga Via delle Dolomiti e altri itinerari cicloturistici in provincia di Belluno](#)

Ermanno Sbarra, Fondazione Cassamarca, Treviso. [Interventi a favore della mobilità ciclistica nell'area di Treviso](#)

Lidia Volpicelli, Assessorato all'Ambiente e all'Energia, Provincia di Pisa. *La rete ciclabile della provincia di Pisa*

Giancarlo Brocci, Associazione Parco Ciclistico del Chianti. [Il Parco ciclistico del Chianti](#)

Bernardo Maria Fabrizio, Assessorato Opere e Reti, Regione Lazio. *Il recupero ad uso ciclistico della ex ferrovia Fiuggi - Paliano*

Marina Penna, Commissione Tecnico Scientifica del Ministero dell'Ambiente. *Interventi del Ministero a favore della mobilità ciclistica*

Sessione pomeridiana

Albano Marcarini. [Un progetto di rete ciclabile per la Regione Lombardia](#)

Oskar Balsiger, Ufficio Lavori Pubblici, Cantone di Berna. [Il prodotto turistico "Svizzera - Paese della bicicletta"](#)

Valerio Valenti, Servizio Ripristino e Valorizzazione Ambientale, Provincia Autonoma di Trento. [La rete ciclabile della provincia di Trento](#)

Philip Insall, EuroVelo. [EuroVelo, la rete ciclabile europea](#)

Claudio Pedroni, FIAB. [Bicitalia, proposta di rete ciclabile della FIAB](#)

Fabio Morosato, Compagnia della Natura, Modena. [L'organizzazione di pacchetti cicloturistici in Italia: l'esperienza di Compagnia della Natura](#)

Karin Franke, Aktiv-Reisen Velotours, Costanza (D). [L'organizzazione di pacchetti cicloturistici in Germania: l'esperienza di Aktiv-Reisen Velotours](#)

Marco Gargiullo, Ente Nazionale Austriaco per il Turismo. *La promozione del cicloturismo in Austria*

Laura Anselmi, Ferrovie dello Stato Spa, Direzione Regionale Lombardia. [Treno + bici in Brianza](#)

Augusto Castagna, Associazione Italiana Città Ciclabili. [Lettera aperta al Ministero del Tesoro per il rifinanziamento della Legge 366/98](#)

Comunicazioni al Convegno

Giovanni Pavesi, Assessore al Lavori Pubblici e Pianificazione Territoriale Provincia di Mantova. [Sistemi ciclopedonali extraurbani In provincia di Mantova: ciclopedonale Mantova-Peschiera, itinerari del Po](#)

Raffaele Spiga, Assessorato al Turismo della Regione Emilia Romagna. [Sviluppo del cicloturismo nella regione Emilia Romagna](#)

Luciano Luccini, Direzione Regionale Lombardia delle Ferrovie dello Stato. [In bici in Lombardia](#)

Umberto Rovaldi, architetto. [Tutela, recupero e valorizzazione degli ambiti fluviali, territoriali, ambientali e di paesaggio dei torrenti Parma e Baganza](#)

Riccardo Gallimbeni, FIAB / R&P. [L'inaugurazione del National Cycle Network, la rete ciclabile nazionale del Regno Unito](#)

TURISMO ECOCOMPATIBILE E CICLOTURISMO IN PROVINCIA DI TORINO

Silvana Accossato, Assessore al Turismo e Sport della Provincia di Torino
Via Maria Vittoria 12, 10123 Torino
tel. 011 8612125
fax 011 8612147
e-mail: asstur@provincia.torino.it

Negli ultimi anni il turismo attivo (escursionismo, cicloescursionismo, sci "alternativo", racchette, ecc.) ha avuto un notevole impulso coinvolgendo un numero crescente sia di "turisti/praticanti" sia di operatori dell'accoglienza.

L'importanza di questi temi nel panorama attuale del settore turistico ha spinto la Provincia di Torino a organizzare, in collaborazione con la FIAB, questo Convegno nazionale sulle reti cicloturistiche allo scopo di favorire un confronto tra le iniziative, molte e diversificate, in corso di realizzazione su iniziativa di numerose Istituzioni e Associazioni, quale strumento di attuazione di politiche di sostenibilità dello sviluppo.

La promozione di un turismo ecocompatibile e rispettoso, basato sulla messa in valore di un insieme ampio e diversificato di risorse ambientali, culturali, enogastronomiche e tradizionali è al centro della politica che la Provincia di Torino sta sviluppando in questi anni.

In questo spirito la Provincia ha tra l'altro realizzato quattrocento chilometri di ciclostrade su strade a basso traffico veicolare, quale strumento di fruizione attiva dei beni diffusi sul territorio. Le ciclostrade sono provviste di segnaletica specifica e sono talvolta integrate da brevi tratti di piste ciclabili in sede propria. Ma i chilometri percorribili salgono a seicento se si considerano i percorsi ciclabili del Parco fluviale del Po torinese ed altri itinerari a lunga distanza realizzati dai Comuni e dalle Comunità Montane. La rete provinciale si collega poi con la Route del Mediterraneo del network internazionale EuroVelo, aprendosi ai numerosi percorsi europei, e con la rete degli itinerari del Po, in corso di realizzazione da parte della Consulta delle Province del Po in collaborazione con la Direzione Generale del Turismo del Ministero dell'Industria. La rete cicloescursionistica della Provincia di Torino assume quindi una rilevanza sovregionale trovandosi allo snodo di una fitta maglia di itinerari di alta valenza paesistica e culturale.

Per completare in modo adeguato l'offerta per un pubblico sempre più esigente, la Provincia di Torino ha favorito l'attivazione di una rete di servizi di accoglienza appositamente concepiti per i cicloturisti che vanno dalle strutture ricettive, agli accompagnatori per visite naturalistiche e culturali guidate, al ricovero, riparazione e noleggio delle biciclette. Una sommatoria di servizi realizzati con la collaborazione delle Agenzie Turistiche Locali, delle Associazioni e delle altre realtà locali, per adeguare l'offerta e la capacità di accoglienza del territorio alle attese di un pubblico dinamico e attento alla qualità dei servizi e dell'ambiente.

Si è quindi iniziato un processo rispetto al quale la Provincia di Torino è determinata a continuare a sostenere le iniziative sia di ampliamento delle rete cicloturistica, sia di coinvolgimento di tutti gli attori del sistema (operatori, Associazioni, Enti, ecc.) sia di promozione dell'offerta con adeguati strumenti di informazione.

Ringrazio i numerosi partecipanti al Convegno, che vede anche qualificati interventi di ospiti stranieri, e auguro a tutti, a nome della Provincia di Torino, un proficuo lavoro.

LA CITTA' DI TORINO PER LA QUALITA' DELL'ARIA E PER LA BICICLETTA

Paolo Hutter, Assessore per l'Ambiente e lo Sviluppo Sostenibile
Via Garibaldi 23, 10122 Torino
tel. 011 4423003
fax 011 4423230
e-mail: assessore.ambiente@comune.torino.it

Sono lieto di porgere il saluto ufficiale del Comune di Torino a questo convegno che rappresenta per la nostra città l'occasione per discutere di temi ancora poco dibattuti nel nostro Paese.

L'Assessorato all'Ambiente della Città di Torino da anni promuove una politica che ha come obiettivo il miglioramento dell'aria e della mobilità ecologica.

Nel 2000 si sono consolidate azioni di tutela preventiva quali:

- il controllo dei gas di scarico emessi dai veicoli in circolazione con attribuzione di un Bollino Blu per chi rientra nella norma
- l'approvazione del rapporto annuale sulla qualità dell'aria a Torino
- l'adesione all'iniziativa del Ministero dell'Ambiente "Giornata senz'auto" (chiusura al traffico della ZTL per un'intera giornata lavorativa)

Ma soprattutto il 1999 e il 2000 sono stati gli anni della discussione e dell'attuazione di nuove misure antismog:

- provvedimenti preventivi di limitazione del traffico con i "Giovedì del polmone" nei quali è attuato un blocco di tutti i veicoli non catalizzati e dei vecchi diesel
- domeniche ecologiche (alcune volte con chiusura di tutta la città alle auto per mezza giornata, altre volte con chiusura per tutto il giorno sul solo centro storico allargato)

In tal senso Torino ha aderito al programma del Ministero per l'Ambiente chiudendo al traffico la Città in alcune domeniche e si prevede la chiusura complessiva per 10 domeniche.

Tra i provvedimenti permanenti o strutturali riconducibili alla mia iniziativa citerei soprattutto la pedonalizzazione di Piazza San Carlo al sabato e domenica e alcuni piccoli nuovi tratti di corsie riservate.

E' stato incrementato il monitoraggio giornaliero dei vari inquinanti - in particolare delle micropolveri (Pm10) - con più informazione alla cittadinanza circa i danni alla salute arrecati dallo smog attraverso comunicati stampa, incontri con epidemiologi ed esperti dell'A.R.P.A., pubblicazione di un opuscolo informativo sullo smog. Ha lavorato per tre mesi una commissione consultiva di esperti in materia di inquinamento da micropolveri e di misure per la qualità dell'aria (con esperti dell'A.R.P.A., di Enea, dell'ATM, del Politecnico di Torino) che ha confermato la validità delle misure prese.

In rapporto alla promozione della bicicletta, argomento che più da vicino interessa questo convegno, è stato istituito un

Ufficio Biciclette per il raggiungimento di obiettivi legati all'incentivazione dell'uso della bici in città con una serie di iniziative concrete quali il posizionamento di nuove rastrelliere, l'apertura di un capitolato d'appalto per la riorganizzazione del servizio gestione bici e per l'acquisto di nuove biciclette, la gestione di punti bici aggiuntivi nei punti strategici della città durante le giornate ecologiche, la ricerca di un dialogo più serrato con realtà territoriali capillari quali le Circostrizioni.

E' mia intenzione sollecitare l'approvazione di una delibera del Consiglio Comunale che legalizzi in tutti i cortili il parcheggio delle bici di chi risiede o lavora in loco.

Molte delle attività riguardanti la promozione della bicicletta sono state svolte in collaborazione con la locale associazione FIAB (Bici & Dintorni) che ha fornito il suo prezioso apporto di esperienza e di entusiasmo.

Mi auguro che il convegno in programma per oggi possa essere un valido stimolo non solo per l'approfondimento del tema cicloturismo ma anche per un dibattito sulla bicicletta quale mezzo di trasporto alternativo secondo quelle che sono le finalità prioritarie della FIAB dalla quale è partita l'iniziativa che ci ha portato a riunirci in questa sede.

TURISMO IN BICICLETTA PER UNO SVILUPPO SOSTENIBILE

Luigi Riccardi, Presidente FIAB
FIAB, Via Borsieri 4, 20159 Milano
tel./fax 02 69311624
e-mail: presidente@fiab-onlus.it

1 . Un saluto e un ringraziamento a tutti i partecipanti; a tutti i relatori che hanno gentilmente accettato il nostro invito; alla Provincia di Torino, nella persona dell'Assessore al Turismo e Sport professoressa Silvana Accossato, che ha reso possibile questo convegno; a coloro che lo hanno materialmente organizzato: Marisa Argirò della Provincia di Torino, Riccardo Gallimbeni della FIAB, R&P Ricerche e Progetti di Torino e l'associazione FIAB di Torino Bici & Dintorni.

2. Il cicloescursionismo costituisce un settore delle attività turistiche che merita di essere favorito, sia per il ritorno economico che può determinare, sia in quanto particolarmente rispettoso dell'ambiente se confrontato con altre forme di turismo di massa.

3. Per favorire l' espansione del cicloturismo occorrono: strade, servizi, finanziamenti, cartografia e segnaletica e altro ancora:

- *Strade*: la FIAB ha promosso la Ciclopista del Sole dal Brennero a Napoli, è corrispondente italiano di EuroVelo e, più di recente, ha avanzato la proposta di Bicalia, la rete di strade ciclabili italiana da nord a sud e da est ad ovest.
- *Servizi*: in tanti campi, dall'ospitalità, al ristoro, ai punti di riparazione, a quelli di noleggio ed altro. Un servizio importantissimo è rappresentato dal **trasporto bici sui treni**. Le FS su sollecitazione FIAB hanno realizzato un accettabile servizio, non senza problemi, sui treni locali. Molto da fare resta per i treni a lunga percorrenza e per le relazioni internazionali. Anche le altre aziende di trasporto devono prendere l'iniziativa: le ferrovie concesse, i trasporti urbani.
- *Risorse economiche*: siamo soddisfatti della legge 366/98, ma deve essere rifinanziata (è questo il momento di fare pressione in vista della preparazione della Finanziaria 2001).
- *Cartografia e segnaletica*: ricordo le mappe della Ciclopista dei Sole della FIAB che con l'aiuto del Ministero dell'Ambiente verranno ora ristampate; occorre premere per modificare il Codice della Strada e introdurre una segnaletica unica per tutta Italia relativamente agli itinerari ciclistici di lunga percorrenza.

4. Per avere successo nella promozione del turismo in bicicletta in Italia, occorre essere COESI, acronimo di **CO**operazione **E** **S**nergie. Occorre il lavoro convergente di molti senza prevenzioni e pregiudizi. Il **settore pubblico** (ai vari livelli di governo ed anche nelle sue forme associative come ANCI e UPI, come già avviene con l'Associazione

Italiana Città Ciclabili - AICC) deve essere in grado di collaborare con il **settore privato**, sia con le componenti dei business, sia con l'associazionismo dell'utenza. L'associazionismo dell'utenza - la FIAB e le associazioni aderenti tanto per cominciare ma anche le associazioni ambientaliste (ricordo la collaborazione della FIAB con il WWF) - costituisce una importante risorsa da utilizzare e valorizzare. Le associazioni costituiscono veri e propri centri di competenza.

5. Nel prossimo autunno la FIAB con il sostegno di ANPA organizzerà a Milano un importante convegno sulla mobilità ciclistica urbana.

LA RETE DELLE CICLOSTRADE DELLA PROVINCIA DI TORINO

Luigi Spina, Servizio Progettazione Viabilità della Provincia di Torino
Corso Giovanni Lanza 75, 10131 Torino
tel. 011 8613082
e-mail: spina@provincia.torino.it

Nell'ottobre 1993 la Provincia di Torino ha approvato il primo Programma provinciale delle piste ciclabili, ai sensi della legge regionale 17 aprile 1990, n. 33 "Interventi per la promozione della bicicletta come mezzo di trasporto".

La L.R. 33/90 prevedeva la realizzazione reti di piste e percorsi ciclabili finalizzati ad incentivare l'uso quotidiano della bicicletta come mezzo di trasporto ordinario, ad agevolare l'uso della bicicletta per la frequentazione dei parchi urbani, delle aree lungo i corsi d'acqua e di quelle destinate a Parco e Riserve naturali ed a favorire nella viabilità extraurbana l'uso della bicicletta con funzione di collegamento fra i Comuni.

Il "Programma Piste ciclabili", che prevede la realizzazione di una rete di oltre 500 km di piste e percorsi ciclabili segnalati, costituisce uno strumento di pianificazione urbanistica e dei trasporti in grado di favorire l'acquisizione di nuove fasce di utenza per la modalità ciclistica nella mobilità locale, nonché tutelare l'incolumità dei ciclisti abituali creando condizioni diffuse di sicurezza per restituire competitività all'uso della bicicletta.

L'attuazione del Programma è basata, oltre che sull'intervento diretto della Provincia, sulla collaborazione dei Comuni, delle Comunità Montane e di altri enti con competenze sul territorio e la viabilità, in modo da ottenere una reale riqualificazione ambientale, una rivalutazione degli spazi urbani e una ristrutturazione delle modalità di trasporto.

Il "Programma Piste Ciclabili" suddivide il territorio provinciale in quattro aree di intervento:

- A) - Canavese
- B) - Pinerolese
- C) - Valle Susa
- D) - Area Metropolitana Torinese

Per ciascuna area si prevede la realizzazione di un sistema di itinerari e di una "ciclostrada", cioè di un percorso di interesse provinciale o sovraprovinciale, raccordato a progetti di respiro regionale e nazionale.

Per le aree di intervento A), B), C) il Programma prevede la realizzazione di itinerari le cui caratteristiche prevalenti turistico-ricreative si integrino con una funzione di utilità per la mobilità ciclistica locale, per gli spostamenti casa-lavoro, casa-scuola e quelli intercomunali.

Per l'Area Metropolitana Torinese (area di intervento D) il Programma intende contribuire a formare l'ossatura della rete ciclabile metropolitana, con il progetto di 11 collegamenti completamente interconnessi. Dall'analisi del territorio metropolitano torinese si è rilevato che attraverso il collegamento di tutte le residenze sabaude, di tutti i Parchi urbani e suburbani e delle sponde fluviali è possibile ottenere una coerente rete ciclabile a maglie in grado di assolvere contemporaneamente sia la funzione trasportistica che quella turistico-ricreativa, grazie all'integrazione con le ciclopiste realizzate dalla Città di Torino.

Per l'attuazione del Programma sono stati fissati, già in sede di redazione dello stesso, i criteri di priorità che avrebbero dovuto governare la realizzazione della rete ciclabile.

Le priorità sono state definite sulla base del rapporto tra i costi e i benefici del percorso ciclabile. Sono stati adottati criteri matematici che mettono in relazione il numero previsto degli utilizzatori con l'efficacia dell'itinerario, valutata tenendo conto di:

- funzione prevista dai progettisti per i diversi itinerari;

- utilizzo possibile da parte degli utenti;
- caratteristiche tecniche dell'itinerario, con riferimento sia alla struttura del percorso che all'ambito territoriale e urbanistico.

Occorre comunque notare che, così come il "Programma piste ciclabili" è suscettibile di aggiornamenti, integrazioni e modifiche legate alle variabili territoriali, anche la definizione delle priorità non rappresenta una scelta impegnativa in assoluto, ma è strettamente dipendente dalle risorse economiche e dalle opportunità che possono a seconda dei casi consentire o agevolare la realizzazione di percorsi legati all'esecuzione di altre infrastrutture (come è avvenuto ad esempio per la Ciclopista del Po nel tratto torinese fra il Ponte Isabella e il Parco delle Vallere, la cui realizzazione è stata legata alla costruzione e successiva copertura del collettore fognario).

Dall'approvazione del "Programma Piste Ciclabili" ad oggi sono state realizzati dalla Provincia quasi 400 km di itinerari ciclabili. I percorsi realizzati sono costituiti in prevalenza in itinerari promiscui su strade minori a scarso traffico, integrati da percorsi ciclabili e/o ciclopedonali in sede propria, strade interpoderali riservate ai frontisti, e strade di servizio delle opere idrauliche.

Tutti i percorsi sono provvisti di segnaletica uniforme per i ciclisti; i segnali stradali utilizzati, compatibili con il Codice della Strada, comprendono quattro tipologie di segnali:

- cartelli di inizio e fine pista ciclabile;
- cartelli di direzione con il simbolo della bicicletta, la località di destinazione e la distanza;
- cartelli di conferma con il simbolo della bicicletta e la freccia di direzione;
- cartelli di attraversamento ciclabile, preceduti dal segnale triangolare di pericolo.

La segnaletica degli itinerari extraurbani è integrata con quella degli itinerari urbani, in particolare con le ciclopiste della città di Torino.

La realizzazione dei percorsi ha seguito lo schema del Programma del 1993, con alcune integrazioni che si sono rese possibili e opportune in corso di attuazione.

