

POLITECNICO DI TORINO  
FACOLTA' DI ARCHITETTURA  
Architettura per il progetto sostenibile

**TESI di LAUREA di II Livello**

**“Valorizzazione del territorio e mobilità sostenibile nel contesto  
*Horizon 2020*: nuove opportunità per scenari di sviluppo locali”**

Valorisation of the territory and sustainable mobility in the context  
Horizon 2020: new opportunities for local development scenarios

Relatore:

Prof.ssa Cristina Coscia

Correlatore:

Prof.ssa Chiara Occelli

Candidata:

Pacilè Gloria

A.A.2017/18



## INDICE

### *Premessa*

## CAPITOLO 1 - IL TEMA DELLA MOBILITÀ SOSTENIBILE NELL'AMBITO DELLA

### VALORIZZAZIONE 7

- |                                                                                                             |    |
|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----|
| 1.1. IL CICLOTURISMO                                                                                        | 8  |
| 1.2. IL TEMA DELLA MOBILITÀ SOSTENIBILE NELLA PROGRAMMAZIONE EUROPEA                                        | 10 |
| 1.3. I PROGETTI DEL CICLOTURISMO DALLA MICRO, ALLA MACRO SCALA:                                             | 12 |
| <i>Il progetto Eurovelo</i>                                                                                 | 12 |
| <i>Il caso Italiano: il sistema nazionale delle Ciclovie Turistiche</i>                                     | 20 |
| <i>Il caso della Regione Piemonte: Progetto di una rete ciclabile di interesse regionale</i>                | 29 |
| 1.4. NORMATIVA E LINEE GUIDA: LE INDICAZIONI FEDERAZIONE ITALIANA AMICI DELLA BICICLETTA (FIAB) E BICITALIA | 35 |
| 1.5. L FENOMENO DEL CICLOTURISMO E LE RAGIONI DELLA SUA CRESCITA                                            | 41 |
| 1.6. LE PAROLE CHIAVE E GLI ASPETTI RILEVANTI DEL CICLOTURISMO: VALORIZZAZIONE E RESTAURO                   | 47 |
| <i>Aspetti rilevanti nella progettazione di ciclovie</i>                                                    | 51 |

## CAPITOLO 2 - LA PROGRAMMAZIONE EUROPEA 57

- |                                                                             |    |
|-----------------------------------------------------------------------------|----|
| 2.1. LA STRATEGIA EUROPA 2020                                               | 57 |
| 2.2. LA NUOVA PROGRAMMAZIONE 2014/2020 "HORIZON 2020" E SUOI OBIETTIVI      | 60 |
| 2.3. DISTINZIONE TRA I DIVERSI STRUMENTI FINANZIARI MESSI IN CAMPO DALL' UE | 62 |
| <i>Fondi a gestione indiretta</i>                                           | 62 |
| <i>Fondi a gestione diretta</i>                                             | 65 |
| 2.4. LE AUTORITÀ MESSE IN CAMPO                                             | 66 |

## **CAPITOLO 3 - CONFRONTO ED EVOLUZIONE DEI PROGRAMMI UE 69**

- 3.1. ANALISI E CONFRONTO TRA LA PROGRAMMAZIONE ATTUALE 2014/2020 E QUELLA PRECEDENTE 2007/13. ANALOGIE E DIFFERENZE. 69

## **CAPITOLO 4 – DALL’UNIONE EUROPEA AI PROGRAMMI SU INIZIATIVA REGIONALE 76**

- 4.1. IL POR - FONDO EUROPEO DI SVILUPPO REGIONALE (FESR) 80
- 4.2. IL POR - FONDO SOCIALE EUROPEO (FSE) 83
- 4.3. IL PSR - FONDO DI COESIONE (FS) 84
- 4.4. FONDO EUROPEO PER L’AGRICOLTURA E LO SVILUPPO RURALE (FEASR) 85

## **CAPITOLO 5 – IL TEMA DELLA MOBILITÀ SOSTENIBILE NEGLI STRUMENTI DI COOPERAZIONE TERRITORIALE EUROPEA 87**

- 5.1. STRUMENTI EUROPEI PER FAVORIRE LA COOPERAZIONE TERRITORIALE EUROPEA(CTE) 87
- 5.2. PROGRAMMI DI COOPERAZIONE TRANSFRONTALIERA / TRANSNAZIONALE / INTERREGIONALE 90
- 5.3. APPROFONDIMENTO SUL PROGRAMMA DI COOPERAZIONE INTERREG V ALCOTRA 92

## **CAPITOLO 6 – LO STATO DELL’ARTE: UNA LETTURA ATTRAVERSO PROGETTI FINANZIATI 105**

- 6.1. PIT ALPI MARITTIME -MERCANTOUR 106
- 6.2. PIT MONVISO - PERCORSO CICLABILE PIEMONTE/FRANCIA 113
- 6.3. CORONA VERDE – CORONA DI DELIZIE 125

## **CAPITOLO 7 – ANALISI CASI STUDIO- PROGETTI AVVIATI CON LA NUOVA PROGRAMMAZIONE 131**

7.1. PROGETTO VELOVISO	131
7.2. PROGETTO REVAL	135
7.3. PROGETTO VENTO	141
7.4. PROGETTO CANALE CAVOUR	147

## **CAPITOLO 8 – CONFRONTO TRA I VARI PROGETTI ANALIZZATI** **151**

8.1. TAVOLA DI CONFRONTO	155
8.2. INDIVIDUAZIONE DEGLI ASPETTI RICORRENTI ED ELEMENTI UTILI AD OTTENERE I FINANZIAMENTI.	157
8.3. LA VALUTAZIONE DEGLI IMPATTI DEL PROGETTO SUL TERRITORIO ED I VARI SOGGETTI COINVOLTI - LA CIA - COMMUNITY IMPACT ANALISY	159
8.4. LA CIA - COMMUNITY IMPACT ANALISY SUL PROGETTO “G7 - CYCLO MONVISO”	161

## **CONCLUSIONI** **172**

Bibliografia

Sitografia

### Allegati:

Tavola 1 – Il Tema del Cicloturismo nel processo di valorizzazione

Tavola 2 – Fonti di finanziamento e risorse

Tavola 3 – Sette casi studio

Tavola 4 – approfondimento caso 2: PIT G MONVISO: (G7) Il progetto Cyclo Monviso

Tavola 5 - La valutazione degli impatti “Cyclo Monviso”: applicazione del metodo CIA

## Premessa

La tesi propone un'analisi critica sul tema della mobilità sostenibile nell'ambito della valorizzazione del territorio, poiché sempre più sovente questi due aspetti interagiscono all'interno di progetti comuni. In particolare, si è valutato il tema della mobilità cicloturistica, considerando le sue capacità di valorizzazione del palinsesto paesaggistico ed architettonico in cui si inserisce. Un argomento sempre più affrontato a livello europeo, ma anche locale.

Il percorso di analisi si è sviluppato in diverse fasi.

In una prima fase, viene approfondito il tema del cicloturismo, le sue caratteristiche, la connessione con la valorizzazione del territorio ed i nuovi strumenti che sono stati introdotti di recente per la pianificazione. Questo sistema di mobilità ecologica presenta delle potenzialità interessanti sia come risorsa turistica sia come nuova opportunità di valorizzazione paesaggistica ed economica del territorio. Attraverso esempi di successo internazionali sono stati evidenziati gli aspetti da considerare durante la progettazione di un itinerario.

In una seconda fase viene illustrato lo scenario di sviluppo di progetti legati alla mobilità nel contesto Horizon 2020. Gli scenari europei si riflettono su quelli locali: per questo può essere utile comprendere gli indirizzi dalla Commissione europea per l'attuale periodo di programmazione. La mobilità sostenibile torna con ricorrenza nei programmi europei e spesso questi interventi cicloturistici sono un'opportunità di finanziamento. Dal capitolo 2 al capitolo 5 sono analizzati criticamente e sintetizzati i diversi strumenti della pianificazione europea ed il loro funzionamento. Come è possibile osservare il tema della mobilità sostenibile è sempre più ricorrente nella programmazione europea.

In una terza fase, si è svolta l'analisi di numerosi progetti cicloturistici finanziati, con taglio nazionale ed internazionale. Nei capitoli 6 e 7 viene fornita una lettura critica dei progetti più significativi che coinvolgono il territorio regionale piemontese. In questa fase di analisi si evidenziano le caratteristiche fondamentali dei singoli progetti e gli indirizzi che han reso questi progetti finanziabili.

Infine, in una quarta ed ultima fase, si è approfondito un quadro comparativo che ha permesso di individuare gli aspetti ricorrenti e la congruità tra gli obiettivi o le fonti finanziabili dei piani di finanziamento europeo. Considerando lo scenario multiforme dei progetti,

nonostante fossero selezionati dallo stesso territorio nazionale, è emersa la necessità di valutare in modo più oggettivo il valore del singolo progetto e poterlo confrontare con altri. Sono stati considerati gli strumenti offerti dalla disciplina valutativa per poter valutare i progetti sia in sede di richiesta finanziamento, ma anche durante e dopo la sua realizzazione. Infine, si è ritenuto interessante proporre un metodo valutativo che rispondesse a queste esigenze ed applicarlo sperimentalmente sulla valutazione ex-ante del progetto “Cyclo Monviso” (vedi Paragrafo 8.4). Tale metodo, noto come Community Impact Analysis (CIA) con cui si valutano sia gli impatti economici sia gli impatti non economici, fornisce un quadro più veritiero dell’articolazione degli impatti dei progetti tutti coinvolti.

## Capitolo 1 - Il tema della mobilità sostenibile nell’ambito della valorizzazione

La mobilità sostenibile è un argomento ampio e complesso. Un tema che può essere affrontato da molti punti di vista: partendo dalla progettazione dell’articolata infrastruttura che la rende possibile, agli impatti ambientali, paesaggistici ed economici. Tuttavia, nel lavoro di tesi, ciò che mi preme maggiormente è approfondire e valutare come alcuni indirizzi e scelte sulla mobilità possano influire su temi apparentemente molto distanti e costituire una potenziale risposta alla valorizzazione del territorio e del patrimonio paesaggistico e architettonico.