Con riferimento ai 4 sottosettori del territorio provinciale, le principali realizzazioni sono state:

A) - *Canavese*

- ciclostrada della Dora Baltea (44 km di percorso principale da Ivrea a Chivasso, più 8 km di varianti/raccordi), collegata con gli itinerari del Parco Fluviale del Po;
- ciclopista del lago di Candia, a servizio del Parco Naturale Provinciale del Lago di Candia (9 km), direttamente collegata con la ciclostrada della Dora Baltea;

B) - *Pinerolese*

- ciclostrada Stupinigi-Pinerolo, dalla palazzina di Caccia di Stupinigi (residenza Sabauda) alla città di Pinerolo (32 km di percorso principale, cui si aggiungono 7 km di varianti/raccordi);
- ciclostrade del Basso Pinerolese (11 percorsi interconnessi, per uno sviluppo complessivo di circa 180 km), collegate alla ciclostrada Stupinigi-Pinerolo e agli itinerari del Parco Fluviale del Po;

C) - *Valle Susa*

- ciclostrada Valle di Susa, dal Castello di Rivoli (residenza Sabauda) all'abbazia di Novalesa (78 km complessivi, di cui 36 per l'anello Rivoli - Avigliana - Iaghi - S. Ambrogio - Villardora - Almese - Alpignano e 42 per il tratto da S. Ambrogio alla abbazia della Novalesa);

D) - *Area Metropolitana Torinese*

- ciclopista Vallere-Stupinigi (8 km), dal Parco Urbano delle Vallere alla palazzina di Caccia di Stupinigi, direttamente collegata con le ciclopiste della città di Torino e con i percorsi del Parco Fluviale del Po. La realizzazione di questa ciclopista ha reso necessaria la costruzione di un impegnativo ponte ciclopedonale sul torrente Sangone, che è un po' diventato il simbolo delle ciclostrade provinciali;
- ciclopista Vallere-La Loggia (8 km), in direzione del Castello di Racconigi (residenza Sabauda).

Per tutti i principali itinerari sono state realizzate dal Servizio Viabilità della Provincia apposite mappe cicloturistiche in distribuzione libera (la mappa della Ciclostrada della Dora Baltea è in corso di realizzazione in collaborazione con il Servizio Turismo e Sport).

PROMOZIONE DEL CICLOTURISMO IN PROVINCIA DI TORINO

Mario Burgay, Servizio Turismo e Sport, Provincia di Torino
Via Maria Vittoria 12, 1023 Torino
tel. 011 8612687, e-mail: burgay@provincia.torino.it

Le risorse per il cicloturismo in Provincia di Torino

La provincia di Torino, grazie a condizioni fisiche favorevoli (esteso territorio di pianura e grandi letti fluviali) e alle recenti realizzazioni in materia di infrastrutture ciclabili, soprattutto da parte della Amministrazione Provinciale, dispone di risorse cicloturistiche interessanti e in continua espansione:

- 400 km di *ciclostrade* (itinerari ciclabili prevalentemente su strade minori a traffico veicolare ridotto) provviste di segnaletica specifica per i ciclisti, realizzate dalla Provincia di Torino;
- 40 km di ciclopiste e corsie ciclabili (porzioni della carreggiata stradale riservate ai ciclisti) nel Comune di Torino, direttamente collegate alle *ciclostrade* provinciali e agli itinerari ciclabili del parco del Po (vedi più sotto);
- svariate decine di km di itinerari ciclabili (strade d'argine, strade interpoderali, strade minori a scarso traffico veicolare) segnalati e in corso di segnalazione da parte del Parco del Po Torinese;
- altre decine di km di ciclopiste e itinerari ciclabili realizzati e in corso di realizzazione da parte dei Comuni dell'area metropolitana torinese;
- posizione baricentrica della Provincia di Torino rispetto ai grandi itinerari europei (rete EuroVelo, in particolare la Route n. 8 del Mediterraneo) e alla futura rete ciclabile regionale e nazionale (progetto Bicitalia proposto dalla FIAB - Federazione Italiana Amici della Bicicletta).

I target group dell'offerta cicloturistica provinciale

La rete ciclabile provinciale si presta ad una molteplicità di utilizzi:

- spostamenti per la mobilità sistematica (casa-lavoro, casa-scuola, casa-servizi) e per il tempo libero dei residenti (passeggiate, *fitness*, allenamento, gite giornaliere)
- itinerari cicloturistici a tappe con pernottamenti in località diverse (ad esempio lungo l'itinerario del Po)
- soggiorni plurigiornalieri con pernottamento in una medesima località (ad esempio per allenamento o per turismo)

Con riferimento agli usi appena richiamati, i principali *target* turistici sono così individuabili:

- cicloturisti di altre province e regioni limitrofe (escursioni giornaliere)
- cicloturisti italiani e stranieri (itinerari a tappe, soggiorni plurigiornalieri in località turistiche)
- cicloamatori italiani e stranieri (soggiorni plurigiornalieri per allenamento)

Gli interventi dell'Amministrazione Provinciale in materia di organizzazione e promozione del cicloturismo

A partire dal 1999 l'Amministrazione Provinciale, per iniziativa del Servizio Turismo e Sport, ha lanciato una serie di iniziative coordinate per l'organizzazione e la promozione del prodotto.

Sensibilizzazione e organizzazione degli operatori turistici

Sono stati realizzati, in collaborazione con le 3 ATL (Agenzie di Informazione e Promozione Turistica Locale) attive sul territorio provinciale, incontri di sensibilizzazione con gli operatori turistici e in particolare con gli esercenti delle strutture ricettive, per illustrare le risorse cicloturistiche della provincia, le caratteristiche del mercato cicloturistico e i servizi richiesti dal cicloturista.

Agli esercenti che hanno partecipato agli incontri è stato richiesto di compilare un questionario dettagliato nel quale

sono state indicate le disponibilità dei singoli esercizi a fornire servizi specifici per i cicloturisti, e le caratteristiche essenziali degli esercizi e dei servizi offerti. Sulla base delle risposte al questionario sono state selezionate le strutture ricettive che si impegnano a fornire servizi ai cicloturisti alle condizioni fissate dalla Provincia e dalle ATL:

- accoglienza ai cicloturisti che effettuano un solo pernottamento
- deposito coperto e custodito per almeno 5 biciclette
- disponibilità di *dépliant*, guide e mappe sull'offerta cicloturistica e di attrezzi per regolazioni e semplici riparazioni delle biciclette
- prima colazione abbondante
- eventuale trasporto dei bagagli al seguito dei cicloturisti
- eventuale disponibilità a praticare sconti ai cicloturisti

Mappe cicloturistiche

E' stata avviata la realizzazione di nuove mappe cicloturistiche, in distribuzione gratuita, ad una scala adatta al cicloturista e contenenti informazioni dettagliate sulle *ciclostrade* realizzate dalla Provincia, sulle risorse ambientali e culturali più significative del territorio e sui servizi turistici disponibili lungo gli itinerari.

Le ciclomappe in corso di realizzazione si caratterizzano per:

- scala compresa fra 1:50.000 e 1:100.000;
- utilizzo di una base cartografica dettagliata e aggiornata, derivata dalla cartografia tecnica regionale e dalla cartografia tecnica del Piano Territoriale di Coordinamento della Provincia di Torino
- realizzazione di un modello del rilievo molto dettagliato, a partire dalle curve altimetriche a equidistanza di 10 metri
- inclusione in mappa della rete completa della viabilità minore (tutte le strade carrabili)
- evidenziazione degli itinerari ciclabili distinguendo fra percorsi in sede propria, percorsi in sede promiscua attrezzati con segnaletica stradale per ciclisti, percorsi in sede promiscua sprovvisti di segnaletica, e differenziando i percorsi asfaltati da quelli sterrati
- individuazione con apposita simbologia di tutti i beni architettonici e culturali di rilevanza turistica (chiese, castelli, musei, ecc.).

Comunicazione e promozione

Nel corso del 2000 sono stati realizzati diversi interventi in tema di comunicazione e promozione, fra cui:

- realizzazione della prima edizione del *Vademecum del cicloturista*, pubblicazione periodica con la descrizione della rete ciclabile provinciale e dei principali itinerari e con l'elenco degli operatori che forniscono servizi specifici per i cicloturisti. Le tipologie di operatori considerati sono: strutture ricettive; esercizio per il noleggio delle biciclette; accompagnatori per i turisti in bicicletta;
- pubblicazione di servizi monografici e di itinerari cicloturistici in provincia di Torino su riviste specializzate nel settore del ciclismo e dei viaggi & turismo;
- acquisto di spazi pubblicitari sulle riviste specializzate e sui quotidiani per pubblicizzare l'offerta cicloturistica provinciale.

Organizzazione di eventi

Si è avviata una proficua collaborazione con la FIAB - Federazione Italiana Amici della Bicicletta, e con l'associazione FIAB locale, Bici & Dintorni, per l'organizzazione del cicloraduno nazionale FIAB a Torino, e, nella cornice di questo, per l'organizzazione del presente convegno.

LA LUNGA VIA DELLE DOLOMITI E ALTRI ITINERARI CICLOTURISTICI IN PROVINCIA DI BELLUNO

Luigino Tonus, Assessorato Lavori Pubblici, Provincia di Belluno
Via S. Andrea 5, 32100 Belluno

Il territorio della provincia di Belluno con le sue caratteristiche spiccatamente montuose condiziona in maniera rilevante la viabilità in generale e la ciclabilità in modo particolare.

A tale riguardo possiamo suddividere la provincia in tre fasce:

- una fascia settentrionale con caratteristiche marcatamente alpine, dominata da possenti massicci dolomitici, dove i collegamenti con le province limitrofe di Bolzano e Trento sono costituiti da alti passi dolomitici;
- una fascia centrale con montagne aspre e selvagge (qui è situato il Parco Nazionale delle Dolomiti Bellunesi), dove i collegamenti nord-sud corrono al fondo di strette valli (dette anche canali: del Cismon, del Mis, del Cordevole, del Piave) con ricorrenti problemi per la viabilità dovuti a instabilità delle pareti rocciose e problemi per la ciclabilità conseguenti in particolare alla realizzazione di gallerie, in genere male illuminate e di rischioso transito per le biciclette;
- una fascia meridionale caratterizzata dall'ampia Valbelluna, dalle conche del Feltrino e dell'Alpago e dalla catena prealpina che segna il confine con la provincia di Treviso, dove i collegamenti viari risultano più agevoli e le strade sono già sufficientemente ciclabili, salvo la trafficata SS 50.

La provincia di Belluno si presenta come una zona di grande interesse e di grandi opportunità per lo sviluppo del cicloturismo per due motivi principali:

- Perché ha rappresentato fin da epoche antiche territorio di transito tra l'area austro-germanica e quella veneto-adriatica. E' utile citare a tale riguardo: a) l'antica strada Regia che per sette secoli è stata la più importante via di comunicazione fra Tirolo e pianura veneta; b) la strada di Alemagna, realizzata dal governo imperiale austriaco e inaugurata nel 1830 in sostituzione della strada Regia, ancora oggi asse principale di comunicazione nord-sud seppure in certi tratti adeguato, ampliato o sostituito da varianti.
- Perché presenta notevoli valori paesaggistico-ambientali, splendidi massicci Dolomitici (Tre Cime di Lavaredo, Cristallo, Tofane, Civetta, Pelmo, Antelao, Marmolada, per citarne alcuni solamente), località turistiche tra le più belle e rinomate, il Parco Nazionale delle Dolomiti Bellunesi, il Parco Regionale delle Dolomiti d'Ampezzo ed altre aree di pregio ambientale (per esempio il massiccio del Grappa e l'altopiano del Cansiglio).

Non vanno trascurati comunque i motivi di interesse storico - artistico come i centri storici di Belluno o di Feltre, le splendide ville venete della Valbelluna e l'architettura tipica rurale in tutta la provincia.

La potenzialità del cicloturismo, le esigenze di una mobilità ciclistica locale, la ristretta disponibilità finanziaria degli Enti Locali per tutte le necessità di carattere infrastrutturale, le sollecitazioni delle associazioni legate al mondo della bicicletta, hanno portato alla costituzione all'inizio di quest'anno, presso l'Amministrazione Provinciale, di un Comitato provinciale per la mobilità ciclistica.

Uno dei compiti del Comitato è quello di arrivare alla definizione di una rete ciclabile provinciale (di prevalente carattere turistico) collegata a quella nazionale ed europea a lunga distanza, da inserire nel Piano Territoriale Provinciale e che costituisca punto di riferimento per le iniziative degli Enti Locali inerenti la mobilità ciclistica.

Una tale rete deve seguire necessariamente i grandi corridoi stradali (in particolare di fondovalle), cercando possibilmente di stare a debita distanza dal traffico automobilistico, e potrebbe essere suddivisa in:

- percorsi di interesse nazionale: Lunga Via delle Dolomiti con le due varianti in Valbelluna ed in Cadore - Comelico;
- percorsi di interesse provinciale/regionale di collegamento con altre provincie e di accesso a vallate interne.

Va sottolineato come questa rete vada a connettersi:

- a Nord con la ciclopista Dobbiaco - Lienz e con il sistema austriaco di piste ciclabili;
- a Ovest con la ciclopista del Brenta e con il sistema Trentino di piste ciclabili;
- a Sud con il Parco ciclistico delle Prealpi Trevigiane in fase di studio e comunque con un'area di notevole densità ciclistica.

La rete proposta permette inoltre di raggiungere tutti i principali accessi a parchi ed aree protette in genere (Parco Nazionale delle Dolomiti Bellunesi, Parco Regionale delle Dolomiti d'Ampezzo, Grappa, Pale S. Martino, Cansiglio, Val Visdende, Vinchetto di Cellarda, l'area *wilderness* della Valmontina ecc.).

Nelle aree suddette ed in tutte le aree di particolare valenza ambientale toccate dalla rete possono essere previsti percorsi di *mountain-bike* da attivare nell'ambito di progetti locali di valorizzazione ambientale. Tali itinerari di *mountain-bike*, come in genere avviene, sfruttano possibilità esistenti per cui non sono necessari interventi strutturali.

Il collegamento Lunga Via delle Dolomiti è stato proposto dalla locale associazione aderente alla FIAB fin dal 1997 nell'ambito della mobilitazione per la ciclopista del Brenta e viene a chiudere una rete assai interessante di collegamenti tra il Nord-est italiano ed il Centro Europa. Il progetto è stato successivamente sviluppato e presentato per la parte bellunese da 7 Comunità Montane (capofila la CM Comelico-Sappada) approvato con delibera della Giunta Regionale del Veneto (aprile '99) e ammesso a beneficiare dei finanziamenti del programma comunitario Interreg 2. Sono coinvolti anche la Provincia autonoma di Bolzano (Consorzio Turistico della Pusteria) e l'Osttirol.

L'iniziativa ha tenuto conto di un precedente progetto delle Comunità Montane del Cadore per un anello ciclabile collegato alla Pusteria attraverso i valichi relativamente bassi e agevoli di Cimabanche e Monte Croce Comelico.

Si tratta complessivamente di un itinerario alternativo alla viabilità automobilistica, pluriuso ed accessibile ad un vasto pubblico, per effettuare passeggiate, escursioni o viaggi: in estate in bicicletta e d'inverno con gli sci da fondo nei tratti idonei ed adeguatamente innevati. Tale itinerario, che utilizzerà con opportune integrazioni percorsi esistenti e strade dismesse o secondarie, sarà adeguatamente segnalato con tabellazioni e indicazioni bilingui e con la pubblicazione di cofanetti contenenti schede descrittive.

Lungo l'itinerario del progetto si segnala come emergenza infrastrutturale particolarmente interessante l'ex ferrovia delle Dolomiti (Calalzo-Dobbiaco). La sua principale valenza, la continuità, ha subito rilevanti menomazioni in seguito agli interventi dell'ANAS di allargamento della SS.51 di Alemagna. Per i tratti mancanti si ricorre allora ad alternative come l'antica strada Regia di cui si è detto e sentieristica CAI (tra S. Vito e Cortina in destra Boite) opportunamente sistemata.

Da Cortina a Dobbiaco il sedime dell'ex ferrovia è già utilizzato per passeggiate in *mountain-bike* e come pista da fondo. In particolare il tratto dal Rifugio Ospitale a Dobbiaco rientra nel programma di intervento della Provincia autonoma di Bolzano.

In attesa che le varianti della SS 51 di Alemagna nel tratto Longarone - Macchietto in fase di realizzazione o di progettazione possano essere portate a termine, lasciando per intero il vecchio tracciato disponibile per una sicura ciclabilità, si dovrà necessariamente fare riferimento per una attuale maggiore sicurezza al trasporto di biciclette su treno o su autobus coinvolgendo quindi le Ferrovie dello Stato e ditte attrezzate per il trasporto bici su autobus o su carrellone trainato.

Vale la pena menzionare gli interventi che stanno per essere finanziati con la legge 366/98 nella provincia di Belluno e di cui alcuni riguardano l'itinerario Lunga Via:

- Il progetto della C.M. Val Boite che riguarda in particolare il collegamento tra Cortina d'Ampezzo e S. Vito di Cadore in destra torrente Boite ed altri tratti in Comune di Borca di Cadore e Vodo di Cadore;
- Il completamento degli interventi per la realizzazione di una pista ciclabile sul tracciato dell'ex ferrovia delle Dolomiti nel Comune di Valle di Cadore (progetto dello stesso Comune);
- Il progetto dei comuni della Valle del Biois per una pista ciclabile (ad uso pista da fondo in inverno) in destra torrente Biois di collegamento tra i comuni di Cencenighe Agordino e Falcade;
- Il progetto per la realizzazione di un percorso ciclabile da Belluno a Feltre a cura dell'Amministrazione Provinciale di Belluno di cui è finanziato un primo tratto in comune di Belluno.

Tale ultimo percorso può considerarsi variante di fondovalle più agevole e pianeggiante della Lunga Via nel tratto che collega i due maggiori centri della Valbelluna. Si sviluppa per lo più in prossimità del fiume Piave, in aree di pregio paesaggistico, ed è rivolto in particolare ad una utenza locale per fini ricreativi e sportivi con facile accesso dalle stazioni ferroviarie (intermodalità treno-bicicletta).

Al fine di realizzare il tracciato completo sono state previste due priorità (e due modalità di finanziamento):

- 1° priorità: interventi funzionalmente rilevanti, atti ad eliminare particolari "punti neri" per la ciclabilità e a collegare parti di percorso già disponibili e percorribili, e che consentano di utilizzare viabilità alternativa al percorso di progetto ma con caratteristiche di maggior sicurezza rispetto alla trafficata SS 50;
- 2° priorità: interventi da realizzarsi in osservanza dell'art. 10 della legge 366/98 che, portando modifiche al nuovo Codice della Strada, introduce l'obbligo di realizzare piste ciclabili in affiancamento di strade di nuova costruzione (strada a scorrimento veloce della Valbelluna in fase di progettazione). A tale proposito il Ministero dei Lavori Pubblici - Ispettorato Generale per la Circolazione e la Sicurezza Stradale, su precisa richiesta di chiarimenti dell'Ufficio Tecnico dell'Amministrazione Provinciale, ha confermato che la pista ciclabile "adiacente" può avere in tutto o in parte sviluppo disgiunto da quello della viabilità carrabile (quindi "adiacente" non va inteso nella sola accezione letterale).

Per concludere un accenno a due problematiche particolari che interessano il cicloturismo nella provincia di Belluno.