Negli ultimi vent’anni, inoltre, sono cambiate le esigenze per quanto riguarda l’offerta turistica<sup>1</sup>. La competizione su questo tema a livello globale ha spostato l’attenzione sulla qualità dell’offerta, molto targettizzata, piuttosto che concentrarsi sulla quantità dei flussi turistici. In Italia, come nel resto d’Europa e del mondo, cresce la domanda turistica e del tempo libero, che privilegia la scoperta dei territori con mezzi ecologici<sup>2</sup>. Sostenibilità del territorio ed autenticità dell’esperienza diventano due aspetti fondamentali. La bicicletta è da sempre il mezzo di trasporto ecologico per eccellenza e dunque un’ottima risposta alle richieste emergenti. Un mezzo leggero, strumento al tempo stesso di svago e di attività fisica, che consente spostamenti lenti, ma significativi.

Per questi motivi, la mia analisi approfondisce il tema specifico del cicloturismo con spiccata attenzione agli aspetti territoriali, paesaggistici, ecologici e storico-architettonici. Il cicloturismo è un fenomeno emergente (almeno per quanto riguarda l’Italia) sul quale riflettere e valutarne le potenzialità come sistema di mobilità sostenibile, ma anche come nuovo approccio di valorizzazione territoriale. Uno studio<sup>3</sup> commissionato dal Parlamento Europeo nel 2012 stimava un impatto economico del cicloturismo pari a circa 44 miliardi di euro in Europa, mentre è stato stimato un valore potenziale in Italia di circa 3 miliardi di euro.

---

<sup>1</sup> N. Salvatori (2012) *Corso di Geografia Turistica. Le tendenze del turismo in Italia e Le tendenze del turismo in Europa*, Bologna, Zanichelli; Regione Veneto (2015) *Veneto in bicicletta. Opportunità per gli operatori turistici*, [https://www.regione.veneto.it/c/document\\_library/get\\_file?uuid=636091c2-05f0-4ce2-b9de-469ecc657df4&groupId=10813](https://www.regione.veneto.it/c/document_library/get_file?uuid=636091c2-05f0-4ce2-b9de-469ecc657df4&groupId=10813) [08/06/2018]

<sup>2</sup> A.A.V.V. *Manuale della Ciclabilità. Progetti e strumenti per promuovere l’uso urbano e turistico della bicicletta*, Ediciclo Editore, Venezia, 2014, pp.38-39, vedi: <https://www.deltaduemila.net/site/doc/INTERBIKE/Manuale-della-Ciclabilita-Adriabike.pdf> [03/06/2018]

<sup>3</sup> The European House- Ambrosetti(2014), *Il valore delle due ruote. Lo scenario dell’industria del mercato e della mobilità*, Executive summary, Fonte: <https://www.ambrosetti.eu/wp-content/uploads/Executive-Summary-finale-ITA.pdf> [11/06/2018]

Il confronto di progetti ampi e differenti tra loro, ma accomunati dalla volontà di immaginare percorsi cicloturistici, è stato lo strumento con cui si è voluto valutare se il cicloturismo possa realmente influenzare il contesto territoriale e sociale, favorendone o meno la valorizzazione.

## 1.1. Il Cicloturismo

Il cicloturismo è una forma di turismo sostenibile, che vede nel mezzo della bicicletta il fulcro del viaggio<sup>4</sup>. La bicicletta intesa sia come mezzo di trasporto, sia come approccio più semplice e rispettoso all'ambiente e alle tradizioni dei luoghi che si esplorano. Un'attività turistica che si allontana molto dall'idea del turismo di massa, che standardizza molto le esperienze e porta con sé un impatto ambientale negativo, per privilegiare invece un approccio più sostenibile. Il cicloturista è un turista attento, che rispetta l'ambiente e le tradizioni locali, che vuole conoscere l'essenza del territorio spostandosi da una meta all'altra con un mezzo semplice e alla portata di tutti.

La promozione della mobilità "dolce/lenta" non riguarda solamente la politica regionale o nazionale italiana, ma è un progetto molto più esteso e radicato nel tempo<sup>5</sup>. La progettazione di ciclo-strade è infatti presente da molti anni in diverse parti del mondo<sup>6</sup>, influenzate da scoperte e rivoluzioni che hanno più volte modificato ed esaltato il ruolo della bicicletta come sistema ideale per la mobilità.

Un **primo esempio di ciclostrada tecnologicamente avanzata**<sup>7</sup>, concepita come via di comunicazione, venne inaugurata il 1° gennaio del **1900** in California, la **California Cycleway**, una vera infrastruttura monumentale in risposta alle nuove opportunità derivate dall'invenzione della trasmissione a catena e all'introduzione delle ruote pneumatiche. Costruita interamente con un viadotto in legno di pino per evitare le irregolarità del suolo, raggiungeva i 15 metri di altezza, conferendo un aspetto monumentale all'opera, progettata con particolare attenzione agli aspetti di comfort e velocità. Tuttavia, ancora prima di

---

<sup>4</sup> Cfr: <https://bikenbike.com/it/page/il-cicloturismo> [03/07/2018] , cfr:

<sup>5</sup> cfr: Occelli C., Palma P., Sassone M., *La ciclostrada del canale Cavour. Una via a bassa velocità tra Torino e Milano*, Araba Fenice, Torino, 2012, p. 21

<sup>6</sup> Cfr: <https://www.redbull.com/it-it/le-piu-belle-piste-ciclabili-del-mondo> [3/07/2018]

<sup>7</sup> Occelli C., Palma P., Sassone M., *La ciclostrada del canale Cavour. Una via a bassa velocità tra Torino e Milano*, Araba Fenice, Torino, 2012, p. 22

esserne completata la costruzione, l'opera venne demolita a causa di un nuovo concetto di spostamento più veloce subentrato con l'arrivo dell'automobile.

Infatti, l'utilizzo del veicolo a motore aumentò e nel secondo dopoguerra gli si attribuì anche un ruolo di riscatto e conquista sociale che determinò una crescita esponenziale nella sua diffusione<sup>8</sup>. Dopo anni, però, arrivarono i riflessi ambientali negativi e così si iniziò a pensare che fosse necessario adottare sistemi di mobilità alternativi all'auto e maggiormente sostenibili, dando vita ad una nuova fase evolutiva del mondo del ciclo-veicolo.

Tra le esperienze più recenti e innovative possiamo citare la nascita, nel **2012 a Copenaghen della prima ciclo-strada ad alto scorrimento, la *Cykelsuperstier99***<sup>9</sup>. Si tratta di una vera e propria autostrada ciclabile nata a fronte di un progetto che prevede la realizzazione di altri 25 percorsi analoghi a supporto della mobilità locale, per favorire cioè gli spostamenti quotidiani tra la prima cintura della città ed il centro. Il percorso è attrezzato con dispositivi specifici, frutto di un'attenzione progettuale concentrata sull'affidabilità e la sicurezza più che sulla monumentalità del percorso.

La progettazione di questi percorsi pone sempre i progettisti davanti all'ambiguità di scelta tra la monumentalità ingegneristica, l'economia e la semplicità dell'opera stessa che deve esser meglio affrontata grazie all'individuazione dei potenziali fruitori, delle loro reali esigenze e la messa a punto della funzione dell'opera stessa e di ciò che deve trasmettere. Esistono infatti progetti nati per lo più per un'esigenza funzionale di spostamento, come la *Cykelsuperstier99* ed altri che devono rispondere alle esigenze sportive, piuttosto che turistiche o identitarie per una comunità locale. Svariate motivazioni che devono essere ben valutate in fase progettuale per evitare la realizzazione di percorsi anonimi e privi di effettive risposte alle esigenze per cui nascono.

Per comprendere più adeguatamente questo fenomeno e le relative opportunità conseguenti, si è cercato di conoscere meglio il fenomeno stesso e i soggetti coinvolti, attraverso modelli di analisi della domanda su profili e abitudini del consumatore<sup>10</sup>. Partendo

---

<sup>8</sup> Occelli C., Palma P., Sassone M., *La ciclostrada del canale Cavour.*, pp.20-30

<sup>9</sup> Occelli C., Palma P., Sassone M., *La ciclostrada del canale Cavour. Una via a bassa velocità tra Torino e Milano*, Araba Fenice, Torino, 2012, p. 22

<sup>10</sup> Rossi M.E., Pasino G., *Pedalare per lo sviluppo Q28, IL CICLOTURISMO IN PROVINCIA DI CUNEO*, Fondazione Cassa di Risparmio di Cuneo - Centro Studi, Novembre 2016, pp.26-28

da cinque studi di mercato differenti<sup>11</sup>, è stato possibile descrivere il profilo generalizzato del cicloturista come individuo con spiccata sensibilità ambientale, grande passione per la scoperta di luoghi poco noti e un grande amore per la bicicletta, adottata come stile di vita oltre che mezzo di trasporto.

In particolare, si possono riassumere le caratteristiche principali del cicloturista così<sup>12</sup>:

- età media: 45-55 anni
- genere: 40% femmine 60%maschi
- livello di educazione: medio- alto
- Compagnia in viaggio: 20% da solo; 50%in coppia, 20% in gruppi da 3-5 persone;
- reddito: medio-alto (24-36 mila euro annuali)<sup>11</sup>
- motivazioni: pratica di sport ed esercizio fisico (salute), relax, contatto con la natura, possibilità di esplorare altri luoghi e paesaggi, socializzazione e avventura.

In Veneto<sup>13</sup>, inoltre, tramite una ricerca condotta attraverso l'utilizzo del Metodo Delphi, è stato possibile dettagliare meglio i vari targets, ed individuare come alcune caratteristiche (ad es. età, motivazioni, caratteristiche dei percorsi e capacità di spesa) possono variare in base alla tipologia di bici utilizzata e di conseguenza alla macro-categoria di cicloturismo. Tale classificazione verrà meglio trattata al Paragrafo 1.5.

## 1.2. Il tema della mobilità sostenibile nella programmazione europea

La mobilità sostenibile rappresenta un tema molto presente nel dibattito europeo ed è da sempre obiettivo ricorrente nelle varie programmazioni europee. In particolare, in abito di mobilità ciclabile, a livello europeo, tutto nasce negli anni Novanta. In un clima di grande entusiasmo per l'Unione Europea, nel 1995 la European Cyclists' Federation (ECF)<sup>14</sup>, insieme ad alcune associazioni di ciclisti britanniche e tedesche, inizia il progetto

<sup>11</sup> Rossi M.E., Pasino G., Pedalare per lo sviluppo Q28, IL CICLOTURISMO IN PROVINCIA DI CUNEO, Fondazione Cassa di Risparmio di Cuneo - Centro Studi, Novembre 2016, PAG.28

CIT. ETI(2007),inckert et al. (2005), MANOVA(2007), Ohshlager(2007), Trendscape (2008a)

<sup>12</sup> Aa.vv. (2009) The european cycle route network EuroVelo challenges and opportunities for sustainable tourism, a cura di Institute of Transport and Tourism, University of Central Lancashire, e Centre for Sustainable Transport and Tourism, Breda University, Comitato Europarlamentare per Trasporti e Turismo. p.27 [http://www.europarl.europa.eu/RegData/etudes/etudes/join/2009/419088/IPOL-TRAN\\_ET\(2009\)419088\\_EN.pdf](http://www.europarl.europa.eu/RegData/etudes/etudes/join/2009/419088/IPOL-TRAN_ET(2009)419088_EN.pdf) [03/07/2018]

<sup>13</sup> Regione Veneto, Veneto in Bicicletta. Opportunità per gli operatori turistici, Report finale, 2015

<sup>14</sup> Eurovelo, <https://ecf.com/projects/eurovelo> [06/06/2018]

Eurovelo<sup>15</sup> (Figura 1, Figura 2), una rete di percorsi ciclistici a lunga percorrenza che abbraccia l'intero continente, contribuendo finalmente a unirlo al di là di ogni divisione geopolitica.

La federazione europea dei ciclisti, nata nel 1983, sostiene e promuove l'uso della bicicletta quale strumento di trasporto e ricreativo, con cui rispondere in modo sostenibile alle esigenze turistiche, ambientali, trasportistiche e salutistiche. All'interno della politica europea, la federazione sostiene e definisce i motivi, le intenzioni e le priorità del settore ciclistico, promuovendo lo sviluppo di progetti ciclistici internazionali come Eurovelo.

Per rispondere a questa sfida tanto europea quanto globale, la federazione proclama periodicamente gli obiettivi chiave del ciclismo, definendo i capisaldi della politica ciclistica internazionale. L'intento è quello di stimolare e organizzare lo scambio di informazioni e competenze sulle politiche e sulle strategie di trasporto relativi alla bicicletta.

---

<sup>15</sup>Eurovelo, <http://www.eurovelo.org/> [21/03/2018]

### 1.3. I Progetti del cicloturismo dalla micro alla macro scala.

#### Il progetto Eurovelo

Attualmente il progetto Eurovelo (Figura 1) viene gestito in collaborazione con i partner nazionali e regionali, ed è costituito da 15 percorsi ciclistici a lunga percorrenza, con un alto livello di qualità, che attraversano ben 42 paesi.



Figura 1 RAFFIGURAZIONE SCHEMATICA DEL PROGETTO EUROVELO E RELATIVI PERCORSI, Elaborazione dell'autrice su <http://www.eurovelo.com/en/eurovelos> [06/06/2018] cfr: <http://www.eurovelo.org/wp-content/uploads/2014/08/Press-Kit-Oct-2016.pdf> [31/05/2018]

Una rete ciclistica estesa per un totale di circa 70.000 chilometri (circa 10% previsti in Italia), di cui 45.000 km ad oggi realizzati.

Per realizzare questi tracciati europei si è cercato di utilizzare percorsi ciclabili nazionali e regionali preesistenti, inserendoli all'interno di questa nuova rete. Ciò vale principalmente per l'Europa centro-occidentale, dove erano già presenti tali percorsi nazionali, mentre per quanto riguarda le aree ancora sprovviste, la creazione di nuovi percorsi nazionali è stata incentivata dalla volontà di prender parte al progetto.

Per entrare a far parte della rete europea, la European Cyclists' Federation ha previsto una serie di requisiti tecnico-funzionali e di omogeneità del servizio che gli itinerari devono soddisfare per ottenere il bollino del marchio registrato Eurovelo. Un bollino che attesta l'appartenenza alla rete europea e che viene rilasciato solo dopo verifica ed approvazione del soddisfacimento dei requisiti minimi richiesti.

Uno standard di certificazione europea<sup>16</sup> che ha lo scopo di assicurare un'infrastruttura unica, realmente accessibile e percorribile, evitando assemblaggi di percorsi esistenti mal collegati tra loro in cui si riscontrerebbero grossi ostacoli nel percorrerli.

I criteri di analisi di Eurovelo<sup>17</sup> sono:

- **essenziali:** per il ciclista regolare che usa la bici come principale mezzo di trasporto. Il 100% della ciclovia deve soddisfare i criteri essenziali.
- **importanti:** per il ciclista occasionale con poca esperienza e con capacità e allenamento medi. Il 70% della ciclovia deve soddisfare i criteri importanti.
- **aggiuntivi e ulteriori:** per il ciclista più esigente, meno esperto o con esigenze particolari.

La valutazione degli itinerari si sviluppa sull'unità di misura della tratta giornaliera (da 30 a 90 km). Su questa si valutano le differenti componenti dell'infrastruttura (per il 65%) dei

---

<sup>16</sup> Cfr. Iaria Bruni, *Criteri di progetto dei percorsi ciclabili: il caso del tratto Calderara - Bologna di Eurovelo7*, Tesi di Laurea in Ingegneria civile, Costruzioni ferroviarie ed aeroportuali, a.a.2014/15, Università di Bologna, relatore Dott. Ing. Valeria Vignali, correlatore Silvia Bertola e Claudio Lanteri, p.50-51

<sup>17</sup> *Trendscope, European Cyclists' Federation (ECF), Allgemeiner Deutscher Fahrrad-Club e. V. (ADFC), European Certification Standard for the European cycle route network, 2018, Atlantic on Bike project, <http://www.eurovelo.org/wp-content/uploads/2011/08/European-Certification-Standard-Manual-short-version-English.pdf> [2/02/2018]*

servizi previsti (per il 20%) e della promozione (per il 15%) attribuendo dei pesi che si moltiplicano poi con il punteggio assegnato, al fine di ottenere il voto pesato finale dell'itinerario. È molto importante soddisfare tutte le componenti, poiché il contrario metterebbe in difficoltà il cicloturista, condizionandolo nella scelta del percorso e talvolta scoraggiandolo all'uso della bici.

Secondo quanto considerato da ECF e riassunto sul sito FIAB **le componenti di un buon viaggio** sono:

<b>LE COMPONENTI DI UN BUON VIAGGIO</b>		
<b><u>Infrastruttura</u> 65%</b>	<b><u>Service</u> 20%</b>	<b><u>Promotion</u> 15%</b>
a. Continuità dell'infrastruttura	a. Strutture ricettive	a. Comunicazione Web
b. Componenti dell'infrastruttura	b. Bar, ristoranti ed aree di sosta 1-40 km	b. Comunicazione cartacea
c. Superficie e ruvidezza	c. Ciclo Officine e noleggio/vendita	c. Altro
d. Pendenza	d. Altri servizi	
e. Attrattività	e. Offerte prenotabili	
f. Segnaletica		
g. Trasporti pubblici		

Tabella I – Le componenti che influenzano la qualità di un viaggio in bicicletta. Elaborazione dell'autrice su: <http://www.eurovelo.org/wp-content/uploads/2011/08/European-Certification-Standard-Manual-short-version-English.pdf> [2/02/2018]

Per quanto riguarda l'infrastruttura <sup>18</sup> i parametri di valutazione sono:

- a. **Continuità** → durante il percorso non devono esserci discontinuità o impedimenti, né fisici, né normativi;
- b. **Componenti dell'infrastruttura** → i percorsi possono essere costituiti sia da apposite piste ciclabili, sia da percorsi promiscui con strade soggette a traffico veicolare, purché rientrino negli standard stabiliti. Una tratta giornaliera può includere

<sup>18</sup> Trendscape, European Cyclists' Federation (ECF), Allgemeiner Deutscher Fahrrad-Club e. V. (ADFC), *European Certification Standard for the European cycle route network, 2018, Atlantic on Bike project., pp.7-9* <http://www.eurovelo.org/wp-content/uploads/2011/08/European-Certification-Standard-Manual-short-version-English.pdf> [2/02/2018] Cfr: Cfr. Ilaria Bruni, *Criteri di progetto dei percorsi ciclabili: il caso del tratto Calderara - Bologna di Eurovelo7*, Tesi di Laurea in Ingegneria civile, Costruzioni ferroviarie ed aeroportuali, a.a.2014/15, Università di Bologna, relatore Dott. Ing. Valeria Vignali, correlatore Silvia Bertola e Claudio Lanteri, pp.50-51

un massimo del 10% di strade ad alta velocità e volume di traffico maggiore di 10.000 v/giorno se prive di sede separata. È invece autorizzata una percentuale maggiore se si tratta di percorsi sicuri con corsie o banchine ciclabili separate. Le strade pubbliche con alta velocità (50 km/h) e alto volume di traffico (>500 v/giorno) sono tollerate fino al 50% di una tratta giornaliera e al 25% sull'intera ciclovia.