- Il *diritto alla mobilità ciclistica in sicurezza laddove vengono realizzate gallerie stradali*. Le gallerie sono in genere pericolose e poco illuminate ed i tratti dismessi a seguito dell'apertura di varianti in galleria vengono spesso chiusi e non viene più eseguita la normale manutenzione (in particolare il controllo delle pendici rocciose ed i relativi

disgaggi ed opere di protezione) per garantirne l'utilizzo almeno da parte dei ciclisti. Quest'anno la Provincia di Belluno in collaborazione con i due comuni interessati (Fonzaso e Sovramonte) ed usufruendo di un finanziamento regionale ha sistemato e riaperto uno di questi tratti dismessi lungo la viabilità che da Feltre sale al Primiero. Tale tratto che è stato alla fine di maggio inaugurato dal passaggio del Giro d'Italia nella tappa di Feltre, permetterà l'accesso in sicurezza dal Feltrino alle aree, ciclisticamente molto interessanti, del Lamonese del Tesino e del Sovramontino, attraverso un sito di pregio ambientale (forra scavata del torrente Cismon) prima quasi dimenticato. Questo è solo un esempio ma c'è ancora molto da fare.

- La *disciplina del traffico lungo determinati itinerari di grande interesse turistico* (ovvero chiusura di una strada al traffico privato per determinate ore al giorno o per determinati giorni alla settimana in determinati periodo dell'anno).

Quella appena citata è una esigenza molto sentita da alcune categorie di ciclisti ed è testimoniata dal crescente successo delle manifestazioni ciclistiche dette di gran fondo o di medio fondo. Tre in particolare interessano il territorio della provincia di Belluno:

- La maratona delle Dolomiti (organizzata in Val Badia) che interessa i principali passi dolomitici ai confini tra le provincie di Belluno, Bolzano e Trento: in media 6.000 partecipanti.
- La gran fondo Campagnolo (organizzata a Feltre) che interessa l'area del Feltrino, del Tesino e del Primiero: in media 3.000 partecipanti.
- La gran fondo Pinarello (organizzata a Treviso) che interessa la catena prealpina ai confini tra le provincie di Belluno e di Treviso: in media 3.000 partecipanti.

Perché quindi non dare la possibilità alle diverse categorie di ciclisti, anche al di fuori delle manifestazioni citate, di essere padroni per qualche ora all'anno delle strade più belle e di godere in tutta tranquillità dei panorami più belli?

INTERVENTI A FAVORE DELLA MOBILITA' CICLISTICA NELL'AREA DI TREVISO

Ermanno Sbarra, Fondazione Cassamarca
Cà Spineda, 31100 Treviso
tel. 0422 654760, e-mail: comunedicasier@libero.it

La Fondazione Cassamarca di Treviso ha, tra le sue iniziative, la promozione e valorizzazione dell'area trevigiana, con particolare riferimento all'ambito territoriale compreso nel Parco del Fiume Sile. In quest'ottica ha inteso farsi promotrice, di concerto con l'Ente Parco dei Sile e le Amministrazioni Locali rivierasche, dell'avvio di un progetto interessante il territorio del Parco dei Sile. I temi affrontati riguardano la realizzazione e il ripristino del sistema di percorsi di riva attrezzati ed il recupero di viabilità esistente che dalle sorgenti del Sile, conduce, passando per Treviso, sino alla foce del fiume nella laguna veneta.

Gli interventi proposti vogliono altresì costituire dei progetti pilota, intesi come opportunità di sperimentare nuove modalità di processi urbani volti al miglioramento della qualità della vita, che devono coinvolgere necessari interventi oltreché in campo economico e sociale, anche in quello ambientale.

Per far questo è necessario coinvolgere al massimo livello la capacità di dialogo dei diversi soggetti istituzionali e non; inoltre, l'opportunità di farlo sulla base di progetti credibili ed attesi dalla cittadinanza, costituisce elemento di forte motivazione.

L'iniziativa, oltre ad assumere obiettivi funzionali di grande effetto, ha notevoli risvolti "qualitativi". Il tema del paesaggio e dell'ambiente fluviale assurge ad un ruolo di primo piano essendo oggetto di importanti interventi di manutenzione e trasformazione intesi ad arricchire dal punto vista naturalistico il territorio interessato.

L'obiettivo è quello di valorizzare le caratteristiche intrinseche dei luoghi naturali, in particolare quelle:

- naturalistiche, legate alla presenza di specie floristiche e faunistiche di rilievo;
- paesaggistiche, legate alla presenza di elementi antropici o naturali che costituiscono un sufficiente richiamo per i fruitori,
- logistiche, legate alla possibilità di percorrere e visitare in modo "protetto" i luoghi avendo a disposizione alcuni servizi ristorativi e ricreativi.

I contenuti progettuali, le dimensioni spaziali e le ricadute sociali pongono l'iniziativa all'attenzione pubblica, non essendo localmente note precedenti esperienze con le medesime caratteristiche. Si tratta di un positivo esempio di integrazione tra tematiche ambientali e politiche locali, in cui le azioni di fruizione e conservazione, spesso contrapposte, trovano un loro equilibrio nella valorizzazione dei luoghi.

L'ambizioso progetto prevede di collegare, con un unico percorso, le sorgenti del fiume Sile passando per l'Oasi naturalistica di Cervara con il Comune di Treviso, ed attraverso le mura cittadine, raggiungere la località di Fiera di Treviso, per poi proseguire lungo le Alzaie del fiume Sile verso la foce nella laguna veneta.

Lo scenario complessivo risulta quindi particolarmente variegato e necessita di una concertazione e gestione particolarmente attenta. Per tale ragione si è convenuta l'opportunità di suddividere l'opera in due grandi progetti, e successivamente ciascun progetto in più stralci esecutivi, con l'obiettivo di contenere i tempi necessari alla realizzazione delle opere:

- un progetto che consideri la realizzazione del tratto che dalle sorgenti del fiume Sile arriva a Treviso, di Km 30, interessante i comuni di Veduggio, Morgano, Quinto e Treviso;
- un progetto che consideri la realizzazione del tratto che da Treviso arriva alla conca di Portegrandi, di Km 34, interessante i comuni Treviso, Silea, Casier, Casale sul Sile, Roncade e Quarto d'Altino.

Relativamente alla realizzazione del primo tratto, il primo obiettivo è quello di addivenire all'acquisizione e successivo recupero del tratto di ex ferrovia, ora dismessa ed in disuso, denominata "Treviso - Ostiglia", la cui costruzione, pressoché costituita da un unico rettilineo della lunghezza di 116 chilometri che taglia la pianura padana, fu avviata negli anni trenta, per ragioni strettamente militari, per collegare Treviso ad Ostiglia in provincia di Mantova.

Nel territorio della provincia di Treviso, si tratta di una striscia di terreno perfettamente rettilinea in cui la vegetazione spontanea è cresciuta abbondantemente tanto da costituire un elemento di notevole importanza che, partendo dalla prima periferia di Treviso e passando per i Comuni di Quinto di Treviso e Morgano, arriva in provincia di Padova. Tale viabilità consente, con modesti interventi di integrazione e completamento, di collegare con percorsi quasi totalmente protetti, le Sorgenti del Sile, la zona umida del Parco del Sile e l'Oasi di Cervara, con il capoluogo di Treviso. Per l'avvio di questa fase esecutiva, la fondazione Cassamarca ha già richiesto di poter acquisire il sedime dell'ex linea ferroviaria e gli immobili di pertinenza, fino al confine con la provincia di Padova.

Non appena gli Enti preposti saranno in grado di definire la cessione dell'area, si darà corso alla stesura del progetto, coinvolgendo oltre al Parco del Sile, anche gli Enti locali interessati.

Relativamente alla realizzazione del secondo tratto, l'idea è stata quella di intervenire su percorsi esistenti, mediante interventi di recupero e valorizzazione delle vecchie strade alzaie poste sull'argine del fiume, per il passato utilizzate quale percorso di traino animale per la risalita delle imbarcazioni da trasporto, per una lunghezza di complessivi 34 chilometri. Gli interventi previsti dal progetto si articolano in aree di sosta, costruzione di ponti e passerelle per l'attraversamento dei corsi d'acqua, discese al fiume, pontili, passi a barca e relativi elementi di arredo e protezione. I materiali impiegati e le tecniche di realizzazione dei percorsi ciclopedonali sono diversificati secondo la situazione e le esigenze.

Il progetto ha coinvolto una pluralità di soggetti pubblici, sia nella veste di promotori e finanziatori, che di referenti tecnici ed amministrativi. Infatti, oltre all'Ente Parco Naturale del fiume Sile, sono stati coinvolti anche i Comuni rivieraschi di Treviso, Silea, Casier, Casale sul Sile, Roncade e Quarto d'Altino, insieme all'Amministrazione Provinciale di Venezia, agli Uffici del Genio Civile di Treviso e Venezia e alla Soprintendenza ai Beni Ambientali.

Lo scenario complessivo risulta quindi particolarmente variegato e necessita di una concertazione e gestione tecnico - amministrativa particolarmente attente. Per tale ragione si è convenuto con i soggetti interessati l'opportunità di suddividere il progetto in più stralci esecutivi, con l'obiettivo di contenere i tempi necessari alla realizzazione delle opere e limitare a singoli tratti le numerose incombenze amministrative.

Tale approccio ha permesso, in un periodo limitato di predisporre il progetto del tratto "Treviso - Casale sul Sile" oltre a consentire di quasi ultimare i primi stralci esecutivi, per un importo di L. 2.270.000.000, finanziati dalla Fondazione Cassamarca, dall'Ente Parco del Sile e dai Comuni di Treviso, Silea, Casier e Casale sul Sile. Sono stati inoltre definiti un tracciato pressoché definitivo per la parte "Casale sul Sile - Portegrandi", e l'accordo per finanziare l'intervento, previsto in circa L. 2.250.000.000, che vedrà il concorso oltre che della Fondazione Cassamarca e del Parco del Sile, anche dell'Amministrazione Provinciale di Venezia e dei Comuni di Casale sul Sile, Roncade e Quarto d'Altino.

L'obiettivo, quindi, è chiaro: riuscire entro tempi ragionevoli a dare compimento all'opera, in modo da disporre di un "percorso natura" ciclo-pedonale, che dalla laguna veneta porti, lungo il Sile, al cuore di Treviso e successivamente alle sorgenti dello stesso Sile.

E' auspicabile poter concertare analoghe operazioni con le Province di Padova, Vicenza, Verona e Mantova, al fine di recuperare l'intero tragitto della ex Ferrovia "Treviso - Ostiglia", che consentirebbe di realizzare un percorso naturalistico di valenza europea che metterebbe in comunicazione la laguna veneta con il Parco Regionale del fiume Sile, il Parco Regionale dei Colli Euganei, la Riserva Naturale "Palude di Ostiglia" e la Riserva Naturale "Valli del Mincio".

In questo senso la Regione Veneto ha già dato avvio ad un disegno di legge che stanziava un fondo di tre miliardi da utilizzare per acquisire le sedi ferroviarie dismesse e, fra queste, parte della "Treviso - Ostiglia", iniziativa che porrebbe il Veneto in posizione trainante nell'ottica di dare giusta valorizzazione al patrimonio ambientale di cui questa regione è particolarmente ricca.

IL PARCO CICLISTICO DEL CHIANTI

Giancarlo Brocci, Presidente Associazione Parco Ciclistico del Chianti
Via Roma, 53013 Gaiole in Chianti (SI)
tel. 0577 749516

Per portare un minimo contributo originale al dibattito di questo notevole convegno vorrei partire dal motivo primario per cui è nata l'Associazione Parco Ciclistico del Chianti.

In Italia, come è ben noto, l'uso della bicicletta come mezzo di spostamento urbano o di turismo è (purtroppo) decisamente secondario. Territorio, storia, cultura, grande traffico sono le cause principali di questo sottoutilizzo; di certo, da noi, la bici è principalmente uno strumento con cui si fa sport e quasi sempre a livelli notevolmente competitivi.

La nostra grande tradizione di ciclismo agonistico ha radici antiche; tra l'altro, anche oggi, quando tale sport mostra, ai massimi livelli e non solo, tutti i suoi problemi ed eccessi, la cicloamatorialità conosce un netto incremento, diventando la prima pratica nella fascia (in espansione netta) degli over 45.

Questa introduzione per dire che la nostra idea di parco ciclistico tiene conto dell'esigenza di individuare aree geografiche di per sé adatte ad andare in bici su strada. Il Chianti lo è in modo assolutamente straordinario: scarso traffico, colline stupende ed adatte ad ogni gamba, una rete asfaltata secondaria di grandi sviluppo e qualità, un valore turistico eccelso.

In sintesi, crediamo che il problema, principalmente italiano perché la nostra dotazione di piste ciclabili è davvero modesta, sia anche quello di localizzare aree periferiche dove diventi possibile incanalare la pratica del ciclismo su strada e dove si assicuri il maggior grado possibile di sicurezza, qualità ambientale e servizi specifici.

Ciò, ovviamente, non vuole certo porsi come alternativa né allo sviluppo della sentieristica per mountain bike né al recupero e ripristino di percorsi pedalabili specifici.

Ma il ciclista, e soprattutto l'enorme plotone nostrano che vive la bici come attrezzo sportivo, non può essere solo confinato nello zoo dei pochi, forzatamente noiosi, chilometri di alcuni anelli protetti, in qualche angusta riserva indiana per anime belle.

UN PROGETTO DI RETE CICLABILE PER LA REGIONE LOMBARDIA

Albano Marcarini, urbanista
Via Aosta 2, 20155 Milano
tel. 02 3490162, e-mail: albano@planet.it

Strade o piste ciclabili?

La Lombardia è interessata ogni giorno dalla circolazione di alcuni milioni di autoveicoli (una stima precisa è difficile). Su questa rete stradale, estesa per circa 28 mila chilometri, il ciclista non ha molti margini di manovra. La compatibilità con il traffico motorizzato giunge spesso a elevati livelli di criticità e non solo nelle città ma anche lungo strade statali e provinciali. L'idea di una rete ciclabile regionale (RCR) parte dunque da una semplice premessa: non è sufficiente, non è ragionevole, non è gratificante pensare a una rete ciclabile promiscua o integrata alla rete stradale ordinaria. Se pensiamo poi che questa rete debba servire anche a favorire il turismo in bicicletta siamo del tutto - passatemi il termine - 'fuori strada'.

Di solito, si pensa allora a piste protette in sede propria. Ma le piste ciclabili dedicate costano molti soldi (fino a 200 milioni a chilometro o anche di più). Con la quota di fondi oggi disponibili si può pensare a interventi parziali, al massimo di livello intercomunale, quasi mai di livello più vasto. Una rete, per sua definizione, deve garantire continuità al percorso, essere fluida e avere poche interruzioni.

Dunque, non è sufficiente pensare a una rete regionale di lunga percorrenza basata solo su piste ciclabili dedicate ex-novo. Cercare strade e stradine di campagna senza traffico può essere un utile esercizio topografico ma, secondo me, non arriva al nocciolo della questione.

Una rete fantasma

Ho la convinzione invece che esista da qualche parte in Lombardia, ma anche nel resto d'Italia, una 'rete di strade-fantasma' che pochi conoscono e che potrebbe invece ribaltare completamente l'approccio al problema.

Esistono in Lombardia circa 350 km di ferrovie dismesse il cui sedime è ancora utilizzabile, quasi un migliaio di chilometri di strade arginali, alzaie, ripe di fiumi e canali, altre centinaia di chilometri di strade a bassa densità di traffico che percorrono parchi ed aree protette.

In Lombardia due strumenti di livello regionale - il Piano territoriale paesistico e il Sistema regionale dei percorsi escursionistici - hanno già provveduto a censire gran parte di questo vasto patrimonio. Ne sono usciti circa 50 possibili itinerari di interesse storico o naturalistico. È un patrimonio 'nostro', che non costa nulla, che è un peccato lasciare in abbandono, che non implica nuove trasformazioni, che è subito disponibile. Questa è la 'rete ciclabile sommersa' che occorre riportare alla luce con la pazienza di un archeologo.

Ri-ciclare

Il progetto di rete ciclabile regionale (RCR), studiato dall'Assessorato all'Urbanistica della Regione Lombardia, assume questo concetto - riuso e 'riciclo' delle infrastrutture esistenti - come linea guida fondamentale. Mettendo sulla carta queste possibilità ci si accorge che la rete nasce già con pochi difetti: i navigli collegano Milano con le aste dei parchi fluviali del Ticino e dell'Adda, queste sono dotate già, o lo saranno, di piste lungo gli argini; altre piste potranno realizzarsi lungo gli altri canali della pianura specie fra Cremona e Mantova; una lunga ciclovia potrebbe correre sull'argine maestro del Po; a Voghera e a Bergamo le vecchie ferrovie secondarie potrebbero entrare egregiamente nell'Oltrepo' o nelle Prealpi sotto forma di *greenways*, sul modello spagnolo. Questa sarà una nuova rete stradale dove l'unica norma vigente sarà quella di vietare il transito degli autoveicoli.

Intermodalità ciclistica

Un secondo concetto che sta alla base della realizzazione di questa rete è la sua intermodalità. La bicicletta, cioè, come un container che ci trasporta non solo pedalando, ma anche stando comodamente su un treno, su un metro, su un battello della navigazione laghi, e, forse, anche su un autobus. La rete si costruisce cioè ipotizzando anche possibili itinerari ciclabili integrati. In questo modo ad esempio potrebbe essere possibile partire da Milano in metro, scendere lungo l'Adda, risalirlo fino a Lecco, impiegare un battello fino a Colico e quindi proseguire per la Valtellina, accanto alla ferrovia.

Inoltre occorre che la rete dialoghi anche con altri progetti di valorizzazione turistica di livello regionale.

Esiste in Europa un progetto per il recupero delle vie di navigazione interne. Si chiama VEV (*Voies d'eaux vivantes*) e prevede itinerari cicloturistici lungo le alzaie dei navigli storici, fra cui quelli milanesi. Ecco un utile interfaccia con la RCR. Esiste da un certo tempo un lodevole fermento per la riattivazione di alcune ferrovie turistiche. Cito la Palazzolo-Sarnico e la Ferrovia della Valmorea, già in esercizio in Lombardia.

E' necessario che la rete ciclabile contempli delle interconnessioni con queste ferrovie per offrire nuove singolari attrattive.

EuroVelo in Lombardia

Il progetto è nato studiando queste possibilità. Non entra nel dettaglio della progettazione di livello provinciale o comunale, non è suo compito. Dice soltanto agli Enti intermedi: "Attenzione! Esistono alcuni itinerari ciclabili di grande importanza che interessano tutta la Regione e spesso anche le Regioni vicine. Nella vostra programmazione tenetene conto". Essa si propone dunque come strumento di coordinamento e guida in modo da rendere più produttivi i finanziamenti della legge 366.

Inoltre recepisce tutti i collegamenti interregionali conosciuti e, soprattutto, quelli internazionali. Per la prima volta essa

accoglie e riconosce come assi portanti i tre itinerari ciclabili del progetto EuroVelo che attraversano la Lombardia: la Route 8 del Mediterraneo, la Route 5 Romea, la Route 7 del Centro Europa.

Esiste già uno studio di fattibilità a scala 1:10.000 per parte della Route 5, lungo il Parco dell'Adda. Questo percorso, di 148 chilometri, presenta nei suoi primi 80 solo due punti di conflitto con la rete stradale ordinaria, per il resto ne è del tutto separato.

Esisterà fra poco un altro progetto di dettaglio, per la Route 8, alla stessa scala, lungo il tratto lombardo del Po. Se unite la ciclovia del Po con la ex-ferrovia Ostiglia-Treviso, con un tratto dell'antica Via Postumia romana, con l'argine del Tagliamento e con la vecchia Pontebbana in Friuli, si ottiene un incredibile itinerario ciclistico in sede propria, dall'Austria alla Lombardia e al Piemonte della lunghezza di oltre 450 chilometri. E questo senza pensare a problematiche promiscuità con la rete stradale ordinaria.