- c. **Superficie e ruvidezza** → Il percorso deve essere ben dimensionato nella sua larghezza e il manto stradale deve essere in buono stato e senza troppe buche. Inoltre, la scelta della tipologia di manto influenza molto il livello di difficoltà del percorso per l'attrito che si crea tra le ruote e la strada. Questo garantisce che il percorso sia confortevole, piacevole e sicuro;
- d. **Pendenza** → Per tratti non più lunghi di 5 km la pendenza media deve essere inferiore al 6%, e mai superare il 10% per brevi tratti. La tratta giornaliera deve comunque avere un dislivello inferiore a 1000 m;
- e. **Attrattività** → si valuta il paesaggio che il tracciato attraversa. L'itinerario deve essere bello, interessante e coinvolgere, passando per i punti di valore naturale e storico paesaggistico;
- f. **Segnaletica** → si fa riferimento a un sistema univoco, per cui deve essere rispettata la segnaletica Europea chiara e regolare su tutto il tracciato;
- g. **Trasporto pubblico** → è necessario promuovere l'intermodalità e favorire gli scambi con il trasporto pubblico, sia su strada con i pullman che su rotaia. Ogni 150 km ci dev'essere presente un servizio regolare. Inoltre, dove necessario deve esserci l'interazione con il trasporto marittimo.

Per quanto riguarda i **servizi**<sup>19</sup>, invece, devono essere garantiti sulle tratte giornaliere alloggi, punti di ristorazione e aree di sosta, assistenza meccanica e negozi di biciclette e altri servizi connessi.

<sup>19</sup> Trendscape, European Cyclists' Federation (ECF), Allgemeiner Deutscher Fahrrad-Club e. V. (ADFC), *European Certification Standard for the European cycle route network, 2018, Atlantic on Bike project*, pp.11 <http://www.eurovelo.org/wp-content/uploads/2011/08/European-Certification-Standard-Manual-short-version-English.pdf> [2/02/2018]

Infine, per quanto riguarda **la promozione e il marketing**<sup>20</sup>, devono essere disponibili per tutte le tratte, e facilmente reperibili dal cicloturista, offerte transnazionali prenotabili, materiale promozionale e strumenti informativi digitali.

Una ciclovia ottiene la certificazione quando:

- è sicura, confortevole e attraente,
- raggiunge almeno il 50% del punteggio massimo per ogni tratta giornaliera,
- raggiunge almeno il 60% della media ponderata di tutti i criteri per l'intera ciclovia

Il punteggio assegnato alla ciclovia sarà pari a 0 se non soddisfa le percentuali richieste o se non viene rispettato anche solo una dei criteri essenziali.

La richiesta della certificazione<sup>21</sup> temporanea di percorso europeo può essere avviata da un consorzio di partner lungo la ciclovia e deve essere condotta da personale formato e autorizzato dalla federazione europea di cicloturisti. Il leader del consorzio sottopone la richiesta di certificazione a ECF. La federazione una volta verificate le opportune congruenze rilascia il certificato ufficiale con validità di 5 anni e notifica la certificazione sul sito [www.eurovelo.com](http://www.eurovelo.com) e sulla mappa generale di EuroVelo.

If a daily section or several subsequent daily sections fulfil...	It should be communicated as:
All Essential, Important and Additional criteria	<i>"The section between [start] and [stop] is recommended for all kinds of cycle tourists."</i>
All Essential and Important criteria	<i>"The section between [start] and [stop] is recommended for occasional and regular cycle tourists."</i>
All Essential criteria	<i>"The section between [start] and [stop] is recommended for regular cycle tourists only."</i>

<sup>20</sup> Trendscape, European Cyclists' Federation (ECF), Allgemeiner Deutscher Fahrrad-Club e. V. (ADFC), *European Certification Standard for the European cycle route network, 2018, Atlantic on Bike project*, pp.13 <http://www.eurovelo.org/wp-content/uploads/2011/08/European-Certification-Standard-Manual-short-version-English.pdf> [2/02/2018]

<sup>21</sup> Cfr. Ilaria Bruni, *Criteri di progetto dei percorsi ciclabili: il caso del tratto Calderara - Bologna di Eurovelo7*, Tesi di Laurea in Ingegneria civile, Costruzioni ferroviarie ed aeroportuali, a.a.2014/15, Università di Bologna, relatore Dott. Ing. Valeria Vignali, correlatore Silvia Bertola e Claudio Lanteri, p.50

L'itinerario viene inserito nella rete europea, indicandone i criteri a cui questa risponde secondo quanto stabilito dalla (Figura 2) e esposto in questo modo:

*"La ciclovia EuroVelo ... è una ciclovia di alta qualità certificata nell'ambito della rete ciclabile europea [...] La tratta tra ... e ...*

*- è raccomandata per tutti i tipi di ciclisti"*

*- è raccomandata per ciclisti regolari e occasionali"*

*- è indicata solo per ciclisti regolari"*

Come già accennato in precedenza e come si evince dalla Figura 1, i percorsi da Eurovelo

*Figura 2 European Cyclists' Federation (ECF), CLASSIFICAZIONE DEI PERCORSI EUROVELO, Fonte: Trendscape, European Cyclists' Federation (ECF), Allgemeiner Deutscher Fahrrad-Club e. V. (ADFC), European Certification Standard for the European cycle route network, 2018, Atlantic on Bike project,, p.2, <http://www.eurovelo.org/wp-content/uploads/2011/08/European-Certification-Standard-Manual-short-version-English.pdf> [2/02/2018]*

sono 15 numerati da 1 a 17, con una regola generale che attribuisce il numero pari ai percorsi che attraversano il continente in direzione Ovest-Est e dispari per quelli da Nord-Sud, registrando per tale motivo un ammanco del 14 e 16. Infatti, dopo EV13 si è pensato di realizzare un altro percorso nord-sud, a cui è stato quindi dato il numero EV15, in conformità al criterio appena esposto. Analogamente nel 2016 si è deciso di accogliere nel sistema Eurovelo anche la ciclovia del Rodano che è stata battezzata "Eurovelo 17", saltando anche il numero 16 poiché questa scorre da nord a sud. Fanno eccezione EV10 che compie il periplo del mar Baltico, mentre EV12 segue la costa del mare del nord.

Gli obiettivi<sup>22</sup> dell'ECF per il progetto EuroVelo sono:

- garantire l'attuazione di percorsi ciclabili di alta qualità in tutti i paesi europei, portando la migliore pratica europea oltre le frontiere e armonizzando le norme;
- comunicare l'esistenza di queste rotte ai potenziali utenti, promuovere e commercializzare il loro uso e fornire un importante richiamo per informazioni sul ciclismo in Europa;

<sup>22</sup> Obiettivi, Eurovelo, <https://ecf.com/projects/eurovelo>

- incoraggiare un gran numero di cittadini europei a fare un giro in bicicletta e promuovere uno spostamento verso viaggi “sani” e “sostenibili” – per viaggi giornalieri e come turismo ciclistico.

Per realizzare questo progetto c'è dunque bisogno della collaborazione e del contributo di tutti i paesi dell'unione europea.

Alcuni paesi dell'unione coinvolti nel progetto, come Germania ed Olanda, sono più all'avanguardia e già proiettati in questa direzione, mentre altri un po' meno.

La Francia è la principale meta cicloturistica europea. La Loire à Vélo<sup>23</sup> ( Figura 3 ) è un percorso ciclabile esteso per 800 chilometri che costeggia il fiume alla scoperta del paesaggio e del patrimonio culturale e naturale francese. I primi 40 chilometri vennero realizzati nel 2001, con un investimento di 52 milione di euro, in cui attraverso uno studio finanziato dai fondi europei, si era sviluppato e segnalato l'intero percorso. Nel 2014 l'itinerario è stato percorso da 956 ciclisti, registrando un ritorno economico diretto di 19,50 milioni/anno, considerando esclusivamente i professionisti legati al turismo. La ciclovie si integra con Eurovelo 6 – Atlantic Black Sea, che va dall'oceano Atlantico al Mar Nero seguendo tre dei maggiori fiumi europei (Loira, Reno, Danubio), e attraversa le regioni centrali della valle, i paesi della Loira e il Parco naturale regionale Loire-Anjou-Touraine.

---

<sup>23</sup> *Intervento del Dott. Vincente Garnier, direttore del Comitato regionale del Turismo Valle Loira, in occasione dell'incontro “Esperienze ciclabili in Europa a confronto tenutosi a Casale Monferrato” in data 22 settembre 2015; opuscoli informativi; comunicato stampa del 3 giugno 2015 di France a Vélo Fonte: <http://www.loireavelo.fr/> [10/05/2018]*



Figura 3 ITINERARIO CICLABILE LA LOIRE À VELO. Fonte: <http://www.loireavelo.fr/infos-pratiques/brochures/vivez-intensement-le-val-de-loire> [12/06/2018]

Un altro caso di successo europeo è la ciclabile del Danubio<sup>24</sup>, in tedesco Donauradweg, lunga 2875 chilometri, che corre lungo il Danubio dalla sorgente in Germania, attraverso l’Austria, la Slovacchia e Bratislava, l’Ungheria e Budapest, raggiungendo il Mar Nero in Romania.

Il tratto più frequentato è l’itinerario che collega Passau -Vienna, realizzato nel 1984, lungo 320 chilometri, sempre parte dell’Eurovelo 6. Attraversata da circa 5.000 passaggi al giorno, ha un indotto annuo di 110 milioni di euro all’anno<sup>25</sup>. Percorsi semplici adatti a tutte le tipologie di ciclista e alle famiglie. La presenza dell’intermodalità con il sistema ferroviario costituisce anche qui un elemento importante del servizio.