Interventi soft

Una rete di percorsi ciclabili che lavora sull'esistente deve essere discreta. Soprattutto nei parchi naturali, dove noi non dovremmo sentirci padroni ma ospiti in casa di animali e piante. Per questa ragione uno dei suggerimenti più usati è quello di evitare, se possibile, pavimentazioni artificiali di nuova fattura, ma di utilizzare sempre il fondo naturale esistente, minimamente adattato. Con le biciclette oggi in commercio è possibile pedalare quasi ovunque senza problemi.

Ho ben presente la bellezza di alcuni argini verdi della pianura, percorsi solo da un sentierino lievemente sopraelevato sul piano della campagna. Qui non si dovrebbe toccare nulla, la bicicletta passa egualmente senza danni. Certo, esiste un problema di riconoscibilità del percorso, ma questo può essere risolto con una opportuna segnaletica, anch'essa discreta, di piccole dimensioni (Codice della Strada permettendo!). Inoltre lasciando tutto com'è ci facciamo molti alleati. In prima cosa i pedoni, cioè gli escursionisti, che hanno lo stesso nostro diritto di avere dei percorsi gradevoli e protetti. Camminare sul verde è meglio che sull'asfalto. Siamo disposti a concedere loro un po' di spazio?

Un altro grande alleato sarà il paesaggio. Nella nostra pianura, così mortificata rispetto alla ricchezza vegetativa del passato, occorre intervenire con gli attrezzi del chirurgo. Occorre ricucire, connettere, ritrovare dei 'corridoi' - i noti corridoi ecologici - che ci riconsegnino un'immagine più decorosa e piacevole che non una steppa piatta e spesso maleodorante. Un corridoio ecologico può essere una siepe, un filare, un argine, un percorso ma deve essere 'ecologico' appunto, cioè il meno contaminato possibile.

La RCR in sintesi

In sintesi la RCR sarà:

- una rete di percorsi verdi multifunzionali, d'interesse naturalistico o storico-culturale per l'incentivazione del turismo in bicicletta;
- una rete aperta a più fruitori;
- una rete a basso impatto ambientale e il più possibile separata dal traffico veicolare;
- una rete connessa con il progetto europeo EuroVelo;
- una rete attuabile con la minor spesa possibile grazie al recupero e alla valorizzazione delle infrastrutture territoriali dismesse (ferrovie, argini, alzaie, strade parco, piste forestali ecc.);
- una rete interconnessa con il sistema dei trasporti pubblici (fs, fnm, ferrovie turistiche, metro, navigazione ecc.).

Per la realizzazione della RCR è stato predisposto un piccolo Manuale, pubblicato il 12 maggio scorso come supplemento al Bollettino Ufficiale della Regione e distribuito a tutti i Comuni lombardi, alle Associazioni sportive e ambientali. Il Manuale è disponibile presso l'Assessorato all'Urbanistica della Regione Lombardia, in via Fabio Filzi 22, Milano.

Piu' tempo libero per la bicicletta

Alcune indagini sociologiche indicano che il ventunesimo sarà il secolo del tempo libero: nella speranza di vita di un ventenne, pari a oltre mezzo milione di ore, 70 mila saranno dedicate al lavoro, 220 mila al sonno, 230 mila al tempo libero. Il valore da dare a questo tempo libero dipende dall'evoluzione della società, dalle scelte politiche, dall'offerta di strutture in grado di trasformare l'ozio passivo in utile appagamento per l'individuo. Se una parte di queste 230 mila ore le passerà in bicicletta, sapremo di aver fatto un buon lavoro.

IL PRODOTTO TURISTICO " SVIZZERA - PAESE DELLA BICICLETTA "

Oskar Balsiger, Ufficio delle costruzioni del Cantone di Berna
Reiterstrasse 11, CH-3011 Bern, Svizzera
tel. 0041 31 6333552, e-mail: oskar.balsiger@bve.be.ch

Anche la seconda stagione del progetto " Svizzera - paese della bicicletta " è stata un grandissimo successo: 3,3 milioni di ciclisti hanno percorso 140 milioni di chilometri, cioè 3.500 volte il giro del mondo. Circa 100.000 cicloturisti hanno fatto gite di alcuni giorni utilizzando le ciclostrade nazionali ed effettuando 330.000 pernottamenti, di cui quasi 200.000 in alberghi. Sono stati consumati beni e servizi per un totale di 140 milioni di franchi: ogni giorno, i cicloturisti hanno speso 140 franchi, mentre la cifra spesa dai turisti giornalieri è stata di 25 franchi.

Gentili Signore, egregi Signori

E' un grande onore per me poter esporre, qui a Torino - davanti ad un pubblico specializzato che rappresenta il Turismo Italiano - il successo del progetto nazionale intitolato " Svizzera - paese della bicicletta " ed i lavori che sono stati necessari per arrivare ai risultati attuali.

L'impulso è stato dato nel Cantone di Berna.

Nel 1986, la " comunità d'interessi Bicicletta Cantone di Berna " chiese al governo cantonale di segnalare e sperimentare un itinerario cicloturistico lontano dalle strade più trafficate e di concepirlo come raccordo tra le stazioni ferroviarie di due città.

La richiesta fu accolta con grande interesse e, nel 1988, veniva aperto con una grande cerimonia il primo percorso svizzero segnalato per cicloturisti su un percorso pilota tra le città di Berna e Thun, per una lunghezza di 35 chilometri.

L'evento fu ampiamente commentato dai giornali regionali e la popolazione accettò la nuova offerta come istituzione della zona ricreativa in prossimità dei centri urbani.

Questo successo spinse il Governo cantonale a far elaborare, l'anno seguente, un progetto intitolato " il cicloturismo nel Cantone di Berna ". L'idea era quella di creare una rete di percorsi ciclabili segnalati per collegare tutti i 26 centri più importanti del Cantone.

Nel 1991, il Cantone di Berna festeggiò il suo ottocentesimo compleanno. Da maggio a settembre ebbero luogo, nei 26 centri principali del Cantone, commemorazioni e mostre. Per evitare un traffico eccessivo di veicoli privati, il Governo Bernese lanciò il progetto " Visita Bernese " che invitava i cittadini a visitare le manifestazioni a piedi, in bicicletta o utilizzando i trasporti pubblici. Volantini, pieghevoli, la radio e i *mass media* furono gli strumenti di pubblicità volti ad stimolare il pubblico a comprare i biglietti giornalieri a prezzo ridotto, appositamente previsti per quest'occasione e ad utilizzare i nuovi itinerari appositamente segnalati per il cicloturismo di una lunghezza totale di 400 chilometri.

Nel Cantone di Berna, per il cicloturismo è stata concepita un'infrastruttura, messa a disposizione della popolazione regionale, per le gite giornalieri combinate, cioè bici più treno. L'importanza turistica al di là della frontiera cantonale era allora vista come un aspetto secondario.

Su iniziativa di un ufficio specializzato privato - il " Velobüro Olten " - durante gli anni 1990 a 1993 venne costruita nel Cantone di Soletta una rete di ciclopiste.

Negli anni 1993 e 1994, nacque l'idea di partire dalle esperienze fatte nei Cantoni e di creare un'offerta nazionale per cicloturisti. Dopo un'intensa fase di pianificazione negli anni 1995/96, la realizzazione iniziò nel 1997/98. Il successo turistico non si fece attendere.

Il Progetto " Svizzera - paese della bicicletta " è basato su una struttura organizzativa composta da un consiglio di fondazione, un comitato di fondazione, una segreteria permanente e una direzione. I membri del consiglio di fondazione sono i Cantoni e le associazioni di trasporto e di turismo, tra cui la " comunità d'interessi Bicicletta Svizzera ".

I costi totali del progetto ammontano a 4,62 milioni di franchi. Una delle ragioni che ha portato al successo è che fin dall'inizio tutti i Cantoni e molte organizzazioni dei settori del trasporto, del turismo e dello sport hanno potuto partecipare al progetto.

Se analizziamo il controllo dei risultati, vediamo che il successo del progetto " Svizzera - paese della bicicletta " non si

spiega solamente con il fatto che in Svizzera esistono itinerari segnalati per il cicloturismo.

I trasporti pubblici (FFS e bus) sono partner fidati

Già durante il primo anno del progetto, le Ferrovie Federali Svizzere (FFS) hanno trasportato 350.000 biciclette. Una parte importante del successo spetta dunque a loro. Ogni giorno, turisti in provenienza dall'estero prendono il treno a Berlino, Amburgo, Amsterdam, Vienna e Milano per Basilea, Zurigo, Berna o Ginevra.

Ben la metà dei cicloturisti utilizzano sia il treno, sia l'autobus, per l'andata o per il ritorno dei loro viaggi di vacanza. Il treno e l'autobus vengono impiegati pure per viaggi su corta distanza (il 23% per l'andata), e anche i turisti giornalieri sono buoni clienti del treno (il 6 % per l'andata). Per due su tre dei cicloturisti interrogati, il treno, l'autobus o il battello rappresentano uno svago ideale durante il viaggio.

Guide ufficiali degli itinerari - informazioni prima e durante la gita

Perché la gita sia un successo, è indispensabile una buona informazione. La guida ufficiale degli itinerari è in vendita sin dal giorno dell'inaugurazione delle piste ciclabili. Oltre le carte e le mappe, vi si trovano pure i diversi soggetti responsabili della ristorazione e dei pernottamenti che partecipano al progetto " Svizzera - paese della bicicletta ". La guida ufficiale degli itinerari è un aiuto prezioso per organizzare un viaggio in bici. Dall'inaugurazione nel 1998 ad oggi sono già state vendute più di 100.000 guide.

L'albergo come luogo privilegiato per il pernottamento

I cicloturisti sugli itinerari nazionali hanno effettuato circa 330.000 pernottamenti, di cui 200.000 in albergo. Anche le prestazioni dell'industria para-alberghiera vengono utilizzate spesso. Il numero delle imprese ricettive associate che favoriscono l'uso della bicicletta è aumentato, nel 1999, a quasi mille imprese.

Prestazioni turistiche - un volume d'affari di 140 milioni di franchi

I cicloturisti spendono circa 140 milioni di franchi durante i loro viaggi, di cui ben il 40% proviene dai 100.000 turisti che fanno un viaggio di più di un giorno e il 60% dai 3 milioni di turisti giornalieri. La prima categoria spende 140 franchi al giorno, cioè 60 franchi per l'alimentazione, 60 franchi per il pernottamento e 20 franchi per i trasporti. I cicloturisti giornalieri spendono in media 25 franchi al giorno, di cui 20 franchi per il cibo e le bevande.

" Svizzera - paese della bicicletta ": 9 itinerari di carattere diverso

La lunghezza totale di tutti gli itinerari è attualmente di 3.300 chilometri. Esistono itinerari adatti ad ogni gusto.

La pista panoramica delle Alpi e la pista dei Giura sono itinerari con molte salite e discese e dunque adatte a cicloturisti sportivi.

La pista lungo l'Aare, la pista dei Mittelland e la pista lungo il Reno sono abbastanza piatte e dunque fatte per viaggi più lunghi in famiglia.

L'aspetto comune a tutti gli itinerari è che tutti iniziano e finiscono vicino o direttamente davanti ad una stazione ferroviaria.

Miglioramento della sicurezza e del comfort

" Svizzera - paese della bicicletta " significa potersi godere una gita in bici. Le piste ciclabili - spesso lontane da strade molto trafficate - passano attraverso paesaggi magnifici, lungo fiumi e laghi e portano in villaggi e città degni di nota. Purtroppo sui percorsi vi sono ancora tanti settori su strade principali molto trafficate o di qualità insoddisfacente, cosicché il piacere di viaggiare in bicicletta è un po' attenuato. Sin dall'inizio della pianificazione, la direzione del progetto e i Cantoni sono stati consapevoli di questi lati deboli. Non è però stato possibile rimediare rapidamente a tutti i punti critici.

A lungo termine, il successo di " Svizzera - paese della bicicletta " è garantito solo a condizione di eliminare tutti i punti ancora critici. A questo scopo, già prima dell'apertura della rete, numerosi progetti di ottimizzazione sono stati discussi con i Cantoni. Nel 1999 queste proposte di ottimizzazione sono state integrate da un catasto dei pericoli, elaborato insieme all'Ufficio svizzero per la prevenzione degli infortuni (UPI). Sulla base di questo catasto, la Fondazione " Svizzera - paese della bicicletta " vuole, insieme ai Cantoni, migliorare ancora di più la sicurezza e il comfort sui percorsi nazionali.

Due anni fa, un grande cantiere è stato aperto nel Cantone di Berna. Lungo il lago di Thun si è costruita una ciclostrada accanto alla strada nazionale molto trafficata; i costi ammontano a 5 milioni di franchi. Senza questa pista ciclabile oggi - sull'itinerario panoramico dell'Aare - non ci sarebbe nessun raccordo ragionevole tra Thun e Interlaken. Un secondo punto chiave si trova attualmente nel Mittelland svizzero, là dove nel 2002 avrà luogo l'esposizione nazionale. Il progetto dell'Expo '02 intitolato " Human Powered Mobility ", nel quale il ciclismo ha un ruolo prioritario, fa parte integrale delle politiche dei trasporti e viene sovvenzionato con 10 milioni di franchi.

Segnaletica fidata

Una segnaletica di cui ci si possa fidare è indispensabile per potersi godere una gita in bici e per rilassarsi.

Nei punti principali, la direzione è indicata con *inlet* (segno di riconoscimento o logo dell'itinerario), ciclopittogramma (simbolo della bicicletta), punto d'arrivo e distanza in chilometri.

Nei punti secondari, la direzione è indicata con *inlet* e ciclopittogramma.

Biforcazioni impreviste o difficili sono indicate in anticipo tramite segnali di preavviso di intersezione con o senza indicazione del punto d'arrivo.

Ogni otto o dieci chilometri, gli utenti della ciclostrada passano davanti ad un punto d'informazione.

La segnaletica è stata finanziata dai Cantoni. Nel Cantone di Berna il materiale utilizzato per segnalare i 370 chilometri degli itinerari cicloturistici nazionali è costato 400.000 franchi.

Gli organi responsabili per il mantenimento della segnaletica sono i Cantoni, per la segnaletica sulle strade cantonali, e i Comuni per quella sulle strade comunali. Due volte all'anno viene controllato se la segnaletica è completa e affidabile. Nel Cantone di Berna questo controllo viene effettuato dalla " comunità d'interessi Bicicletta ", che dispone di un centro di coordinamento con 25 persone che controllano le ciclopiste. Il centro di coordinamento trasmette i difetti constatati agli organi responsabili della manutenzione. Un inventario della segnaletica serve come base per i controlli. Per ogni segnale esiste un foglietto con informazioni riguardo alla dimensione, alla forma, alla figura, al tipo, e al modo di fissaggio e alla posizione esatta del segnale corrispondente.

Con queste spiegazioni vorrei concludere la mia descrizione del prodotto turistico " Svizzera - paese della bicicletta ". Come cicloturista appassionato auguro all'Italia una buona partenza nel segmento del mercato turistico che rappresenta il cicloturismo e vi ringrazio per la Vostra attenzione.

LE TAPPE DEL PROGETTO

1993-1994	IDEE, PROPOSTE	<ul style="list-style-type: none">- contenuto- iter di attuazione- preventivo di spesa
1995-1996	PIANIFICAZIONE	<ul style="list-style-type: none">- itinerari & segnaletica- offerte turistiche- informazione- relazioni pubbliche
1997-1998	REALIZZAZIONE INAUGURAZIONE 30.05.98 PRIMI CONTROLLI	<ul style="list-style-type: none">- itinerari & segnaletica- guida, carte- pubblicità- controllo dei risultati- controllo di qualità delle infrastrutture
1999-2002	I FASE D'ESERCIZIO PROGRAMMI ANNUALI D'ATTIVITA'	<ul style="list-style-type: none">- consolidamento della qualità- promozione della qualità- valutazione del progetto- <i>marketing</i>- controllo dei risultati

2002-2007	II FASE D'ESERCIZIO	- programma d'attività ancora da definire
-----------	---------------------	---

LA STRUTTURA ORGANIZZATIVA

Consiglio di fondazione (16 membri)
Comitato di fondazione (3 membri)
Amministrazione (presso Federazione Svizzera del Turismo - STV)
Direzione del progetto: Federazione Svizzera del Turismo - STV; Velobüro Olten

FASE D'ESERCIZIO: ATTIVITA' SVOLTA NEL 2000

Direzione del progetto
Prestazioni turistiche
Relazioni pubbliche - promozione
Infrastrutture
Controllo dei risultati
Materiali a stampa
Marketing/comunicazione

COSTI E FINANZIAMENTI DELLE FASI DI PIANIFICAZIONE E REALIZZAZIONE 1995-1998

	Franchi Svizzeri
COSTI	
Totale	4.620.000
FINANZIAMENTI	
Cantoni	2.070.000
Confederazione	650.000

Svizzera Turismo	1020.000
Organizzazioni dei settori dei trasporti, turismo, sport	470.000
Sponsor/donatori	510.000

CONTROLLO DEI RISULTATI
(valori approssimativi)

		anno 1998	anno 1999
Volume d'affari turistico generato dai cicloturisti lungo i percorsi nazionali	Franchi svizzeri	110.000.000	135.000.000
Pernottamenti di cicloturisti lungo i percorsi nazionali	n.	340.000	330.000
Offerta di letti delle imprese alberghiere associate a "Svizzera - paese della bicicletta"	n.	18.000	23.000
Offerta di letti delle strutture extralberghiere associate a "Svizzera - paese della bicicletta "	n.	7.000	8.000
Volume d'affari Ferrovie Federali Svizzere (cicloturistici e biciclette)	Franchi svizzeri	5.000.000	n.d.
Biciclette trasportate dalla Ferrovie Federali Svizzere	n.	350.000	n.d.
Volume d'affari per la vendita di guide e carte della rete ciclabile nazionale svizzera	Franchi svizzeri	2.000.000	1.000.000

LA RETE CICLABILE DELLA PROVINCIA DI TRENTO

Pier Luigi Dal Rì, Valerio Valenti
 Servizio Ripristino e Valorizzazione Ambientale, Provincia Autonoma di Trento
 Via R. Guardini 75, 38100 Trento
 tel. 0461 496123, e-mail: serv.ripristino@provincia.tn.it

La Provincia Autonoma di Trento ha iniziato ad occuparsi di percorsi ciclabili e ciclopedonali nel 1988, attivando dapprima con l'Agenzia del Lavoro e poi con il Servizio Ripristino e Valorizzazione Ambientale - S.R.V.A., un progetto specifico per l'individuazione di possibili tracciati e per una loro successiva realizzazione ,allo scopo di dotare il territorio trentino di una rete ciclopedonale a carattere essenzialmente extra-urbano volta a favorire il collegamenti fra i centri abitati valorizzando le risorse ambientali, storico culturali.

Il primo passo è stata l'emanazione di una legge specifica, la **L.P. n°49 del 25 novembre 1988** concernente la "Disciplina dei percorsi ciclabili e ciclopedonali di interesse provinciale", il cui art. 1 ne definisce le finalità e ne riassume gli obiettivi, peraltro seguiti e tenuti presente nell'elaborazione del Piano provinciale dei percorsi ciclopedonali, "...obiettivo della presente legge è la creazione di una rete di percorsi ciclabili e ciclopedonali al fine di migliorare le condizioni ambientali, riqualificare la qualità degli spazi urbani, contribuendo al decongestionamento del traffico veicolare a motore, garantire la sicurezza nell'uso della bicicletta e favorire il cicloturismo."