<b>CICLOVIE EUROPEE DI SUCCESSO - alcuni aspetti caratteristici</b>	
<b>LA LOIRE À VÉLO</b>	<b>CICLABILE DEL DANUBIO TRATTO PASSAU-VIENNA</b>
FRANCIA	GERMANIA E AUSTRIA

<sup>24</sup> Rossi M.E., Pasino G., *Pedalare per lo sviluppo Q28, IL CICLOTURISMO IN PROVINCIA DI CUNEO*, op.cit., pp.45-48

<sup>25</sup> Cfr. Eloisa Bonacina, *Paesaggio e infrastruttura cicloturistica: la costruzione di un rapporto biunivoco. Il caso del progetto VenTo*. Tesi di Laurea in architettura e società, a.a.2013/14, Politecnico di Milano, Relatore Pileri P., Correlatore Giacomel Alessandro, p.26

<ul style="list-style-type: none"> <li>• 800 km – primi 40 km realizzati nel 2001</li> <li>• 200 km iscritti nel patrimonio Unesco</li> <li>• Paesaggio culturale</li> <li>• Si sviluppa su piste ciclabili in sede propria si alternano a tratti di strada poco frequentate</li> <li>• Fa parte di EuroVelo 6 – <i>Atlantic-Black Sea</i></li> <li>• Particolarmente adatto alle famiglie in quanto di semplice percorrenza</li> <li>• Attrae turisti anche da oltreoceano</li> <li>• Segnaletica affidabile</li> <li>• Intermodalità assicurata</li> <li>• Club di prodotto <i>Accueil Vélo</i> (marchio nazionale) con strutture ricettive, noleggiatori, guide, ecc., associate</li> <li>• <i>Stakeholder</i> pubblici e privati quali soci dell'associazione che gestisce il percorso</li> <li>• Investimento di 52 mln € con un ritorno economico diretto di 19,5 mln € all'anno</li> <li>• Nel 2015 superato il milione di cicloturisti</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 320 km creato nel 1984</li> <li>• Parte del percorso in territori Unesco</li> <li>• Paesaggio di qualità</li> <li>• Si sviluppa su piste ciclabili o strade chiuse al traffico automobilistico</li> <li>• Fa parte di EuroVelo 6 – <i>Atlantic-Black Sea</i></li> <li>• Itinerario alla portata di tutti</li> <li>• Ogni anno più di 300 mila ciclisti</li> <li>• Segnaletica affidabile</li> <li>• Intermodalità assicurata</li> <li>• Tutte le informazioni online per organizzare il viaggio in autonomia</li> </ul>
-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

Tabella II - ESEMPI DI CICLOVIE DI SUCCESSO. Elaborazione dell'autrice su: Rossi M.E., Pasino G., *Pedalare per lo sviluppo Q28, Il cicloturismo in provincia di cuneo, op.cit., pp.47-48*

### Il caso Italiano: il sistema nazionale delle Ciclovie Turistiche

Di recente, anche in Italia aumenta la domanda turistica e del tempo libero, sia nazionale che estera, di coloro che preferiscono scoprire i territori con mezzi ecologici come la bicicletta. I tour operator che si occupano di cicloturismo parlano di una crescita della domanda di viaggi in bicicletta del 15-20%<sup>26</sup>.

Una parte importante della mobilità<sup>27</sup>, circa il 20% come è possibile osservare dalla ricerca sugli stili di mobilità (Figura 4 ), corrisponde a quella pedonale e ciclistica. Ciò nonostante, a livello nazionale, in una rete infrastrutturale che soddisfa ormai varie tipologie di mobilità, manca la risposta a questo tipo di utenza. Dalla ferrovia ad alta velocità alla rete autostradale, che ormai raggiungono tutto il territorio nazionale, esiste una lacuna progettuale nella maglia dei percorsi per chi predilige spostarsi sul territorio più lentamente e poterlo scoprire in modo più dolce e sostenibile. Tuttavia, giorno dopo giorno, in tutta Italia cresce la consapevolezza di queste esigenze legate alla mobilità ed in parallelo di

<sup>26</sup> Maria Elena Rossi e Giacomo Pasino, Q28 - *Pedalare per lo sviluppo, op.cit.* , p.22

<sup>27</sup> Ministero dell'Infrastrutture e dei Trasporti, STILI DI MOBILITÀ IN UN GIORNO MEDIO FERIALE, 27/07/2016, Fonte: ISFORT. Report Osservatorio "AUDIMOB" sulla mobilità. dati del 2014. <http://www.mit.gov.it/sites/default/files/media/notizia/2016-07/sistema%20nazionale%20ciclovie%20turistiche%2027%20luglio%202016.pdf> [15/02/2018]

valorizzazione dei territori all’insegna della sostenibilità<sup>28</sup>. Per questo, nelle amministrazioni ai vari livelli è sempre più ricorrente la realizzazione di ciclovie di media e lunga percorrenza a fini prevalentemente ricreativi e turistici.

La prima grande risposta a questa esigenza è arrivata, con la Legge di Stabilità 2016 (Legge n. 208/2015<sup>29</sup> comma 640), con cui si è prevista la progettazione e realizzazione di un sistema nazionale di ciclovie turistiche, in vista del “Piano straordinario della Mobilità turistica di Mit, Mibact e Regioni”. Per raggiungere tale obiettivo son stati stanziati 91 milioni di euro nel triennio 2016-2018 (Figura 5) (17 nel 2016, 37 nel 2017 e 37 nel 2018). Un sistema nazionale che tenga conto delle indicazioni della rete ciclabile EuroVelo (con gli itinerari 8, 5 e 7) e dei suggerimenti di piani già redatti da associazioni, università e enti locali.

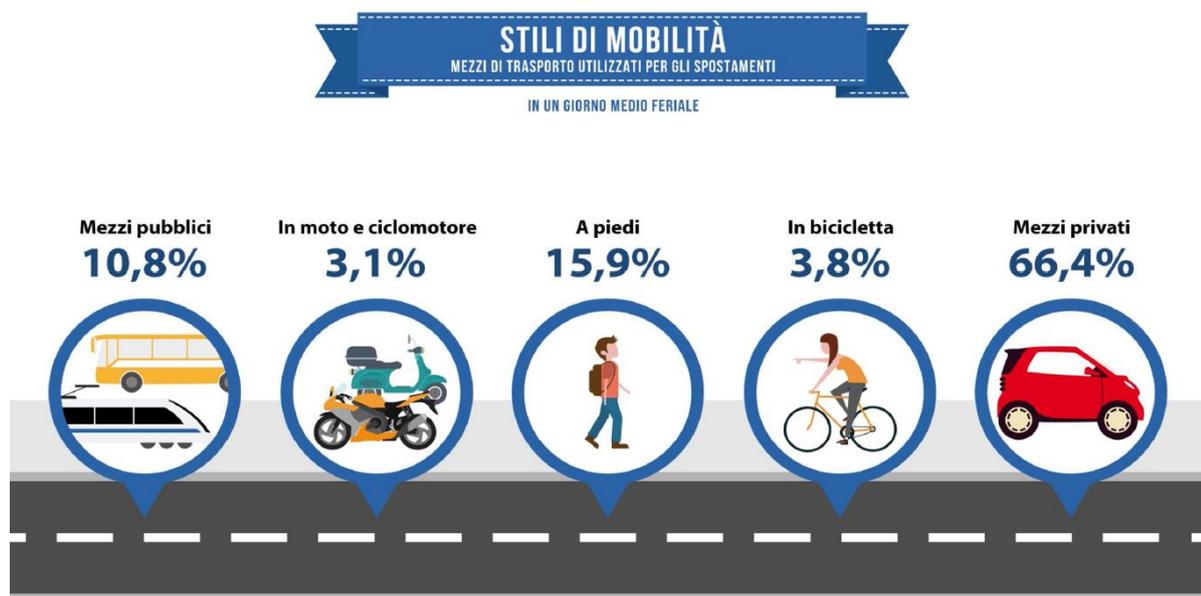


Figura 4 Ministero dell’Infrastrutture e dei Trasporti, *STILI DI MOBILITÀ IN UN GIORNO MEDIO FERIALE*, 27/07/2016, Fonte: ISFORT. Report Osservatorio “AUDIMOB” sulla mobilità. dati del 2014. <http://www.mit.gov.it/sites/default/files/media/notizia/2016-07/sistema%20nazionale%20ciclovie%20turistiche%2027%20luglio%202016.pdf> [15/02/2018]

<sup>28</sup> Elena Bianco, Corriere Quotidiano, Cicloturismo: una tendenza in crescita in Italia, 8/04/2018, <https://www.corrierequotidiano.it/turismo/08-04-2018/cicloturismo-una-tendenza-crescita-italia> [03/06/2018]

<sup>29</sup> <https://www.diritto.it/normativa/legge-di-stabilita-2016-n-2082015/> [07/07/2018]

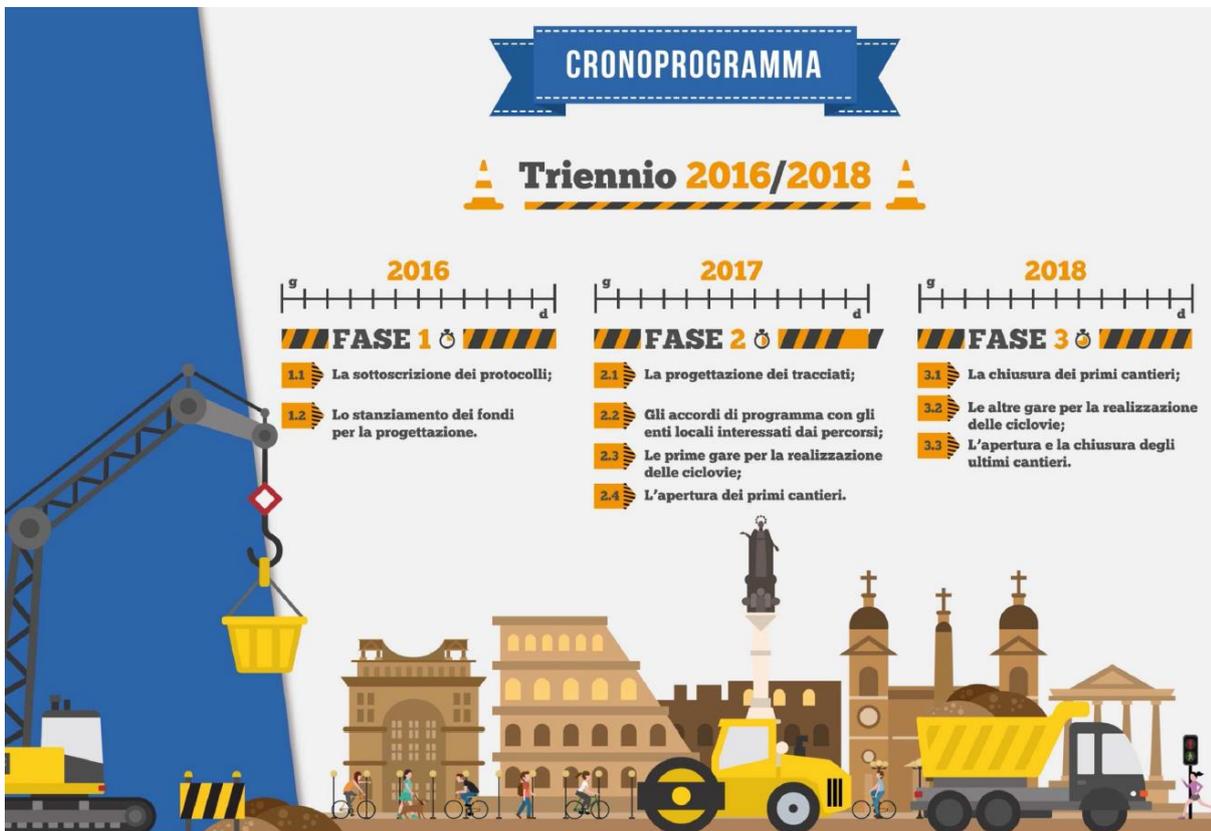


Figura 5 Ministero dell'Infrastrutture e dei Trasporti, *CRONOPROGRAMMA SISTEMA NAZIONALE CICLOVIE TURISTICHE. TRIENNIO 2016/18* - Fonte:

<http://www.mit.gov.it/sites/default/files/media/notizia/2016-07/sistema%20nazionale%20ciclovie%20turistiche%2027%20luglio%202016.pdf> [10/06/2018]

Lo sviluppo del “Piano straordinario della Mobilità turistica” avviene grazie alla collaborazione tra Ministeri e Regioni ognuno dei quali ricopre compiti e ruoli ben definiti<sup>30</sup>:

- Il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, MIT, si occupa del riconoscimento delle ciclovie nella pianificazione nazionale delle infrastrutture, prioritarie, di definire gli standard e i requisiti minimi, di analizzare il progetto definitivo ed esecutivo.
- Il Ministero dei Beni ed Attività Culturali e del Turismo, MiBACT, verifica l'effettiva valorizzazione territoriale e l'attrattività culturale e turistica dei percorsi, promuovendo le ciclovie in ambito turistico e culturale.
- Le Regioni inseriscono il progetto di ciclovie nelle pianificazioni e programmazioni territoriali di ogni Regione, integrandoli con altri percorsi regionali;

<sup>30</sup> MIT e MiBACT, Sistema Nazionale delle ciclovie turistiche. Cosa prevedono le intese. Roma, 9 Agosto 2017, <http://www.mit.gov.it/sites/default/files/media/notizia/2017-08/sistema%20nazionale%20ciclovie%20turistiche%20agosto%202017.pdf> [01/07/2018]

Inoltre, la Regione Capofila ha il ruolo di coordinare tutte le attività volte alla progettazione unitaria della ciclovia, individuare il soggetto attuatore degli interventi, e trasmettere al MIT gli atti per finanziare la progettazione e la realizzazione.

- MIT e MIBACT – Devono provvedere all’assegnazione delle risorse necessarie alla predisposizione del progetto di fattibilità e alla ripartizione delle risorse per la realizzazione. Hanno poi il compito di reperire, eventualmente, ulteriori finanziamenti, anche a livello europeo.

Il Piano ha individuato, in primo luogo, i percorsi con immediata priorità e le Linee guida per la progettazione e realizzazione del sistema di ciclovie turistiche nazionali<sup>31</sup>. Primo obiettivo è stato quello di prevedere complessivamente oltre 1.500 chilometri di ciclabili, che attraversano 8 regioni ed anche il comune di Roma.

Le Linee guida indicano che i progetti devono essere realizzati sulla base del rapporto costo/benefici, della maggiore ed immediata fruibilità e sottolineano l’importanza di alcuni aspetti da tenere in considerazione. Primo fra tutti vi è l’intermodalità (cioè di creare un sistema di ciclovie turistiche integrato con le altre reti di trasporto e coerente con EuroVelo). Anche l’innalzamento dei livelli di sicurezza, di comfort e di qualità dei percorsi e la definizione di una segnaletica omogenea nazionale sono aspetti affrontati dalle linee guida. I ciclisti inesperti, i disabili ed i nuclei familiari devono poter percorrere la ciclovia al pari degli altri utenti della ciclabilità.

Il sistema nazionale nasce con l’individuazione delle prime quattro ciclovie turistiche nella Legge di Bilancio 2016: la Ciclovia del Sole, la Ven-To<sup>32</sup>, il Grab e la Ciclovia dell’Acquedotto Pugliese. Nello stesso anno sono stati firmati i relativi protocolli<sup>33</sup> d’intesa tra Mit, MIBACT e gli enti attuatori, cioè Regioni e Roma Capitale, ad aprile del 2017 sono stati approvati e

---

<sup>31</sup> <http://www.mit.gov.it/sites/default/files/media/normativa/2018-01/piano%20straordinario%20mobilit%C3%A0%20turistica%202017-2022%20v0.pdf> [03/07/2018]

<sup>32</sup> Vedi: L.R. n. 1/2013 (“Interventi per favorire lo sviluppo della mobilità ciclistica”) e all’interno del Piano Attuativo 2015-2019 del PRT approvato con delibera di Giunta regionale n. 598 del 26/04/16 <https://www.agp.bike/wp-content/uploads/2016/01/Protocollo-d-intesa-MIT-MIBACT-Regioni.pdf> [03/07/2018]; Deliberazione della Giunta Regionale 25 luglio 2016, n. 15-3676 [http://www.regione.piemonte.it/governo/bollettino/abbonati/2016/33/attach/dgr\\_03676\\_900\\_25072016.pdf](http://www.regione.piemonte.it/governo/bollettino/abbonati/2016/33/attach/dgr_03676_900_25072016.pdf) [03/07/2018]

<sup>33</sup> [http://www.mit.gov.it/sites/default/files/media/normativa/2017-05/Direttiva\\_ministeriale\\_protocollo\\_133\\_11-04-2017.pdf](http://www.mit.gov.it/sites/default/files/media/normativa/2017-05/Direttiva_ministeriale_protocollo_133_11-04-2017.pdf) [04/07/2018]

finanziati i progetti di fattibilità tecnica ed economica, e si prevede l'apertura dei primi cantieri entro quest'anno.

A livello normativo il comma 640 dell'art.1 Legge 208/2015 dispone l'autorizzazione di spesa per la progettazione e realizzazione di interventi per la sicurezza della circolazione ciclistica cittadina. Il piano di riparto di queste risorse viene poi definito attraverso il DM 468/2017<sup>34</sup>, nel quale, inoltre, vennero stabiliti i criteri di selezione delle proposte progettuali da parte degli Enti interessati ad ottenere il cofinanziamento. Ad esempio, alla Regione Piemonte per la realizzazione in cofinanziamento di un programma per la progettazione e realizzazione di interventi per la sicurezza della circolazione ciclistica cittadina vennero attribuiti 889.674,54€.

Con l'approvazione della camera dei deputati a dicembre 2017 della Legge Quadro<sup>35</sup> (Legge n° 2/2018) "Disposizioni per lo sviluppo della mobilità in bicicletta e la realizzazione della rete nazionale di percorribilità ciclistica" (Figura 6), arriva un'altra risposta importante per la mobilità ciclistica. In attesa della modifica del Codice della strada, la legge quadro<sup>36</sup> attribuisce nuova importanza alla pianificazione della mobilità ciclabile e rimanda il ruolo di declinare i piani nazionali alle singole Regioni ed ai comuni coinvolti.

---

<sup>34</sup> <http://www.regione.piemonte.it/entilocali/cms/index.php/component/content/article/2995-provvedimenti-dellamministrazione-regionale/15345--selezione-delle-proposte-progettuali-e-per-la-redazione-della-proposta-di-programma-per-la-progettazione-e-realizzazione-di-interventi-per-la-sicurezza-della-circolazione-ciclistica-cittadina-approvazione-criteri> [06/07/2018]

<sup>35</sup> <http://www.fiab-onlus.it/bici/attivita/proposte-di-legge/item/1881-legge-quadro-spiegata-bene.html> [03/07/2018] cfr. <http://www.senato.it/service/PDF/PDFServer/BGT/01057021.pdf> [03/07/2018]

<sup>36</sup> <https://www.federciclismo.it/it/article/2017/12/22/approvata-la-legge-quadro-sulla-ciclabilita/6311de5f-e808-4395-b650-7e3fe1b97642/> [03/07/2018]



Figura 6 Ministero dell'Infrastrutture e dei Trasporti, LA LEGGE QUADRO MOBILITÀ CICLISTICA. DICEMBRE 2017 - Fonte: <http://www.fiab-onlus.it/bici/> [24/01/2018]

Viene così incrementata la rete nazionale con l'introduzione di altre sei ciclovie, raggiungendo un totale di 10 itinerari ed oltre cinquemila chilometri (Figura 7), con diverse priorità di realizzazione:

1. Ciclovia Ven-To, 680 km da Venezia a Torino
2. Ciclovia del Sole, 300 km da Verona a Firenze
3. Ciclovia dell'Acqua, 500 km da Caposele (AV) a Santa Maria di Leuca (LE)
4. Ciclovia GRAB Roma – Grande Raccordo Anulare delle Biciclette, 44 km a Roma
5. Ciclovia del Garda, 140 km lungo le rive del lago di Garda
6. Ciclovia della Magna Grecia, 1000 km da Lagonegro (PZ) a Pachino (SR)
7. Ciclovia della Sardegna, 1230 km da S. Teresa di Gallura (OT) a Sassari passando per Cagliari
8. Ciclovia Adriatica, 820 km da Lignano Sabbiadoro (UD) al Gargano
9. Ciclovia Trieste-Lignano Sabbiadoro-Venezia, 150 km da Venezia a Trieste

## 10. Ciclovía Tirrenica, 870 km dal confine Francia-Italia a Roma.



Figura 7 Ministero dell'Infrastrutture e dei Trasporti, *LE CICLOVIE TURISTICHE NAZIONALI*, 08/05/2018, Fonte: <http://www.mit.gov.it/node/5383> [07/06/2018]

Dal 2017 al 2024 devono essere spesi circa 283 milioni di euro per finanziare la realizzazione delle ciclovie sostenibili. Entro il 2024 si prevede di realizzare 5.000 km di ciclovie e 20.000 km entro il 2030.