Successivamente è stato elaborato da parte del S.R.V.A. il "Piano generale dei percorsi ciclabili e ciclopedonale di interesse provinciale", costituito da cartografie in scala 1:10000 e da indicazioni di carattere tecnico - costruttive, approvato dalla Giunta Provinciale **il 4 febbraio 1994 con deliberazione n°902** e, come previsto dalla L.P. sopracitata, notificato a tutti i Comuni interessati.

I percorsi individuati dal piano Generale, oltre **400 chilometri**, si sviluppano nel territorio di tutti i Comprensori, snodandosi principalmente lungo il fondovalle, luoghi naturalmente favorevoli al cicloturismo, pendenze accessibili sia agli adulti che ai bambini e dove si sono insediati il maggior numero di centri abitati.

Attualmente, al mese di maggio 2000, sono stati realizzati circa **252 km**: 85 km in Valle dell'Adige, 31 in Valle di Sole, 20 km in Valle Rendena, 28 km in Valle di Fiemme e Fassa, 12 km in Primiero, 14 km sulla Mori Torbole, 8 km nel Basso Sarca, 32 km in Valsugana, dei quali 24 realizzati dal Comprensorio, 23 nelle Giudicarie Centrali e Inferiori, dei quali circa 15 realizzati dal Comprensorio.

L'impegno finanziario sostenuto dal **1991 al 1999** è stato di **29 miliardi** circa, mentre per il 2000 sono stati stanziati **7 miliardi**.

Nel corso del 1997/98 è stato inoltre attivato il "**Piano straordinario di opere e di interventi di particolare rilevanza**" - L.P. 8 settembre 1997 n°13 - , con un finanziamento di **21 miliardi** c.a., finalizzato alla realizzazione sia di ulteriori tratti ciclopedonali ad incremento della fruibilità e agibilità dell'intera rete, sia per mettere in sicurezza o migliorare puntuali situazioni pericolose.

Con questi ulteriori finanziamenti si sono infatti potuti costruire o sono in corso di realizzazione, alcuni sottopassi, passerelle, raccordi e tratti migliorativi per i numerosi fruitori dei percorsi ciclopedonali.

Tipologie costruttive

I percorsi realizzati sul territorio trentino sono principalmente extra - urbani, data la competenza dei Sindaci nella regolamentazione dei piani del traffico all'interno dei centri abitati ed hanno una larghezza massima di **3 metri**, limite inderogabile previsto dalla L.P. 49/88 per la non necessità di previsione nello strumento urbanistico al di sotto di questa soglia. Questa ha certamente favorito l'individuazione dei tracciati, agevolandone la progettazione e la loro approvazione.

Si è cercato il più possibile di realizzare percorsi ciclopedonali protetti, o perlomeno dove fosse permesso un transito solo

di carattere agricolo, recuperando stradine arginali, sedimi di tracciati ferroviari dismessi (vedi la ferrovia Ora - Predazzo o la Mori - Arco - Riva del Garda), stradine forestali e carrarecce di campagna di proprietà pubblica e ricorrendo, per dare continuità al percorso, a tratti anche a traffico promiscuo, sempre comunque ben evidenziati con apposita segnaletica verticale ed orizzontale.

Per altre situazioni si è dovuto ricorrere a procedure espropriative con tutti i ritardi che questo comporta: basti pensare che dalla data di attivazione della procedura può trascorrere più di un anno per la concreta fattibilità del progetto.

I percorsi realizzati hanno caratteristiche e fruizioni diversificate rispecchiando le peculiarità dei luoghi attraversati: possono avere una funzione prettamente amatoriale, cicloturistica, di collegamento con i centri abitati per andare al lavoro o a scuola o facenti parte di un più ampio progetto interregionale come il percorso della Valle dell'Adige, asse principale dell'intera rete ciclabile trentina, inserito sia nella famosa Ciclopista del Sole che in quella transnazionale Monaco - Adriatico.

Non bisogna inoltre dimenticare che i percorsi ciclopedonali possono offrire ospitalità ad altre pratiche sportive come quella, durante l'inverno, dello sci di fondo: in valle di Fiemme e Fassa per molti tratti la pista viene utilizzata all'interno della gara della Marcialonga, manifestazione conosciuta a livello internazionale ed inserita nel circuito delle maratone di sci nordico.

Ogni percorso è stato attrezzato con aree di sosta, tabelle informative, segnaletica specifica per indicazioni di carattere storico, culturale, ambientale ed individuato con un simbolo e colore per un immediato riconoscimento.

Sono state inoltre sperimentate alcune tipologie di pavimentazioni del tipo a basso impatto ambientale da utilizzare in particolari situazioni ambientali di particolare pregio, vedi biotopi, accanto a quella tradizionale in conglomerato bituminoso che sicuramente garantisce scorrevolezza, durata e bassi costi di manutenzione e che è stata adottata sulla quasi totalità dei percorsi.

Per i percorsi realizzati sono a disposizione, presso le A.P.T., delle specifiche guide che contengono informazioni e note non solo sugli itinerari ma anche sulle specificità dei luoghi attraversati e fanno parte ormai dei pacchetti delle offerte turistiche presenti sul territorio.

Il S.R.V.A. si occupa inoltre anche della gestione, regolamentazione e manutenzione dei percorsi ciclopedonali di interesse provinciale: ogni anno vengono attivate delle squadre di lavoratori U50 che provvedono a tutti quei lavori necessari a garantirne l'agibilità e il transito in sicurezza. Quotidianamente dei "sorveglianti" percorrono le piste rilevando eventuali danni o usi non corretti delle stesse.

EUROVELO, LA RETE CICLABILE EUROPEA

Philip Insall, responsabile rapporti internazionali di Sustrans
35 King Street, Bristol - BS1 4DZ, Regno Unito
tel. 0044 117 926 8893, e-mail: philipi@sustrans.org.uk

Sono il responsabile dei rapporti internazionali di Sustrans, la ONG di servizi di ingegneria responsabile del coordinamento del National Cycle Network - NCN, la rete ciclabile del Regno Unito. La rete ultimata avrà uno sviluppo di 16.000 km e sarà costituita da percorsi ciclabili in sede propria, strade interessate da provvedimenti di moderazione del traffico e strade minori poco frequentate.

Nel corrente mese di giugno abbiamo inaugurato i primi 8.000 km della rete con una serie di eventi che hanno coinvolto più di un milione di persone in tutto il Regno Unito.

Sono qui per illustrarvi un progetto ancora più significativo sia per quanto riguarda gli obiettivi che le ricadute: EuroVelo, la rete ciclabile europea.

Storia di EuroVelo

Fra il 1995 e il 1997 un gruppo di lavoro dell'European Cyclists' Federation ha messo a punto il progetto di una rete di percorsi transeuropei, a cui è stato successivamente dato il nome di EuroVelo. All'interno di questo gruppo l'Italia era rappresentata dalla Federazione Italiana Amici della Bicicletta.

Il progetto prevede la realizzazione di 12 itinerari ciclabili continentali in grado di collegare tutti i Paesi europei, costituiti in larga misura da percorsi esistenti o in progetto alla scala nazionale, regionale e locale.

Lunghi tratti degli itinerari sono già disponibili. Altri sono in corso di realizzazione da parte di soggetti locali e nazionali. Cionondimeno EuroVelo stimolerà e guiderà l'attuazione di un programma molto più consistente di interventi finalizzati a promuovere la bicicletta come mezzo di trasporto, in grado di produrre effetti positivi sul versante dell'ambiente e su quello della salute, al posto dei gravi problemi connessi con il trasporto motorizzato.

Nel novembre 1997 l'Unione Europea ha stanziato un contributo per la copertura del 50% delle spese della fase di avvio di EuroVelo, valutate in € 200.000, fase finalizzata ad accertare la fattibilità del progetto. Gli studi della fase di avvio sono stati realizzati da un gruppo di lavoro costituito dall'European Cyclists' Federation, Idéværkstedet De Frie Fugle (DK) e Sustrans (UK), con la collaborazione di rappresentanti di molti Paesi interessati. A seguito di questi studi, che hanno dimostrato il grande interesse per il progetto da parte dell'opinione pubblica e delle istituzioni, è stato dato il via alla fase attuativa di EuroVelo.

Obiettivi del progetto

La finalità di EuroVelo duplice: promuovere la bicicletta come mezzo di trasporto e sviluppare il cicloturismo.

La promozione della bici come mezzo di trasporto avverrà in tre modi:

- la maggior parte degli spostamenti lungo gli itinerari sarà costituita in realtà da spostamenti ad uso locale;

- l'utilizzo della bici durante la vacanza stimolerà i cittadini europei ad utilizzare maggiormente la bici nel luogo di residenza;
- lo sviluppo della rete e la sua promozione migliorerà l'immagine della bicicletta in tutti i Paesi nei quali è venuta declinando a causa delle politiche trasportistiche degli anni passati.

Il cicloturismo offre l'opportunità di sviluppare un segmento di mercato completamente nuovo. Gli itinerari ciclabili a lunga distanza hanno avuto un buon successo in termini economici. La C2C Route - "Via dei 2 mari" nell'Inghilterra del nord ha aperto un nuovo mercato di circa 2 milioni di €, in un'area rurale ad alta disoccupazione. Quasi l'80% dei letti alberghieri lungo la ciclopista del Danubio in Austria sono occupati da ciclisti. La rete ciclabile nazionale svizzera, inaugurata nel 1998, ha ripagato i costi di investimento nel primo anno di attività.

La Commissione Europea per i Trasporti ha definito EuroVelo "... la risorsa turistica emergente più importante in Europa per decenni ... in grado di aprire un settore di mercato completamente nuovo e di portare posti di lavoro nelle aree rurali in cui sono così gravemente mancanti". Uno studio commissionato da EuroVelo all'Università di Staffordshire "Il mercato del cicloturismo" prevede che il mercato cicloturistico europeo potrebbe valere, da solo, 21,5 miliardi di € per anno nel 2020.

Molti dei benefici di EuroVelo, come la riduzione dell'inquinamento e della congestione, o lo stimolo alla moderazione del traffico, saranno avvertiti da tutta la popolazione, non solo dagli utenti delle due ruote.

La progettazione degli itinerari

I 12 itinerari EuroVelo hanno uno sviluppo complessivo di 61.700 km. Esperti di 10 diversi Paesi hanno identificato i tracciati ottimali degli itinerari, sulla base sia di indagini dirette sul campo, sia di verifiche con istituzioni, amministrazioni locali, associazioni ciclistiche e altri soggetti. I rapporti redatti dagli esperti hanno posto le basi della progettazione di dettaglio della rete, tuttora in corso.

Questi rapporti hanno fatto riferimento ai requisiti di base di EuroVelo relativi ai livelli di traffico veicolare, alle tipologie di strade, ai fondi stradali, alle pendenze, ai fattori ambientali, alla ricettività e agli altri servizi turistici. Questi requisiti sono in corso di rielaborazione per arrivare alla definizione degli standard ufficiali di EuroVelo. Anche questo costituisce un lavoro tecnicamente impegnativo, che richiede consultazioni a livello internazionale, per concordare standard da applicare a Paesi molto diversi per condizioni socioeconomiche e per normativa tecnica.

Ogni itinerario possiede un tema distintivo, di tipo geografico (i fiumi, i mari), culturale (le capitali, i vini) o storico (la via dell'ambra, i grandi pellegrinaggi). Questi temi rivestiranno un'importanza cruciale in sede di *marketing*, ma costituiscono un'attrattiva in più per qualsiasi tipo di turista; in questo modo il viaggio diviene qualcosa di più che è un semplice spostamento da un luogo all'altro.

RAPPORTI DI FATTIBILITA' DEGLI ITINERARI EUROVELO

ITINERARIO	ESPERTI CHE HANNO REDATTO IL RAPPORTO
Route n. 1	OTM Consultors, Spagna
Route n. 2	Gea 21, Spagna; R&P, Italia
Route n. 3	De Frie Fugle, Danimarca
Route n. 4	Association Française pour le Développement des Véloroutes et Voies Vertes, Francia
Route n. 5	Velobüro Olten, Svizzera
Route n. 7	De Frie Fugle, Danimarca; R&P, Italia
Route n. 8	Fietsplatform, Paesi Bassi
Route n. 9	Transport Research Center, Repubblica Ceca

Route n. 10	Baltic Sea Commission
Route n. 11	Közlekedés Consulting Engineers Ltd., Ungheria
Route n. 12	Pedalnor/North Sea Commission

Lo stato di attuazione di EuroVelo

Non è possibile offrire, per mancanza di tempo, una panoramica completa dello stato di attuazione di EuroVelo; alcuni sintetici richiami alle situazioni nazionali sono tuttavia in grado di dare un'idea della mole di lavoro che molti Paesi stanno facendo.

Austria

La ciclopista del Danubio illustra esemplarmente il potenziale economico di EuroVelo: i pernottamenti di ciclisti in alcuni centri lungo il Danubio arrivano all'80% dei pernottamenti complessivi. In Bassa Austria si sta completando il tratto della Route EuroVelo n. 9; in tutto il resto dell'Austria, peraltro, i lavori procedono bene.

Repubblica Ceca

La Repubblica Ceca sta progettando la propria rete nazionale di percorsi ciclabili, che ingloberà gli itinerari EuroVelo. La forza dell'approccio Ceco sta nel fatto che i Cechi l'hanno assunto il cicloturismo come un asse strategico di sviluppo regionale ed ne hanno pienamente riconosciuto il potenziale economico. Lunghi tratti delle Route EuroVelo n. 4, 7 e 9 sono in corso di realizzazione, e il lavoro continua.

Danimarca

Le autorità turistiche della Danimarca del sud hanno dato un contributo risolutivo alla realizzazione del tratto danese della Route EuroVelo n. 10, una testimonianza del fatto che EuroVelo è in grado di stimolare l'ammodernamento delle infrastrutture ciclabili anche nei Paesi ciclisticamente più avanzati.

Francia

Sono in corso i lavori su tre itinerari ciclabili nazionali: 160 km della Route EuroVelo n. 4 nel Dipartimento Seine Maritime, 115 delle Route n. 1 nelle Loire Atlantique e il progetto "Loire à vélo", che costituisce parte della Route n. 6. Il governo francese ha approvato il piano di rete ciclabile nazionale, che prevede il completamento delle Route EuroVelo entro pochi anni.

Irlanda

Si prevede che il governo approverà il piano della rete ciclabile irlandese come parte del Piano Nazionale di Sviluppo 2000-2006. Il primo itinerario EuroVelo sulla quale si interverrà dovrebbe essere la Route n. 2 fra Galway e Dublino, la cui realizzazione è prevista per il 2005.

Romania

L'organizzazione ciclistico rumena PRO VELO ha avanzato una proposta di rete ciclabile nazionale che incorpora gli itinerari EuroVelo. Si attende l'approvazione del governo, che dovrebbe giungere entro l'anno.

Polonia

Si sta lavorando ai tratti di Route EuroVelo n. 3 che attraversano la Polonia. Vi è molta collaborazione fra Polonia e Repubblica Ceca per quanto riguarda le Route n. 4 e 9. Si guarda con favore al coinvolgimento degli operatori turistici: la Polonia è fra le regioni che beneficeranno maggiormente delle entrate generate dal cicloturismo.

Slovenia

Nella primavera del 1999 la Slovenia ha inaugurato il primo tratto dell'itinerario ciclabile nazionale n. 1 che va da Maribor al confine austriaco. Questo percorso, attraverso splendide colline, si collega all'itinerario austriaco, esistente e di elevati standard qualitativi, lungo il fiume Mur e farà parte della Route EuroVelo n. 9.

Regno Unito

L'inaugurazione, nel mese di giugno, dei primi 8.000 km della rete ciclabile del Regno Unito, ha riguardato tutti i tratti delle Route EuroVelo n. 1, 2, 5 e 12 in territorio britannico. Così come è avvenuto per gli altri percorsi della rete ciclabile nazionale inaugurati, le Route EuroVelo presentano standard qualitativi accettabili già da ora, che verranno via via

migliorati nei prossimi anni.

Aspetti problematici

EuroVelo ha subito una seria battuta d'arresto a causa della situazione dei Balcani e della guerra in Kosovo. Ciò ha reso difficili i nostri rapporti con i Paesi confinanti, così come quelli fra gli stessi Paesi Balcanici, e ha ulteriormente depauperato le loro scarse risorse. Anche la situazione politica in Russia ha costituito un problema; pochi progressi sono stati fatti in Russia, Bielorussia, Moldavia e Ucraina. Si erano comunque previste delle difficoltà in queste aree; ciò dunque non costituisce una minaccia al progetto EuroVelo in sé.

L'unico vero problema per EuroVelo sono state le difficoltà nel reperire le risorse per sostenere l'attività dell'ufficio di coordinamento centrale. Lunghi tratti degli itinerari EuroVelo vengono realizzati autonomamente dall'ufficio centrale, e la velocità di realizzazione degli interventi è molto soddisfacente, ma senza un più consistente sostegno ad EuroVelo da parte dei governi nazionali e regionali e degli altri soggetti che ne beneficiano, il progetto non sarà in grado di produrre tutti i positivi effetti previsti. Nel 1999 EuroVelo si è trovato costretto a rinunciare ad un contributo dell'Unione Europea in quanto non si è riusciti a raccogliere in tempo i cofinanziamenti dei partner nazionali e locali.

Devo dire chiaramente che quanto appena detto non si riferisce all'Italia; il Ministero italiano dell'Ambiente ha stanziato un congruo finanziamento ad EuroVelo e mi risulta che in molte zone del Paese si stiano facendo progressi in materia di ciclabilità.

Il Comitato di Pilotaggio di EuroVelo

EuroVelo è orgoglioso di aver ottenuto che un consistente numero di esperti di chiara fama facciano parte dello Steering Committee - il Comitato di Pilotaggio - di EuroVelo. Siamo sicuri che il comitato contribuirà molto efficacemente al positivo sviluppo di EuroVelo, assicurando una direzione di alto profilo tecnico e operativo nella fase di attuazione del progetto.

Il futuro di EuroVelo

Fra i lavori in corso il più importante è la definizione di standard qualitativi applicabili in tutto il continente per quanto riguarda livelli di traffico veicolare, fondo stradale, servizi per i cicloturisti, segnaletica, mappe cicloturistiche e vari altri dettagli. L'elemento chiave è la segnaletica; da molti degli interventi già realizzati o in progetto provengono pressanti domande sulla segnaletica da utilizzare, ma la definizione di una segnaletica comune è questione che non può essere affrontata in modo affrettato.

EuroVelo pubblica regolarmente una *newsletter*, EuroVelo News, distribuita ad una lunga lista di *decision makers* a livello nazionale, regionale e locale. L'indirizzario continua ad allungarsi e saremo felici di aggiungere altri nomi di vostra richiesta. Informazioni su EuroVelo, così come la stessa Newsletter, sono disponibili anche sul sito di EuroVelo www.eurovelo.org

Nonostante EuroVelo non sia attualmente in grado di offrire un sostegno finanziario diretto alla costruzione di percorsi ciclabili, confidiamo nel fatto che il marchio EuroVelo faciliti il reperimento dei finanziamenti. E' una gioia per noi poter confermare che un progetto di itinerario ciclabile rientra nella rete EuroVelo.

Crediamo che EuroVelo possa svolgere in futuro un ruolo molto importante nella promozione dell'uso della bicicletta. EuroVelo aiuterà a portare le infrastrutture ciclabili e il loro uso turistico ad una scala tale da costituire un importante settore di mercato per l'industria turistica internazionale. Condurrà tutti i livelli di governo ad impegnarsi in progetti di infrastrutture la cui popolarità e il cui apprezzamento a livello internazionale è assicurato. E consentirà di parlare a centinaia di milioni di cittadini europei per i quali la bicicletta non costituisce ancora un mezzo di trasporto ufficialmente riconosciuto.