Dopo l'avviamento delle prime quattro ciclovie, nell'agosto del 2017, sono stati sottoscritti i Protocolli di intesa con le rispettive regioni per le prime tre ciclovie aggiunte: Ciclovía del Garda, Ciclovía della Magna Grecia<sup>37</sup> e Ciclovía della Sardegna. Sottoscritto il protocollo d'intesa, ed ottenuto lo stanziamento delle risorse statali per la progettazione, gli enti procedono alla preparazione del progetto per l'affidamento e per realizzare i lavori.

<sup>37</sup> [http://portale.regione.calabria.it/website/portamedia/2017-10/171009\\_Protocollo-Intesa-Ciclovía-Magna-Grecia.pdf](http://portale.regione.calabria.it/website/portamedia/2017-10/171009_Protocollo-Intesa-Ciclovía-Magna-Grecia.pdf) [04/07/2018]

Ad oggi, il sistema nazionale delle ciclovie turistiche è stato finanziato<sup>38</sup> con risorse nazionali statali pari a 372 milioni di euro per il periodo dal 2016 al 2024: con il cofinanziamento degli altri enti, si arriva ad una somma di 750 milioni di euro.

Tuttavia, per proseguire alla realizzazione delle dieci ciclovie nazionali, ad oggi, si sta lavorando sulla definizione di un decreto unificato ai due ministeri poiché occorre ancora determinare come distribuire i 162 milioni previsti per coprire le annualità 2016-2019. L'attuale bozza del decreto per il riparto finanziario<sup>39</sup> è sottoposta all'esame tecnico della Conferenza Unificata. Si dovrà intervenire con una revisione dei sette protocolli d'intesa già firmati, mentre si seguirà un nuovo protocollo per le ciclovie Adriatica, Tirrenica e Trieste-Lignano Sabbiadoro-Venezia.

Nel decreto unificato, si prevede l'erogazione delle risorse in tre rate:

- La prima rata, di 70,2 milioni di euro, erogata alle Regioni capofila entro 30 giorni dalla sottoscrizione (o aggiornamento) del protocollo di intesa.
- La seconda rata, di 46,8 milioni di euro, erogata entro 60 giorni dalla consegna al Mit del progetto di fattibilità tecnico-economica.
- La terza rata, di 40 milioni di euro, erogata entro 60 giorni dalla valutazione positiva da parte del Mit del progetto di fattibilità e dall'indicazione dei lotti funzionali da realizzare per primi.

Per ciascuna ciclovie occorre indicare almeno un lotto prioritario "immediatamente realizzabile"<sup>40</sup>, poiché per chi non completa i lavori entro i termini è prevista la revoca del contributo.

---

<sup>38</sup>Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, Ciclovie Turistiche Nazionali, 8/05/2018, <http://www.mit.gov.it/node/5383> [30/06/2018]

<sup>39</sup> Pietro Salomone, Dal Mit 162 milioni per le dieci ciclovie: il riparto dei fondi, 28 maggio 2018, <http://www.ingegneri.info/news/infrastrutture-e-trasporti/dal-mit-162-milioni-per-le-dieci-ciclovie-il-riparto-dei-fondi/> [01/07/2018]

<sup>40</sup> <https://www.ingenio-web.it/20001-piste-ciclabili-inizia-lesame-tecnico-del-riparto-dei-162-milioni-per-le-dieci-ciclovie> [30/06/2018]

Il decreto approverà anche gli standard tecnici per le ciclovie nazionali: la classificazione è in tre step (minimo, buono e ottimo) in base alle caratteristiche sia tecnico-geometriche, sia della sicurezza, sia delle attrazioni turistiche presenti.



L'ossatura portante dei percorsi ciclistici di carattere strategico, su cui costruire la rete ciclabile di interesse regionale, era stata definita a partire dal 2009 e nuovamente ripresa dal 2014, quando si è tornati a ragionare su questi temi. L'individuazione del reticolo ciclabile, reso noto con il DGR n.20-795 del 22.12.14, è frutto di un lavoro in sinergia tra enti territoriali ed associazioni legati al cicloturismo, che confermò in parte il tracciato precedente e apportò alcune modifiche alla luce di nuove esigenze emerse e di trasformazioni territoriali avvenute. Una rete Ciclabile regionale costituita con un importante apporto della Federazione Italiana Amici della Bicicletta ed approvata tramite delibera della giunta regionale nel luglio 2015<sup>41</sup> per la prima volta argomento di pianificazione regionale.

Nella relativa delibera regionale, relazionata dagli assessori Parigi e Balocco<sup>42</sup>, sono esposti gli obiettivi della rete ciclabile regionale:

- *Definire un sistema di itinerari per la mobilità dolce articolato ed esteso che interessi l'intero territorio regionale unendo le città capoluogo di Provincia dando continuità ai tracciati di più ampio interesse transregionali e transnazionali;*
- *Sostenere e favorire la mobilità sostenibile come risposta agli spostamenti quotidiani e del tempo libero;*
- *Garantire la continuità degli itinerari su lunghe distanze;*
- *Determinare e costruire la rete portante per gli spostamenti ciclabili su quale gli enti locali possano avere una maglia di riferimento da articolare e completare con percorsi in scala più ridotta;*
- *Favorire l'intermodalità, agevolando le connessioni e l'interferenza delle diverse tipologie di mobilità e studiando i possibili parallelismi dei percorsi ed appositi punti di snodo;*
- *Scelta e definizione della segnaletica comune da adottare, uniforme ed omogenea;*
- *Revisionare le attuali disposizioni normative regionali, e far convergere in modo prioritario le risorse economiche disponibili per la realizzazione della Rete ciclabile regionale ed evitare che i finanziamenti si disperdano in tanti*

<sup>41</sup> *Deliberazione della Giunta Regionale, 27 luglio 2015, n. 22-1903. Approvazione del documento "Progetto di Rete ciclabile di interesse regionale" ai sensi della L.R. 17.04.1990, n. 33.*

Fonte:[http://www.regione.piemonte.it/retescursionistica/cms/images/files/dgr\\_01903\\_990\\_27072015%20rete%20ciclabile.pdf](http://www.regione.piemonte.it/retescursionistica/cms/images/files/dgr_01903_990_27072015%20rete%20ciclabile.pdf) [10/06/2018]

<sup>42</sup> *Deliberazione della Giunta Regionale, 27 luglio 2015, n. 22-1903. Approvazione del documento "Progetto di Rete ciclabile di interesse regionale" ai sensi della L.R. 17.04.1990, n. 33.*

Fonte:[http://www.regione.piemonte.it/retescursionistica/cms/images/files/dgr\\_01903\\_990\\_27072015%20rete%20ciclabile.pdf](http://www.regione.piemonte.it/retescursionistica/cms/images/files/dgr_01903_990_27072015%20rete%20ciclabile.pdf) [10/06/2018], pp.8

*piccoli interventi non interconnessi e dunque limitati;*

- *Definire le norme tecniche di riferimento per attuare la Rete in progetto.*

Nella progettazione della rete regionale sono stati definiti gli itinerari e le relative priorità, in accordo con la rilevanza interregionale e/o internazionale, delineando i seguenti tracciati:

- Eurovelo 8 e VenTo
- Via del Monviso
- Canale Cavour
- Via del mare
- Via Provenzale
- Via Franchigena/ Via dei Pellegrini
- Circuito in Langhe
- Pedemontana
- Via del Ticino e Lago Maggiore
- Corona di Delizie
- Intermodalità (sviluppo della connessione Bici -Treno nelle tratte transfrontaliere tenuto conto dell'orogenesi del territorio poco adatto agli spostamenti in bicicletta e non di un itinerario vero e proprio)

*Figura 9 - I PRINCIPALI TRACCIATI della REGIONALE PIEMONTE, Fonte: Regione Piemonte, Progetto di rete ciclabile di interesse regionale, 03/09/2015, Fonte: [http://www.regione.piemonte.it/retescursionistica/cms/images/files/dgr\\_01903\\_990\\_27072015%20rete%20ciclabile.pdf](http://www.regione.piemonte.it/retescursionistica/cms/images/files/dgr_01903_990_27072015%20rete%20ciclabile.pdf) [11/06/2018]*

Nella progettazione della rete emerge la volontà di minimizzare gli impatti sia a livello ambientale sia economico, in modo da rendere sostenibile l'effettiva realizzazione del progetto. Infatti, a definizione degli itinerari sono stati individuati per lo più tracciati che ricalcano viabilità esistenti, come strade secondarie, infrastrutture territoriali, percorsi ciclabili già esistenti e vie a basso traffico.

L'omogeneità della rete ciclabile regionale viene garantita attraverso una serie di

caratteristiche standard di riferimento che i percorsi devono obbligatoriamente rispettare, come: linearità del tracciato, sicurezza, coerenza, tipologie di percorso, attrattività, comfort, superficie, livello di difficoltà, flussi veicolari, segnaletica, deviazione, capillarità, manutenzione.

Individuati gli standard è stato possibile definire quali percorsi fossero già adeguati e quali invece richiedessero eventuali interventi di adeguamento.

Per trasferire il progetto della rete di ciclovie turistiche dalla carta al territorio sono necessari numerosi investimenti. Per questo lo Stato Italiano e le diverse Regioni hanno sviluppato diversi strumenti per sostenere gli interventi che vanno in questa direzione.