BICITALIA, LA PROPOSTA DI RETE CICLABILE DELLA FIAB

Claudio Pedroni, responsabile reti cicloturistiche della FIAB
Via Strozzi 2/1, 42100 Reggio Emilia
tel. 0522 560838
e-mail: claudio.pedroni@re.nettuno.it

La FIAB - Federazione Italiana Amici della Bicicletta organizza le associazioni cicloambientaliste presenti in tutte le regioni italiane. La FIAB è una organizzazione *one issue*, ovvero con un solo scopo ben preciso: la promozione dell'uso della bicicletta, sia come mezzo di trasporto sostenibile per migliorare traffico e ambiente in ambito urbano, sia per la pratica del cicloescursionismo come forma di turismo rispettosa dell'ambiente.

L'organizzazione di manifestazioni nazionali e locali, la *lobbying* nei confronti delle pubbliche amministrazioni, l'organizzazione di attività cicloescursionistiche, la prestazione di servizi in materia di ciclabilità ai soci e alla cittadinanza, l'offerta di attività culturali ed editoriali, la promozione dell'intermodalità, sono alcune delle principali attività in cui sono quotidianamente impegnate la FIAB e le sue associazioni locali.

Con stretto riferimento al proprio fine statutario - la promozione della ciclabilità in tutti i suoi aspetti (salvo quello agonistico) quale elemento della mobilità sostenibile urbana ed extraurbana - la FIAB è orgogliosa di presentare Bicalitalia, il progetto di rete ciclabile nazionale, una proposta che per diversi motivi deve essere considerata preliminare, ma che rappresenta il frutto di anni di lavoro nazionale ed europeo nell'ambito delle reti ciclabili di media e lunga percorrenza.

La rete Bicalitalia deve intendersi come un *network* nazionale che considera esclusivamente gli ambiti di collegamento di grande respiro; vengono infatti proposti itinerari ad uso della bicicletta di dimensione sovraregionale o di collegamento con i paesi confinanti. Non sono pertanto considerati, se non sono integrati nella rete nazionale, gli itinerari ciclabili di dimensione regionale o, più frequentemente, provinciale pur trattandosi di esperienze molto interessanti come le reti provinciali di Torino, Trento e Bolzano, Modena, Lodi, Brescia in Fanciacorta e Mantova, forse la prima Provincia in Italia ad intraprendere questa strada.

Con Bicalitalia, il processo nato con la Ciclopista del Sole, al quale la FIAB sta lavorando da molti anni, e con EuroVelo (la proposta di rete europea cui la FIAB collabora e che prevede tre grandi itinerari di attraversamento in Italia, uno dei quali coincidente con la Ciclopista del Sole), trova una ambiziosa, necessaria estensione a tutto il territorio nazionale in modo da raggiungere i livelli di ciclabilità europei. Con il consolidarsi del progetto Euro Velo e con l'affermarsi delle reti in numerosi paesi europei con particolare riferimento alle ultime nate in Svizzera e Inghilterra, risulta assolutamente necessario che anche in Italia, per non restare ultimi in Europa, si prenda seriamente in considerazione l'idea di una rete ciclabile di respiro nazionale.

Le creazioni di una rete nazionale ha diverse ragioni d'essere:

Una rete nazionale rappresenterebbe l'aspetto più spettacolare e immaginifico per la **diffusione dell'uso della bicicletta come mezzo di trasporto** pulito e sostenibile. L'idea di una serie di corridoi liberi dal traffico rappresenta infatti una ventata d'aria fresca nel panorama di sviluppo dei trasporti con una preoccupante richiesta di potenziamento delle infrastrutture pesanti, siano esse strada, ferrovia o navigazione. Una rete di mobilità lenta deve avere piena dignità nella pianificazione trasportistica come garanzia di approcci umani al problema degli spostamenti.

La rete ciclabile nazionale ha anche uno straordinario **valore d'uso per il turismo** che sempre più deve considerare al proprio interno approcci sostenibili per evitare che il turista distrugga con le proprie mani (leggi ruote e ali d'aeroplano) ciò che lo muove. Inoltre le reti dovrebbero penetrare nelle città, con la duplice funzione di messaggio di qualità ambientale e di concreta realizzazione per una mobilità dolce. Da questo punto di vista è sorprendente che l'Italia, il primo produttore di biciclette in Europa e tra i primi ad avere come risorsa il turismo, non abbia la benché minima politica per lo sviluppo del turismo in bici che tra l'altro è fortemente praticato da forestieri, Nordamericani in testa.

La **conservazione del territorio** è un altro importante aspetto perché lo sviluppo di una rete ciclabile (ciclopedonale) poggia prevalentemente sul recupero di viabilità minore esistente o potenziale. Ecco allora che la manutenzione idraulica di argini di fiumi e canali può diventare con pochissima spesa la realizzazione di una ciclovia. Lo stesso vale per il recupero di manufatti, sedimi, caselli e stazioni di linee ferroviarie dismesse e per la valorizzazione di strade vicinali e interpoderali vincolandole ad un uso dolce con specifici accordi con i frontisti.

La struttura della Rete

Come si può vedere dalla mappa di sintesi la rete Bicalitalia ha uno sviluppo di circa 12 000 km; si tratta di un traguardo apparentemente impossibile, ma che ci sembra comunque doveroso proporre perché è la minima "imbragatura" che comprende tutta la penisola. Lo schema è sostanzialmente una serie di itinerari nord-sud (numeri dispari) attraversati da vie est-ovest (*coast to coast*) numeri pari.

Poiché la funzione della rete nazionale è molteplice (ovvero globale in termini di promozione della bicicletta) i percorsi saranno scelti secondo la migliore qualità escursionistica disponibile nel territorio rurale, fluviale o costiero, ma dovranno anche "bucare" i centri storici per permettere al ciclista di arrivare elegantemente in sicurezza davanti al duomo di Milano, al Colosseo, a Mergellina. Gli itinerari dovranno tuttavia tenere conto dei limiti territoriali orografici e puntare il più possibile sulle risorse disponibili (canali, fiumi, ferrovie dismesse, parchi, ecc.) per minimizzare costi economici e impatti ambientali.

Nel disegnare Bicalitalia si è posta particolare attenzione ad includere tutto il territorio nazionale fino a comprendere ogni capoluogo regionale, ma è ovvio che la sensibilità dei governi locali che dimostreranno di condividere attivamente le

nostre proposte e hanno già progetti importanti finanziati o in corso di realizzazione, determinerà il concreto tracciato degli itinerari di Bicitalia.

Seguono ora alcuni *flash* sui singoli itinerari.

N°1 **Ciclopista del Sole**. E' l'itinerario principe che in linea di massima deve collegare tutto il paese isole comprese, con una forte valenza evocativa di una grande *greenway* nazionale. Gran parte della Ciclopista del Sole é ricompresa nell'itinerario EuroVelo n° 7, che entra in Italia al Brennero ed esce in corrispondenza del collegamento marittimo Italia -Malta al porto di Siracusa.

N°3 **La Via dei Pellegrini**. Questo itinerario fa riferimento alla via Francigena sia pure nella versione "EuroVelo" fino a Roma. In questo caso si entra in territorio nazionale dalla Svizzera al valico Chiasso/Como quindi si punta a Roma passando per Milano, Parma, Lucca, Siena. Da Roma si propone il raggiungimento di Brindisi (recuperando lunghi tratti di via Appia) che ha rappresentato per secoli il porto per pellegrini, crociati e cavalieri del tempo diretti a Gerusalemme. L'itinerario tocca dunque Roma, Fiuggi, Frosinone, Cassino, Benevento, Melfi, Gravina, Matera, Taranto e Brindisi.

N° 5 **Via Romea**. Il riferimento è legato in parte alla Via Annia che in epoca romana congiungeva Aquileia a Rimini, in parte al corridoio multimodale Tiberino - Adriatico che congiunge il centro Italia con il Nord Est e con l'Europa dell'Est.

N° 7 **Via Adriatica**. Collega Cervia con S. Maria di Leuca. Litoranea per eccellenza tocca la riviera più ricca di spiagge.

N° 9 **Alta via dell'Italia centrale**. Collega gli altipiani e i parchi dell'Italia centrale; si tratta di un itinerario molto interessante per bellezza paesaggistica e molto stimolante dal punto di vista dell'esercizio fisico. Dall'Appennino Umbro-Marchigiano si tocca Campo Imperatore e si raggiungono Campobasso e Benevento.

N° 2 **Via del Po e delle Lagune**. E' parte di EuroVelo e fa riferimento al Po e alla Laguna veneta. Con questa ciclovie si entra in Italia a Ventimiglia proseguendo nella piana del Po nel Cuneese, da dove si segue il grande fiume fino a Ferrara, per toccare poi Venezia e Trieste, dove l'itinerario europeo entra in Slovenia.

N° 4 **Le Vie del Triveneto**. Si tratta di un complesso sistema di itinerari sovraregionali, in parte esistente, con diversi *links* con la realtà austriaca e slovena.

N° 6 **Romagna-Versilia**. E' la ciclovie delle spiagge: la riviera romagnole collegata con la Versilia, attraverso le valli del Marecchia e dell'Arno.

N° 8 **Conero-Argentario**. Il cuore dell'Italia attraversato in orizzontale . Dal Conero si risale la valle del Potenza in direzione di Assisi (scollinando al passo di Termine, ovvero per l'altipiano di Colfiorito). Si raggiunge quindi Perugia per la Valle Umbra sino al lago Trasimeno, proseguendo per la valle del Chiani e del Paglia in direzione di Orvieto ed Acquapendente, Pitigliano, Fiume Albegna, promontorio dell'Argentario.

N° 10 **Via Salaria**. Ovvero da Roma a San Benedetto del Tronto. Risorse: tratti abbandonati della vecchia Salaria, da recuperare in pieno alla mobilità dolce.

N° 12 **Le Capitali del sud**. Napoli e Bari collegate da un nastro ciclabile. Da Bari a Ruvo, poi a Castel del Monte, Potenza, Avellino, Salerno e Napoli. Si tratta solo di un sogno?

L'ORGANIZZAZIONE DI PACCHETTI CICLOTURISTICI IN ITALIA: L'ESPERIENZA DI COMPAGNIA DELLA NATURA

Fabio Morosato, Compagnia della Natura
Viale IV Novembre 10, 44100 Modena
tel. 059 212621, e-mail: f.morosato@compagniadellanatura.it

Il segmento bici secondo Compagnia della Natura

Il cicloturismo è un modo di fruizione del tempo libero/vacanza secondo uno stile SLOW, SOFT, SMILE, SENSIBLE che si contrappone ad un "cannibalismo" del tempo, dei luoghi, delle opportunità. La domanda si diversifica per:

- CICLOTURISTI PURI (scelta delle due ruote come strumento di misurazione personale, in cui L'IMPORTANTE E' PERCORRERE a scapito del GODERE/VEDERE). Profilo: UOMO - 30/55 anni - Abitualmente pratica bici strada/MTB - Quasi mai viaggia con il proprio nucleo familiare - Il suo aggregato di riferimento è il gruppo sportivo/amici con il quale pratica l'attività sportiva

- VERDE IN OGNI MODO (persone dalla spiccata sensibilità ambientale che optano per vacanze "compatibili". Il loro ricorso alla bicicletta non è ripetitivo nella scelta della vacanza. Di volta in volta scelgono "prodotti/destinazioni" dalla diversa fruibilità/mobilità, purché rispondenti a criteri ecologici). Profilo: UOMINI 55% 25/45 anni - DONNE 20/40 anni - Viaggia sempre con il proprio nucleo di riferimento allargato ad una ristretta cerchia di persone che condividono la stessa filosofia di vita
- AVANGUARDIE...NON PER CASO (individui che SCELGONO un modo di fare VACANZA in linea con stili e aspirazioni di vita. La scelta del COME viaggiare e scoprire è prioritario rispetto alla destinazione. La bicicletta è uno STRUMENTO itinerante, al pari di altri mezzi - a piedi, in battello, a cavallo, ecc. - che consentono l'approccio dei territori ai ritmi di PASSEGGIO = DIVERTIMENTO) Profilo: UOMO 55% 30-45 anni - DONNE 45% 25-45 anni - Viaggia sempre con il proprio nucleo di appartenenza - Spesso si aggrega o aggrega. Notevole l'incidenza di famiglie giovani con figli (2-12 anni). Questo segmento rappresenta circa l'8% dell'intera domanda turistica interna

Le esigenze del segmento da noi presidiato (le avanguardie)

Sul fronte della ciclabilità:

- percorsi riservati (strade se non con vere piste, con segnaletica orizzontale e verticale ben visibile)
- MAGGIORE PRATICABILITA' ALL'INTERNO DEI CENTRI URBANI
- manutenzione dei manti stradali
- manutenzione dei percorsi secondari sterrati o con materiale stabilizzante

Sul fronte della segnaletica e della cartografia:

- indicazione di km./percordanze orarie progressive sulle sedi percorribili
- indicazione di punti di ristoro/sosta, punti di assistenza tecnica, assistenza per bambini, ecc.
- indicazione di siti turistici anche minori
- sviluppo di una cartografia più dettagliata, in cui privilegiare non tanto il kilometraggio, quanto il tempo di percorrenza in funzione delle cose che si possono vedere, fare o provare

Sul fronte dell'organizzazione complessiva del viaggio:

- assicurare il massimo comfort (trasporto dei bagagli, assistenza, LIVELLO RICETTIVO: o agriturismo o albergo almeno 3 stelle)
- possibilità di raggiungere le destinazioni europee in treno con al seguito la propria due ruote
- sempre maggiore attenzione alle esigenze dei più piccoli
- proposte capaci di combinare più elementi di viaggio: attivismo + natura + enogastronomia + storia + arte + eventi + ecc.

Compagnia della Natura ed il suo impegno etico

- impegnarsi nell'affiancare le Pubbliche Amministrazioni locali nello sviluppo della "ciclabilità" dei centri, perché il miglioramento della vivibilità quotidiana può favorire anche l'incremento di una domanda consapevole
- supportare imprese locali (nuove o già esistenti) ad intraprendere il prodotto "attivo" (bici, a piedi, ecc.), per fare crescere anche l'importanza economica di un segmento oggi "annicchiato"

L'ORGANIZZAZIONE DI PACCHETTI CICLOTURISTICI IN GERMANIA: L'ESPERIENZA DI AKTIV-REISEN VELOTOURS

Karin Franke, Aktiv-Reisen Velotours

Ho lavorato per 5 anni come direttore commerciale presso *Aktiv-Reisen velotours* di Costanza, *tour operator* tedesco che dal 1982 propone viaggi confortevoli in bici con trasporto bagagli al seguito. Attualmente lavoro come consulente turistico *freelance* specializzato in cicloturismo.

Il cicloturismo in Germania, alcuni dati:

- 190 itinerari ciclabili a lunga distanza, per uno sviluppo complessivo di circa 40.000 km
- 1,9 milioni di tedeschi che fanno vacanze in bicicletta
- 150.000 pernottamenti annui di cicloturisti lungo il tratto tedesco del Danubio, 250.000 sulle rive del lago di Costanza
- volume d'affari: 8 miliardi di marchi tedeschi

I *tour operator* tedeschi attivi nel cicloturismo:

- più di 150 *tour operator* attualmente attivi
- 80-90.000 viaggi venduti
- solo alcuni dei *tour operator* che operano nel cicloturismo sono di prima grandezza: la maggior parte di essi sono piccole strutture specializzate in questo specifico settore di mercato
- *Velotours* (Costanza) è il *tour operator leader* nel segmento dei viaggi individuali (senza accompagnatore)
- *Rotalis* (Baldham, Baviera) è il *tour operator leader* nel segmento dei viaggi di gruppo (con accompagnatore)

Profilo di Velotours:

- fondato nel 1982 da Manfred Kloss
- sede a Costanza e 6 uffici decentrati in altre città
- 20 addetti per tutto il corso dell'anno, oltre di 100 in alta stagione
- volume d'affari previsto per il 2000: circa 9,5 milioni di marchi tedeschi, pari a 9.200 viaggi venduti

I *target groups*:

L'immagine del cicloturista è cambiata:

- oggi il cicloturista è una persona agiata, che si colloca nelle fasce centrali di età e fra le classi sociali medio-alte
- il cicloturista è alla ricerca di comfort e di qualità per quanto riguarda tutti gli aspetti della vacanza

Le destinazioni:

Velotours ha proposto quest'anno i seguenti viaggi in bici:

- 68 viaggi in Germania, fra cui il Danubio, il Reno, il lago di Costanza, la *Romantische Straße*, ecc.
- 25 viaggi in Europa, fra cui Italia, Spagna, Francia, Svizzera, Austria, penisola Scandinava, Irlanda, ecc.
- 2 viaggi in altri continenti

I servizi offerti:

Per i viaggi individuali senza accompagnatore *Velotours* offre i seguenti servizi:

- possibilità di iniziare il viaggio tendenzialmente in un giorno qualsiasi
- prenotazione anticipata di tutti gli alberghi
- trasporto bagagli da una tappa all'altra dell'itinerario
- noleggio biciclette di alta qualità
- attrezzature di alta qualità
- servizio di pronto intervento
- mappe e informazioni dettagliate sull'itinerario

Esperienze di *Velotours* in Italia:

- l'unico pacchetto cicloturistico in Italia offerto da *Velotours* è il *tour* della Toscana
- la qualità dei servizi offerti al cicloturista in Italia è considerata insoddisfacente
- *Velotours* ha invano cercato collaboratori e *partner* affidabili in Italia
- manca ancora in Italia un'offerta di viaggi cicloturistici adatta al mercato tedesco e orientata a specifici *target-group*

Condizioni necessarie allo sviluppo del cicloturismo in Italia:

- una rete attrattiva di percorsi ciclabili
- l'offerta di strutture ricettive confortevoli per il ciclista
- servizi affidabili per il cicloturista
- azioni più efficaci di *marketing* e di promozione del cicloturismo su tutto il territorio nazionale

Conclusioni:

- l'Italia costituisce una delle destinazioni più popolari fra i cicloturisti tedeschi
- vi è una consistente domanda di viaggi cicloturistici e un grande potenziale di sviluppo per il cicloturismo in Italia
- è tuttavia indispensabile migliorare la qualità dell'offerta e orientare l'offerta su specifici *target-group*

TRENO + BICI IN BRIANZA

Laura Anselmi, Ferrovie dello Stato, Direzione Regionale Lombardia
e Consorzio Ferrovie Lombarde, Comune di Arcore e Comuni della Brianza
Ferrovie dello Stato, Corso Magenta 24, 20123 Milano
tel. 02 72439 340

Ci permettiamo di offrire ad un incontro così importante il nostro modesto contributo di esperienze fatte per il cicloturismo nell'area Nord/Milano, la ben nota Brianza, ed anche le intenzioni che vanno oltre tale attività e tendono ad una rivalutazione generale della bicicletta, quale strumento ecologico indispensabile nella realtà odierna.

Già da tempo lungo il fiume Adda sono attivi percorsi cicloturistici importanti che consentono di visitare ambienti storici e suggestivi, vecchie chiuse Leonardesche ed uno degli ultimi traghetti fluviali ad acqua ancora esistenti, oltre ai

monumenti dell'archeologia industriale, che proprio lungo tale fiume ha iniziato il suo cammino, con centrali elettriche d'inizio secolo (alcune ancora in funzione), un villaggio operaio (Villaggio Crespi a Capriate), citato dal punto di vista architettonico come opera d'arte moderna. Tra i più frequentati della zona sono i percorsi che partono dalle stazioni F.S. di Cassano d'Adda, Paderno d'Adda, Calolziocorte, facilmente raggiungibili con i treni regionali, grazie anche alla sensibilità delle amministrazioni comunali Brianzole, che sempre più stanno incentivando la costruzione di piste ciclabili intercomunali adeguate.

Circa tre settimane fa è stato attivato un nuovo servizio, questa volta destinato al fiume parallelo Lambro: il TRENO DEI TRE PARCHI, che consente un accesso più razionale e "cicloturistico" (con agevolazioni per il trasporto della bici sulle automotrici della linea Milano - Monza - Oggiono - Lecco) ad altri tre prestigiosi centri e precisamente:

- IL PARCO DI MONZA noto a tutti per l'autodromo, ma fonte di percorsi cicloturistici eccezionali;
- IL PARCO REGIONALE DELLA VALLE DEL LAMBRO, che consente, grazie agli studi fatti, una minuziosa e completa ricerca nell'ambito della vegetazione e degli animali, dai rettili agli uccelli, e la possibilità di accedere sia alle vecchie cascine che alle ville più prestigiose.
- IL PARCO DI SALA AL BARRO che consente di giungere a stupende terrazze panoramiche che da un lato spaziano su tutta la pianura Lombarda e dall'altro offrono una visione panoramica del bacino del lago di Lecco con la superba corona delle montagne dolomitiche, dal gruppo del Resegone a quello delle Grigne.

Oltre a questi risultati prettamente cicloturistici, la Brianza ospita aziende di grande importanza produttiva internazionale con un rilevante numero di addetti, che per alcune supera le 5000 unità. È stato conseguentemente attivato un tavolo di incontro tra i Mobility Manager delle Aziende, delle Aree a nome dei Comuni e della Provincia di Milano e delle F.S., per affrontare i problemi della mobilità suscitati dal rapporto casa/lavoro/casa ed offrire soluzioni articolate, in considerazione del fatto che lo studio di area ha evidenziato una distanza media tra il punto di partenza e l'azienda di circa 3-4 km (la stessa distanza intercorre da punti nevralgici di interscambio delle F.S.).

Con tali dati e con la disponibilità delle Aziende ad offrire nell'ambito delle stesse, sia parcheggi per le bici, sia locali attrezzati per accogliere i dipendenti (docce, armadietti per cambio abiti ed altro ancora), si sono avviati studi che consentano l'esame delle possibilità di trasporto offerte dai treni regionali, e adeguamenti di piste ciclabili e aree di parcheggio custodite presso le stazioni F.S., nell'ottica dei programmi europei già da tempo realizzati, che ci invitano a migliorare sensibilmente il nostro rapporto con tale mezzo di trasporto.

Non è certamente un compito facile, in quanto la cultura dell'AUTOMANIA è sempre imperante, ma sta sempre più maturando la consapevolezza delle conseguenze negative sotto gli occhi di tutti, dagli incidenti, agli inquinamenti, alle difficoltà varie ecc.

Il compito è serio e fondamentale per una vita migliore e più responsabile; proprio la bicicletta, strumento unico per mettere in luce le forze disponibili di ciascuno di noi, è a nostro parere un elemento stimolante in cui crediamo.

Auguriamo a tutti buon lavoro ed porgiamo i nostri più cordiali saluti.

LETTERA APERTA AL MINISTERO DEL TESORO PER IL RIFINANZIAMENTO DELLA LEGGE 366/98

Augusto Castagna, Associazione Italiana Città Ciclabili
Via Mauro Macchi 32, 20124 Milano
tel. 02 66981818

Egregio Signor Ministro

Nell'ottobre del 1998, il Parlamento Italiano ha approvato la legge n. 366: "norme per il finanziamento della mobilità ciclistica".

Con essa si è costituito un fondo per il finanziamento di interventi a favore della ciclabilità presso il Ministero dei Trasporti.

Il percorso attuativo della legge prevedeva che i Comuni, la Province e gli altri enti territoriali inviassero alle Regioni i progetti di interventi finalizzati a: realizzazione di reti di piste ciclabili e ciclopedonali; costruzione e dotazione di parcheggi attrezzati e di centri di noleggio riservati alle biciclette; realizzazione di conferenze, attività culturali ed iniziative educative atte a promuovere la conversione dal trasporto motorizzato a quello ciclistico; ecc.

Alle Regioni competeva il ruolo di redigere i piani regionali di riparto dei finanziamenti per la realizzazione di reti di percorsi ciclabili integrati ed, infine, il Ministero dei Trasporti, acquisito il parere della Conferenza permanente per i rapporti Stato Regioni, approvava la ripartizione della quota annuale del fondo stesso.

Il 10 febbraio u.s., dopo solo 14 mesi, è terminato l'iter e il Ministero dei Trasporti ha attribuito ad ogni Regione la quota spettante.

L'Associazione Italiana Città Ciclabili conferma il proprio giudizio positivo sulla legge e sulla sua attuazione. Il suo successo è andato oltre ogni nostra aspettativa. Infatti, i Comuni, le Province e gli altri enti territoriali (Parchi, Comunità Montane, ecc.) hanno presentato alle rispettive Regioni, 1.300 progetti; l'80% di essi sono stati considerati ammissibili alla richiesta di finanziamenti perché rispettosi dei criteri contenuti nella legge 366. Si tratta di progetti che sono parti di piani di reti ciclabili approvati con apposita delibera comunale o provinciale, privilegiando i percorsi di collegamento di edifici scolastici e trasporti pubblici, in coerenza con il contesto paesistico prevedendo inoltre il cofinanziamento del 50% dell'ente proponente.

E' un fatto molto positivo e conferma che negli enti territoriali si è finalmente diffusa la consapevolezza che la bicicletta può e deve essere considerata a tutti gli effetti un mezzo di trasporto capace di soddisfare una determinata domanda di spostamenti brevi, nelle aree urbane, e contribuire, sia pure modestamente, ad allentare il congestionamento automobilistico sempre più insopportabile per i suoi costi economici, sociali e ambientali.

Ora è provato che il fondo costituito con la 366 è risultato inadeguato rispetto alla reale volontà e necessità dei Comuni e degli enti territoriali e, quindi, mentre noi chiediamo a tutti gli enti territoriali e alle Regioni di destinare più risorse alla ciclabilità, chiediamo a Lei e al Governo italiano che in occasione della prossima legge finanziaria si provveda al rifinanziamento della 366 in modo consistente.

Noi siamo convinti che questa richiesta non sia funzionale a soddisfare un interesse particolare o settoriale ma che essa risponda ad un bisogno della collettività. Con un significativo rifinanziamento della 366 si consolida e si stimola ulteriormente gli enti territoriali ad investire in opere per rendere ciclabile il territorio del nostro Paese. In fondo si tratta di una scelta coerente con l'impegno dell'attuale governo di aiutare gli enti locali ad affrontare la situazione della mobilità in generale e di quella urbana in particolare.

In tutta l'Europa è dimostrato che i costi per gli interventi capaci di aumentare gli spostamenti facendo uso della bicicletta sono compensati dai benefici in tempi brevi.

La nostra associazione è certa di poter contare sulla Sua sensibilità. Esprimendo tutta la nostra disponibilità a fornirLe, nel caso lo ritenesse utile, la documentazione in nostro possesso sulle attività degli enti territoriali a favore della ciclabilità per riportare ad essa la scelta del rifinanziamento della legge 366, Le inviamo i nostri più distinti saluti e gli auguri di buon lavoro.

SISTEMI CICLOPEDONALI EXTRAURBANI IN PROVINCIA DI MANTOVA: CICLOPEDONALE MANTOVA-PESCHIERA, ITINERARI DEL PO

Giovanni Pavesi, Assessore Lavori Pubblici e Pianificazione Territoriale Provincia di Mantova
Via Principe Amedeo 30, 46100 Mantova
tel. 0376 204 317 - 316 - 315 - 314 - 313
e-mail: progrmn@tin.it

Il bisogno di spazi veicolari adeguati alla circolazione della bicicletta, protetti dalle interferenze degli altri veicoli più pesanti, si è registrato ormai da diversi anni.

L'uso del mezzo a due ruote senza motore nella nostra provincia risulta ancora frequente per spostamenti di lavoro e non solo di svago.

Questa tradizione ha sempre trovato un adeguato spazio sulle strade normali fino a quando l'aumento di flusso veicolare pesante ed il diffondersi di incidenti non hanno cominciato a reprimere tale abitudine.

Lo sviluppo dei costi di trasporto e delle esigenze fisico-sportive ha riproposto nuovamente il bisogno di poter utilizzare la bicicletta per spostamenti anche di alcuni Km.

Il progetto del Sistema di piste ciclabili sviluppato dalla Provincia di Mantova è teso al raggiungimento di alcuni obiettivi.

Il primo è quello di creare una occasione per lo studio di uno o più percorsi ciclopedonali che agevolino la fruizione dell'ambiente e delle risorse storico-culturali nel territorio mantovano. Per raggiungere questo obiettivo si sono

considerate la valle del Mincio tra Mantova e Peschiera e l'asta del Po come assi principali di una serie di diramazioni secondarie che avranno lo scopo di allargare la fascia di conoscenza del territorio, valorizzando così tutte le emergenze architettoniche ed ambientali dell'interno.

Il secondo obiettivo è quello di studiare un percorso che, da un lato utilizzi una serie di servizi già esistenti (pubblici e privati) e che, dall'altro, consenta di riutilizzare gli eventuali edifici disponibili (esempio alcune stazioni della vecchia ferrovia Mantova-Peschiera) come nuove attrezzature per la pista ciclabile e per gli altri percorsi di viabilità minore.

La creazione di aree attrezzate, di piccoli spazi adibiti a parcheggio, pensati anche in funzione di un uso delle acque dei fiumi (discesa in canoa, piccoli gommoni, etc.) una efficiente segnaletica specifica, sussidiaria e complementare a quella esistente (Parco del Mincio, Associazione colline Moreniche) hanno reso più agevole e costante la fruizione delle potenzialità turistico - ambientali delle zone.

Alcune importanti emergenze ambientali, quali Bosco Fontana, il Parco delle Bertone, oltre al Parco del Mincio che delimita tutta la valle, hanno orientato l'Amministrazione della Provincia di Mantova ad intervenire, in prima istanza, con lotti che collegassero il capoluogo con tali emergenze.

In secondo tempo si è studiato il collegamento con l'alto Mincio e Peschiera, individuando nel Lago di Garda un polo attrattivo di grande interesse.

Da sottolineare che i paesi che forniscono il maggior flusso turistico al bacino del Garda e Mantova (Germania, Olanda e Francia) sono quelli con maggior estensione di piste ciclabili.

Si è provveduto quindi, alla realizzazione del tratto Mantova-Bosco Fontana-Parco Bertone (Pista in sede propria) individuando poi una serie di itinerari subito utilizzabili (su strade secondarie poco trafficate su cui è stata allestita la segnaletica) che portassero al Garda, in attesa di completare il collegamento Bosco Fontana-Peschiera con pista su sede propria.

Gli accordi con la Provincia di Verona hanno portato ad un progetto comune che collegasse Mantova con Peschiera, utilizzando alcune risorse importanti quali le strade alzaie del Fiume Mincio e dello Scaricatore Pozzolo-Maglio ed alcuni tratti della ex ferrovia Mantova-Peschiera.

L'occasione rappresentata dall'ex ferrovia assume in sé il significato di riuso del patrimonio pubblico abbandonato ma esistente, al fine di una risposta ai nuovi bisogni della collettività mantovana sia in termini di recupero ambientale - sportivo, sia in termini di promozione dell'economia turistica.

Conseguentemente, la Provincia di Verona ha realizzato tutti i tratti di sua competenza, mentre la Provincia di Mantova è in procinto di realizzare l'ultimo tassello per il completamento del sistema., il tratto Marmirolo-Marengo, già progettato e inserito nel programma triennale dei lavori pubblici 2000-2002.

Molto suggestivo dal punto di vista paesaggistico, il tratto che sta per essere realizzato è totalmente immerso nel verde dell'alta pianura morenica e sarà, esclusivamente a disposizione di ciclisti, pedoni e persone a cavallo.

La partenza è prevista a Marmirolo nei pressi della vecchia stazione della ex ferrovia Mantova-Peschiera.

Da questo punto la pista prenderà il posto della massicciata dell'ex ferrovia fino superato l'abitato di San Brizio alla località La Rotta.

Per motivi tecnici e paesaggistici si abbandonerà la vecchia ferrovia e si raggiungerà Marengo utilizzando cappezzagne esistenti e alcuni tratti in sede nuova fiancheggiando la sede della strada Provinciale.

Il tratto già realizzato in collaborazione con la provincia di Verona parte da Marengo, prosegue poi per Pozzolo e Borghetto, costeggiando rispettivamente, lo scaricatore Pozzolo-Maglio prima e il Mincio poi, sempre in sponda sinistra. A Borghetto, punto cardine del sistema, è possibile prima di proseguire per Monzambano e Peschiera, sempre in sponda sinistra del Mincio, il passeggio sull'itinerario già esistente da parecchi anni che utilizza strade secondarie poco trafficate sulle quali è stata posizionata la necessaria segnaletica.

Il completamento del sistema permetterà di collegare tra loro e anche con Mantova varie frazioni: Pozzolo, S. Brizio, La Rotta, Marengo oltre agli importanti centri di Marmirolo, Veggio, Borghetto Monzambano, Ponti sul Mincio e Peschiera.

L'interconnessione tra i due sistemi raccorderà anche le località di Goito, Volta Mantovana e Porto Mantovano.

Anche il Consorzio "Parco Naturale del Mincio" ha in questi anni realizzato anche con il contributo del comune di Mantova tratti importanti quali Mantova-Canottieri Mincio, Mantova-Angeli, ed un tratto che collega fra di loro le sponde dei laghi di Mantova.

E' previsto nel 2001 il completamento di tutto l'itinerario che partendo da Mantova città arriverà a Peschiera.

La Provincia di Mantova ha inoltre individuato altri itinerari, alcuni dei quali presenti sulla cartoscheda del Touring-Club turismo in Bicicletta (realizzata con il contributo della provincia di Mantova e il Parco del Mincio), quali: l'OltrePò Mantovano e la civiltà contadina, lungo il Po e l'Oglio a Sabbioneta.

Sono itinerari che sfruttando le alzaie dei fiumi Mincio, Po, e Oglio e strade secondarie poco trafficate, uniscono a valori ambientali di grande interesse (le verdi aree umide del basso Mincio, le lanche e le isole del Po, lo sbocco dell'Oglio nel Po in località Torre d'Oglio) importanti beni architettonici (nuclei storici e borghi, opere di architettura civile, della produzione, fortificata e religiosa).

Nei programmi futuri si vuole attivare con la Provincia di Modena un gruppo di lavoro per definirne la fattibilità di utilizzare le strade arginali del fiume Secchia che, connettendosi col Po, permetterebbero di avere un itinerario paesisticamente interessante fino a Modena.

Il costo potrebbe essere contenuto dalla disponibilità delle aree pubbliche e dalla presenza del fondo stradale ghiaiato.

SVILUPPO DEL CICLOTURISMO NELLA REGIONE EMILIA-ROMAGNA

Raffaele Spiga, Assessorato Turismo Regione Emilia Romagna
Viale Aldo Moro 64, 40127 Bologna
tel. 051 283989, e-mail: rspiga@regione.emilia-romagna.it

La situazione:

- Il fenomeno del turismo in bicicletta, pur rappresentando attualmente una piccola realtà nel panorama del turismo regionale e nazionale, è comunque attentamente seguito dalla Regione e da altri enti locali. La Provincia di Ferrara in particolare (Ferrara è Città della bicicletta) intende focalizzare sul cicloturismo e sulla bici in generale un'importante quota della propria immagine turistica (città d'arte + turismo ecologico).
- La Regione è già attraversata da itinerari percorribili in bicicletta, che vedono la presenza in particolare di turisti tedeschi, austriaci ed olandesi: si tratta di turisti per lo più individuali che attraversano la Regione in direzione Nord-Sud su due linee principali: 1) Ferrara o Mantova - Modena - Appennino - Pistoia - Firenze 2) Ferrara - costa adriatica - Forlì - Appennino - Arezzo. A queste si è recentemente avviato un piccolo ma significativo flusso sul percorso della Via Francigena (province di Piacenza e Parma) sempre verso la Toscana.

Gli obiettivi:

- Inserire il territorio regionale in **percorsi europei**, in particolare progetto EUROVELO e linea Monaco-Rimini (progetto Alpe-Adria da inserire per un finanziamento sul fondo INTERREG della U.E.).
- Definire una **rete regionale** di percorsi ciclabili di attraversamento nord sud (potenziando gli attuali) e avviandone di altri ovest-est: lungo il corso del Fiume Po, lungo la Via Emilia da Piacenza a Rimini su percorsi alternativi paralleli alla SS. 9. L'obiettivo è di realizzare dei percorsi **in sicurezza**, adatti ad una utenza mediamente allenata, sui quali costruire dei pacchetti turistici.

Le azioni:

- Sul fronte della realizzazione del potenziamento della rete di piste ciclabili **l'Assessorato ai Trasporti** ha approvato il programma di interventi da inserire sulla Legge 366/96: sono previste realizzazioni per 12 miliardi di lire in tre anni 1999-2001: dei 276 progetti pervenuti, 207 sono stati dichiarati ammissibili, e di questi 37 (prioritari) sono in fase di esecuzione.
- Dal 1° gennaio 2000 **l'Assessorato Turismo** ha avviato una collaborazione con l'Associazione FIAB che prevede, sulla base di uno studio conoscitivo dell'esistente, **la presentazione di una proposta per la realizzazione di una "rete del cicloturismo"** regionale, cioè di un progetto complessivo che tenga conto dell'esistente e sviluppi una idea complessiva. L'idea è di attivare una linea di finanziamento attraverso un progetto speciale (previsti dalla L.R. 3/93) da avviare nel 2001.
- Sul fronte dell'offerta turistica si punta a creare un **Club di prodotto** del turismo in bicicletta, formato da tutti gli operatori interessati al settore ed inseriti sui percorsi. L'aggregazione dei privati è sostenuta dalla Regione con finanziamenti della legge 7/98 (promo-commercializzazione turistica).

IN BICI IN LOMBARDIA

Luciano Luccini, Ferrovie dello Stato, Direzione Regionale Lombardia
Corso Magenta 24, 20123 Milano
tel. 02 72439 340

La Direzione Regionale Lombardia ha da tempo avviato una campagna di sensibilizzazione all'uso congiunto del treno e della bicicletta, i due mezzi di trasporto ecologici per eccellenza.

Il connubio "treno + bicicletta" permette di ovviare ai limiti connaturati in questi due mezzi: il treno ha per sua natura un tragitto vincolato, la bicicletta non permette spostamenti lunghi; insieme consentono però di raggiungere destinazioni anche lontane.

La bicicletta può entrare nella catena del trasporto "prima, durante e dopo" il treno: viene utilizzata per arrivare in stazione, è trasportata in treno verso le località desiderate, può essere noleggiata nelle località di arrivo del treno.

Nei pressi di 68 stazioni ferroviarie lombarde sono stati allestiti altrettanti parcheggi coperti e dotati di rastrelliere per la sosta delle biciclette per un totale di 5.971 posti - bici. È sufficiente osservare queste aree nei giorni feriali per comprendere il grande successo che riscuotono: numerosi pendolari utilizzano la bicicletta per raggiungere la stazione e da lì, con il treno, arrivare nelle sedi lavorative. Con queste realizzazioni si contribuisce alla diminuzione del traffico veicolare e dell'inquinamento che ne consegue: la certezza di trovare un posto a cui affrancare la bici forse ha convinto qualcuno che prima utilizzava l'auto a usare la bicicletta, migliorando così la propria salute e quella altrui.

Non si deve dimenticare che la bicicletta è anzitutto un mezzo di trasporto. In alcune realtà della Lombardia è possibile utilizzare congiuntamente il treno e la bicicletta per raggiungere le sedi lavorative: la bici viene trasportata con il treno e poi utilizzata per arrivare in ufficio. È evidente che per realizzare questi progetti è necessario l'impegno di più soggetti: i Comuni perché realizzino piste ciclabili che colleghino le stazioni alle sedi produttive più importanti, le Ferrovie perché incrementino le possibilità di trasporto delle biciclette, le Aziende perché realizzino parcheggi per le bici e spazi di servizio per cambiarsi, fare la doccia, ecc.

Da settembre 2000 il trasporto delle biciclette in treno sarà ancora più facile: la Direzione Regionale Lombardia offrirà questo servizio su tutti i treni Regionali e Diretti effettuati dalla Direzione stessa (in un giorno feriali medio invernale circolano 947 Regionali e 82 Diretti, in un giorno festivo medio invernale 491 Regionali e 65 Diretti), con l'obiettivo di estendere tale servizio anche ai 38 Interregionali che le competono. Nel solo mese di maggio u.s. le biciclette trasportate sono state più di 400: un risultato incoraggiante ma che può essere ancora migliorato. L'approssimarsi della stagione estiva lascia supporre un aumento della richiesta di trasporto biciclette, anche in considerazione del limitato costo del servizio: solo £. 7.000 per ciascuna bicicletta trasportata, £. 5.000 per i possessori di Carta Amicotreno. È in vendita anche un abbonamento annuale al costo di £. 80.000.

Il cliente del treno non è abbandonato a se stesso neanche quando arriva in una stazione: è allo studio una pubblicazione contenente i più interessanti itinerari ciclabili della Lombardia raggiungibili con il treno. Questa pubblicazione conterrà indicazioni utili sulle distanze, sui percorsi e sulle principali attrazioni dei luoghi attraversati. La collaborazione della FIAB e di Legambiente assicura una particolare attenzione all'aspetto sportivo e naturalistico degli itinerari suggeriti.

Non tutti gli amanti di un turismo ecologico e "lento" però viaggiano con la bicicletta al seguito. Proprio per loro (molti di questi sono turisti stranieri) la Direzione Regionale Lombardia ha progettato un servizio di noleggio biciclette nelle stazioni di maggior attrazione turistica. Il nostro intento è quello di fornire ai numerosi turisti che visitano le città d'arte della Lombardia, i parchi o gli itinerari ciclistici da noi proposti, un servizio efficiente. Il noleggio biciclette sarà possibile per tutti coloro i quali ne faranno richiesta: sarà così possibile conoscere la propria zona in sella ad una bicicletta.

Il progetto ha una prima realizzazione pilota a Mantova, dove per fine giugno saranno disponibili 25 biciclette a noleggio. L'iniziativa ha ricevuto l'appoggio fondamentale delle istituzioni e del mondo produttivo locali, che hanno provveduto a stanziare i necessari fondi per l'acquisto delle biciclette e per la promozione dell'iniziativa. Le Ferrovie hanno contribuito alla progettazione e realizzazione del materiale divulgativo, al disbrigo delle formalità necessarie (assicurazione, contabilizzazione degli incassi, ecc.) e gestiranno il noleggio vero e proprio, nonché la manutenzione e la custodia delle biciclette.

In ordine di tempo, l'ultima iniziativa promossa è stata la realizzazione del "Treno dei tre parchi". La Direzione Regionale Lombardia, con la collaborazione di Sindaci, Comitati e giornali locali, a partire da domenica 28 maggio riporta nei giorni festivi e per un periodo sperimentale sino al 17 settembre, i treni della Brianza sino alla stazione di Milano Porta Garibaldi offrendo un servizio cadenzato ogni due ore con 6 coppie di treni, con tutte le fermate nei centri della linea sino a Lecco e con un apposito servizio di trasporto biciclette al seguito sui treni. Il tragitto del treno attraversa i parchi di Monza, della Valle del Lambro e del Monte Barro, consentendo di trascorrere una domenica "ecologica" al 100%. Per

questa iniziativa sono stati previsti particolari abbonamenti, validi solo su questa linea e nei soli giorni festivi: l'abbonamento all'iniziativa costa £. 51.000 e permette di viaggiare a piacere sulla linea; con la bici al seguito il costo diventa di £. 66.000. per i ragazzi sotto i 16 anni queste cifre scendono rispettivamente a £. 15.000 e £. 37.000.

Domenica 25 giugno u.s. il "Treno dei tre parchi" ha trasportato 357 persone e 21 biciclette.

TUTELA, RECUPERO E VALORIZZAZIONE DEGLI AMBITI FLUVIALI, TERRITORIALI, AMBIENTALI E DI PAESAGGIO DEI TORRENTI PARMA E BAGANZA

Umberto Rovaldi, in collaborazione con Sergio Peri, Guido Canali, Bordi-Rossi-Zarotti associati, Claudio Pedroni studio Rovaldi, Strada Nino Bixio 32/A, 43 100 Parma
tel. 0521236529, e-mail: rovaldi@tin.it

Il Progetto di tutela, recupero e valorizzazione degli ambiti fluviali, territoriali e ambientali dei Torrenti Parma e Baganza, redatto in applicazione del Piano Territoriale Paesistico Regionale dell'Emilia Romagna, ha per oggetto la fascia appenninica fino alla bassa pianura parmense e riguarda gli ambiti fluviali dei Torrenti Parma e Baganza ricompresi nei Comuni di Calestano, Terenzo, Felino, Sala Baganza, Collecchio, Parma (relativamente al T. Baganza), Langhirano, Lesignano Bagni, Parma, Torrile, Colorno (relativamente al T. Parma).

Gli ambiti fluviali considerati unitariamente presentano diversificate valenze paesaggistico-ambientali ed un'urgente esigenza di una complessiva tutela e valorizzazione sia a livello urbano che territoriale. In questo senso il sistema fluviale si configura come una grande potenzialità su cui impostare il recupero del territorio nel suo complesso.

Nell'ambito di una strategia generale per il miglioramento della qualità ambientale e del paesaggio della provincia di Parma, il progetto concorre prioritariamente alla realizzazione di una rete ecologica territoriale, individuando i due corsi d'acqua come principali corridoi ecologici da cui partire per avviare ipotesi di ripristino qualitativo e di conservazione della naturalità diffusa del territorio circostante.

A tal fine il progetto mira alla ricostruzione e qualificazione delle connessioni fisiche fra gli elementi puntuali e lineari di riconosciuto valore ecologico che, pur in frammentario, costituiscono i punti nodali su cui strutturare la rete ecologica a scala territoriale.

Inoltre l'area nel suo complesso si configura come ambito territoriale di importanza strategica per congiungere e valorizzare alcune fra le più importanti realtà dell'offerta turistica provinciale.

In tal senso l'attenzione progettuale è indirizzata alla definizione di un quadro organico delle possibilità di fruizione offerte dal territorio, differenziate e verificate in funzione delle peculiarità ed esigenze di tutela naturalistica e paesaggistica dei luoghi.

Si pensa in particolare ad un percorso che, partendo dal recupero della storica direttrice insediativa farnesiana e facendo fulcro nella città di Parma, colleghi gli ambiti di riconosciuto interesse storico-culturale e naturalistico presenti nella parte collinare (Castello di Torrechiara, lungo il T. Parma; il Parco Regionale *Boschi di Carrega*, lungo il T. Baganza) e nella parte di pianura (Reggia di Colorno, Bosco di Torrile e il paesaggio del Po).

Il *filo verde delle piste pedonali e ciclabili (circa 70 Km) per argini e golene* costituirà l'elemento di connessione e di continuità fra gli storici siti ducali (Pilotta e Giardino di città; Rocca di Sala e Casino dei Boschi; Reggia di Colorno), fra le testimonianze di architettura rurale (chiese d'argine, case torri, mulini, etc.), di archeologia idraulica, e fra altri antichi segni insediativi (le tracce di centuriazione, la viabilità medievale o quella farnesiana, le vecchie carraie e cavedagne, etc.)

In tale ipotesi assumono un'importanza prioritaria i tratti periurbani dei torrenti Parma e Baganza, per le possibilità di costruire nuove relazioni fra la città e il territorio circostante. Ciò in particolare al fine di spostare l'ottica del progetto verso un utilizzo innovativo delle aree a naturalità diffusa non adeguatamente valorizzate, con la creazione di "oasi periurbane" di tutela naturalistica localizzate a sud della città; il recupero delle fasce golenali consentirebbe di assegnare compiutamente ai torrenti il ruolo di corridoi ecologici.

Un secondo obiettivo è rendere visibili realtà periurbane e territoriali poco note e marginalizzate - *latenti* - ma di grande potenzialità in una ipotesi di recupero che permetta alla collettività l'accesso ed un uso non più abusivistico delle aree golenali, ma ricreativo e culturale, opportunamente regolamentato, al fine di portare a soluzione i rilevanti problemi di gestione e manutenzione di questi luoghi, molto spesso considerati "terra di nessuno".

Per posizione geografica la provincia di Parma si trova inserita nella rete degli itinerari europei denominata *EuroVelo* che l'Unione Europea ha recentemente lanciato come progetto per unire tutti gli stati dell'Europa geografica con itinerari ciclabili.

Ancora prima di *EuroVelo* la FIAB (Federazione Italiana Amici della Bicicletta) ha incluso la provincia di Parma nel progetto nazionale denominato *Ciclopista del Sole*, di cui fa parte la pubblicazione della mappa (edita con il contributo dell'Assessorato al Turismo della Provincia di Parma) che descrive il migliore percorso disponibile attualmente da Mantova al Passo della Cisa per il ciclista che si sposta da nord a sud della penisola. Nella mappa tuttavia le strade scelte non sono piste ciclabili in sede propria poiché al momento non ve ne sono di realizzate.

Con il presente progetto le aste fluviali del Baganza e del Parma vengono nobilitate dal punto di vista cicloturistico e si realizzerebbe un altro segmento del grande progetto *Ciclopista del Sole* ed *EuroVelo* per garantire dei corridoi di viabilità minore, non motorizzata, prima che tutte le nostre terre siano ricoperte d'asfalto e di cemento.

L'obiettivo è quello di un'utopia possibile che individua nei percorsi ciclabili e nel ripensamento del sistema dei trasporti il ganglio vitale per una nuova qualità dell'abitare, asse portante di quel disegno complessivo di *parco diramato*, attraverso cui ordinare il sistema del verde a Parma, dalle colline al Po, riscoprendo la matrice storica di un intero paesaggio.

L'INAUGURAZIONE DEL NATIONAL CYCLE NETWORK, LA RETE CICLABILE NAZIONALE DEL REGNO UNITO

Riccardo Gallimbeni, FIAB
e R&P Ricerche e Progetti, Via Bava 6, 10124 Torino
tel. 011 888100, e-mail: rep@repnet.it

Nei *superstores* della catena Halfords, a partire dal mese di aprile, appositi punti informativi distribuiscono opuscoli e informazioni sui percorsi ciclabili delle varie zone del Regno Unito. La campagna durerà fino a settembre.

La British Medical Association ha recentemente pubblicato la guida *Ride for Better Health - Pedalare per essere più in forma*, e ha in programma per la fine di giugno 300 *Rides for Health* in tutto il paese (<http://www.medicine2000.org>).

Il Variety Club, importante fondazione del Regno Unito che si batte per i diritti dell'infanzia, ha lanciato per il 2000 una grande campagna sul *Right for Ride - Diritto a pedalare*, il cui obiettivo è consentire ai ragazzi e ai bambini che si muovono su sedia a rotella o triciclo di utilizzare le piste e i percorsi ciclabili. Il tradizionale concorso del Variety Club dedicato alla scoperta dei giovani talenti - *Variety Club's Talent 2000*, ha per tema quest'anno proprio i percorsi ciclabili.

A fianco dell'imponente fabbricato della Modern Tate, la nuovissima sezione della Tate Gallery dedicata all'arte contemporanea, sulla *South Bank* del Tamigi, vicino al ponte dei *Blackfriars*, sono comparsi segnavia blu e rossi con il simbolo della bicicletta e con il n. 4. Una fila di bici sono appoggiate al parapetto della affollata passeggiata pedonale, davanti all'ingresso della galleria.

Un'infinità di altri segnavia con le biciclette sono comparsi negli altri centri lungo il Tamigi: Windsor, Reading, Oxford...

Non si tratta solo di semplici cartelli stradali. Percorsi ciclabili o ciclopedonali nuovi di zecca corrono lungo le sponde dei fiumi e dei canali del Regno Unito, entrano nei centri storici, attraversano i quartieri residenziali, affiancano le strade a grande scorrimento, corrono sui sedimi di vecchie ferrovie abbandonate, penetrano nei *campus* dei *College*, tagliano i parchi naturali e i boschi secolari: esili e sinuosi nastri con il fondo in asfalto, in pietrisco o in terra battuta, a seconda delle situazioni e degli ambienti attraversati.

Molti di questi percorsi sono nuovissimi; alcuni non sono ancora completati ma tutto lascia pensare che i cantieri debbano chiudersi nel giro di poco tempo, giorni o settimane.

Cosa sta succedendo nel Regno Unito? Quale è il motivo di questa febbre per i percorsi ciclabili che sembra aver contagiato la grande Londra come i piccoli centri di campagna, le amministrazioni delle città e quelle delle Contee, i *Trust* che gestiscono i parchi e quelli che custodiscono i beni culturali, i direttori delle scuole pubbliche così come i compassati rettori dei *College*?

Il 21 giugno si inaugura la prima *tranche*, 5.000 miglia pari a circa 8.000 chilometri, del NCN - *National Cycle Network*, la Rete Ciclabile Nazionale del Regno Unito.

In realtà l'inaugurazione del NCN, il *Millennium Festival of Cycling*, durerà un'intera settimana, dal 17 al 25 giugno. Sarà la più grande manifestazione del *pedal power* mai vista nel Regno Unito, qualcosa di molto più grande della *National Bike Week*, la Settimana Nazionale della Bicicletta che si tiene ogni anno a giugno.

Un anticipo del *Millennium Festival of Cycling* è stata l'avvio, a partire dalla seconda decade di giugno, della *4 Capital Ride*, una serie di 4 traversate in bici di più giorni provenienti dalle 4 Capitali del Regno Unito - Londra, Edimburgo, Cardiff e Belfast - e dirette Birmingham, dove arriveranno appunto il 21 giugno.

Dal 15 al 17 giugno ha inoltre avuto luogo il *NCN International Launch*, ovvero la presentazione della Rete Ciclabile Nazionale agli ospiti internazionali.

Il 21 giugno, in contemporanea all'arrivo della *4 Capital Ride*, si svolgerà *The Longest Ride*, la marcia in bici più lunga nel giorno più lungo nell'anno: oltre 250 pedalate organizzate, con uno sviluppo fra i 15 e i 120 km, percorreranno gli 8.000 chilometri della rete appena ultimati, insieme ai tracciati indicativi dei percorsi che dovranno essere realizzati entro il 2005 (www.ridethenet.co.uk).

Per lasciare spazio alla *Longest Ride*, il *Bike To Work Day*, la giornata annualmente dedicata alla bici come mezzo di trasporto per arrivare al lavoro, verrà anticipata al 20 giugno.

Il week-end dal 22 e il 25 giugno sarà invece occupato dal *Cyclethon*, ovvero da più di un migliaio di passeggiate in bici a tema ricreativo e turistico che vogliono presentare ai cittadini del Regno Unito i percorsi ciclabili che passano a breve distanza dalle loro case, cogliendo l'occasione per raccogliere fondi a favore di associazioni ed enti senza fini di lucro.

La settimana dedicata al National Cycle Network si concluderà a York con l'edizione 2000 del *National Cycling Festival*, grande festa con spettacoli e attrazioni tutti dedicati alla bicicletta (www.cyclingfestival.org.uk).

Nel complesso si prevede che più di 500.000 cittadini del Regno Unito prendano parte alle manifestazioni per il National Cycle Network.

Gli **8.000 chilometri del National Cycle Network** costituiscono un traguardo di tutto rispetto, non solo in confronto alla situazione di un paese come l'Italia, ma anche a quella dei paesi del centro e nord Europa, dove la bicicletta si è guadagnata un ruolo insostituibile sia negli spostamenti quotidiani che in quelli turistici e di tempo libero.

E pensare che ancora nel 1995, secondo le statistiche della DG VII dell'Unione Europea, il Regno Unito era agli ultimi posti come media procapite di chilometri percorsi in bicicletta in un anno, dietro alla stessa Italia.

Il 1995 ha segnato in effetti il punto di svolta. In quell'anno la *Millennium Commission*, l'ente creato per selezionare e seguire la realizzazione dei grandi progetti che dovevano aprire il nuovo millennio, ha accolto il progetto di Sustrans, organizzazione senza fini di lucro per lo sviluppo della mobilità sostenibile, che aveva proposto la realizzazione di una rete nazionale di percorsi ciclabili (www.sustrans.org.uk).

Fra il 1995 e il 2000 la *Millennium Commission* ha concesso a Sustrans *grants*, finanziamenti, per oltre 43 milioni di sterline (circa 130 miliardi), che hanno complessivamente attivato investimenti per più di 200 milioni di sterline (oltre 600 miliardi di lire), un terzo dei quali finanziati dalle amministrazioni locali (Città, Contee, ecc.) e un 20% dal settore privato e *no-profit*, compreso un 3% circa di autofinanziamento di Sustrans.

Ma gli operatori coinvolti nella realizzazione del National Cycle Network sono soddisfatti dello sviluppo assunto dalla rete in soli 5 anni?

A guardar bene si direbbe di no. Il traguardo originario di Sustrans, 2.500 miglia - circa 4.000 km - di percorsi ciclabili da realizzare entro il 2000, è stato considerato da molti insufficiente: sono stati proposti nuovi progetti, si sono aperti altri cantieri, con il risultato che i percorsi inaugurati oggi sono il doppio di quanto preventivato nel 1995. L'obiettivo - a questo punto forse neanche troppo ambizioso - di Sustrans e degli operatori che collaborano al progetto è di raddoppiare lo stesso traguardo finale, arrivando alle 10.000 miglia, ovvero ai 16.000 chilometri, di percorsi ciclabili.

Sustrans è anche insoddisfatta della qualità di alcuni dei percorsi appena realizzati. Sulle mappe del National Cycle Network che ha recentemente pubblicato sono indicate con cura meticolosa le varianti migliorative già approvate, i tempi prevedibili di ultimazione, le proposte di tracciato ancora allo studio, per le quali Sustrans chiede adeguate misure di salvaguardia (sospensione degli iter di alienazione di sedimi ferroviari dismessi, introduzione di vincoli di destinazione ad uso ciclopedonale negli strumenti urbanistici, ecc.).

Non solo: Sustrans è fermamente intenzionata a disseminare i percorsi del NCN di elementi di arredo di alta qualità e di sculture di artisti contemporanei (ne sono state già installate diverse in parecchi punti). L'obiettivo - anzi l'imperativo - è dare una caratterizzazione forte, anche in termini estetici e simbolici, agli itinerari che compongono la rete: itinerari utili, che collegano fra loro i principali attrattori di traffico, facili da percorrere, che attraversano ambienti e paesaggi gradevoli, ma che siano belli anche per la cura e per il riguardo che sono stati posti nel disegnarli, nel costruirli e nell'attrezzarli.