Anche la Regione Piemonte sostiene la promozione e diffusione della mobilità ciclabile, attraverso: bandi per finanziare investimenti a favore del sistema infrastrutturale (*Tabella III*) quali studi di fattibilità ed interventi, ma anche in termini di diffusione dell'uso della bicicletta ideali agli spostamenti quotidiani, attraverso la promozione di iniziative ed eventi come "Bike2Work"<sup>43</sup>.

Per quanto riguarda la rete di interesse regionale al momento sono due le ciclovie già finanziate, la ciclovie Vento (sostenuta a livello nazionale, in cui vi è un accordo d'intesa per lo sviluppo del progetto comune pluriregionale) e la ciclovie Canale Cavour (progetto sostenuto interamente dalla Regione e confermato il e attraverso la definizione dell'ultimo bando "Percorsi Ciclabili Sicuri" ultimato verranno cofinanziati i primi quattordici progetti in graduatoria per un cofinanziamento al 50% ed un importo totale di 14.500€.

In ambito di mobilità sostenibile cicloturistica sono presenti diversi soggetti regionali, dalla direzione opere pubbliche a quella turistica, a quella montana, coinvolti nella pianificazione e nel sostegno del cicloturismo per rispondere ad esigenze differenti. Proprio per questo periodicamente lavorano intorno ad un solo tavolo di confronto per consentire una coerenza nelle direzioni fondamentali di sviluppo.

Tra gli strumenti che ci sono a disposizione troviamo:

DM 468/2017 Piano Nazionale di Sicurezza Stradale - Fondi ministeriali – circa 900 mila euro per la regione Piemonte - Risorse destinate a centri abitati per comuni con più di 20.000

---

<sup>43</sup> Regione Piemonte- Piemonte informa , "Bike2Work - In sella per una mobilità sostenibile ", 14/09/2016  
Fonte: <http://www.regione.piemonte.it/pinforma/trasporti/636-bike2work-in-sella-per-la-mobilita-sostenibile.html> [11/06/2018]

abitanti

DGR 11/5692 del 16/04/2007 Piano Regionale di Sicurezza Stradale - Fondi regionale risorse destinate ad aree extraurbane – connessioni tra comuni

Un primo finanziamento di 1 mln € è stato indirizzato a favore dell'avviamento di studi di fattibilità per progetti di itinerari ciclabili su area vasta, L.R. 4/00 per studi che ricadessero su percorsi previsti dalla Rete di Interesse Regionale (finanziamento utilizzato per ben 11 progetti - scaduto il 14/03/2016).

Inoltre, con la Legge 18/99<sup>44</sup> sono stati introdotti dei contributi per interventi a favore di progetti di accoglienza turistica di iniziativa privata nei Comuni attraversati dalle grandi direttrici ciclabili della Regione Piemonte.

*Legge 18/99 “Interventi regionali a sostegno dell’offerta turistica” e 34/08, art. 42 “Misure a favore dell’autoimpiego e della creazione d’impresa” – Contributi per la creazione di PMI finalizzata all’attivazione di servizi turistico culturali.*

Attualmente, grazie allo stanziamento di fondi da parte del Ministro delle Infrastrutture, sono stati nuovamente attivati i co-finanziamenti per interventi atti a rendere fruibili e sicuri i percorsi ciclabili, grazie al Piano Nazionale di Sicurezza Stradale, che nel 2017 ha co-finanziato al 50% interventi ed ha riprogrammato per il 2018 di intervenire come descritto nell’articolo di Gianni Gennaro<sup>45</sup>:

*“Uno stanziamento di 4,5 milioni di euro, che si aggiunge ai 10 già inseriti a bilancio lo scorso anno, servirà per incrementare le assegnazioni del bando sui percorsi ciclabili sicuri, consentendo di scorrere la graduatoria. Con altri 171.000 euro si potranno finanziare le scuole che hanno partecipato nel 2017 al bando “Bicibus/pedibus”, che vede in attesa 27 progetti, mentre 250.000 euro consentiranno la redazione di un programma per la mobilità ciclabile, 25.000 iniziative di comunicazione sull’incidentalità stradale e 29.000 attività di educazione nelle scuole.*

*Un'altra delibera autorizza ulteriori 890.000 euro per il cofinanziamento di interventi per la sicurezza della circolazione ciclistica cittadina nei Comuni con più di 20.000 abitanti.”*

<sup>44</sup> Regione Piemonte, Finanziamento, Misura chiusa il 3/04/17, Fonte: <http://www.regione.piemonte.it/bandipiemonte/cms/finanziamenti/legge-1899-“interventi-regionali-sostegno-dell’offerta-turistica-e-3408-art-42-“misure> [11/06/2018]

<sup>45</sup> Regione Piemonte- Piemonte informa, Gianni Gennaro, Altri fondi per piste ciclabili e sicurezza stradale, 1/06/2018, Fonte: <http://www.regione.piemonte.it/pinforma/13-trasporti/2063-altri-fondi-per-piste-ciclabili-e-sicurezza-stradale.html> [11/06/2018]

<b>REGIONE PIEMONTE – FINANZIAMENTI A SOSTEGNO DEL CICLOTURISMO</b>	
<p><b>L.R. 4/00 Studi di Fattibilità</b></p> <p>Scaduto il 14/03/2018</p> <p>assegnazione avvenuta</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Dotazione finanziaria 1 mln €</li> <li>• Finanziare studi di fattibilità</li> <li>• Priorità per gli itinerari su tracciati d'interesse regionale</li> </ul>
<p><b>BANDO 7.5.1 Settore Sviluppo della montagna</b></p> <p>Scaduto il 29/04/2016</p> <p>assegnazione avvenuta</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Dotazione finanziaria 12 mln €</li> <li>• Sostenere investimenti di miglioramento delle infrastrutture e ricreative e potenziamento della relativa informazione turistica</li> <li>• Interventi ammissibili (tra gli altri): creazione e miglioramento itinerari ciclabili</li> <li>• Investimenti inseriti nel contesto della rete del patrimonio escursionistico regionale</li> </ul>
<p><b>BANDO L.R. 18/99 Fondo Rotativo Turismo</b></p> <p>Scaduto il 28/12/2017</p> <p>assegnazione avvenuta</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Dotazione finanziaria 2 mln €</li> <li>• Agevolazione: 10.000€</li> <li>• Avviamento di nuove attività imprenditoriali- poi esteso anche alle attività esistenti - nei comuni attraversati dalla rete ciclabile regionale</li> <li>• Interventi a favore dell'accoglienza turistica a favore del cicloturismo</li> </ul>
<p><b>Piano Regionale di Sicurezza Stradale</b></p> <p><b>Programma annuale 2017-2018</b></p> <p>IN APPLICAZIONE DEL <b>DM.11/5692</b> (16 APRILE 2007)</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Dotazione finanziaria 10 + 4,5 mln €</li> <li>• Co-finanziamento del 50%</li> <li>• Interventi per rendere fruibili e sicuri i percorsi ciclistici</li> <li>• Sostegno dei progetti inerenti al bando Bicibus/pedibus</li> </ul>

<p>Scaduto il GENNAIO 18 assegnazione avvenuta</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Iniziative per educazione nelle scuole</li> </ul>
--------------------------------------------------------	--------------------------------------------------------------------------------------------

Tabella III -BANDI DI FINANZIAMENTO DELLA REGIONE PIEMONTE – CICLOTURISMO, Elaborazione dell'autrice da: Rossi M.E., Pasino G., Pedalare per lo sviluppo Q28, Il cicloturismo in provincia di CUNEO, op.cit., p.61

#### 1.4. **Normativa e linee guida: le indicazioni Federazione Italiana Amici della Bicicletta (FIAB) e Bicitalia**

In Italia, sulle tematiche del cicloturismo sono coinvolti diversi soggetti promotori: dai Ministeri Ambiente Trasporti e Turismo, a livello nazionale, alle Regioni ed enti che al livello locale coordinano e finanziano lo sviluppo di infrastrutture dedicate, fino alle federazioni ed associazioni, le quali ricoprono un ruolo importante nel favorire la promozione del ciclismo e lo sviluppo della pratica.

Prima tra tutte la Federazione Italiana Amici della Bicicletta (**FIAB**)<sup>46</sup>, un'**organizzazione federativa ambientalista**, punto di riferimento nazionale, che riunisce 130 associazioni autonome locali sotto lo slogan “in bici per l’ambiente”, con lo scopo di **promuovere l’utilizzo della bicicletta quale mezzo di trasporto ecologico**. Dal 2011, inoltre, è stata nominata Centro nazionale di coordinamento per lo sviluppo della rete ciclabile europea "EuroVelo" in Italia.

Esistono anche molte altre associazioni con iniziative analoghe come l’Unione Italiana Sport Per tutti (UISP) e il Touring Club Italiano (TCI), che contano un numero di soci significativo<sup>47</sup>.

La FIAB ha il compito di svolgere un’azione di lobbying nei confronti dei pubblici poteri, in modo da affermare il ruolo importante della bicicletta nella nostra società ed ottenere provvedimenti a favore della circolazione sicura e confortevole. Con proposte e progetti, si propone di migliorare la vivibilità urbana, attraverso piste ciclabili, moderazione del traffico e incentivando l’uso combinato della bici coi mezzi collettivi di trasporto.

<sup>46</sup> <http://www.fiab-onlus.it/bici/la-fiab/chi-siamo.html>

<sup>47</sup> Vedi: UISP.335.000 soci e 17.646 società sportive affiliate (dati 2016) cfr:

<http://www.uisp.it/nazionale/pagina/chi-siamo-2017> [03/06/2018]; TCI 280.000 soci (dati 2016)

<https://www.touringclub.it/chisiamo/chi-siamo> [04/06/2018]

La federazione favorisce il ciclo-escursionismo ed il cicloturismo in diversi modi, ad esempio<sup>48</sup>:

- organizza numerose attività ciclo-escursionistiche come: gite di una giornata, week-end in bici, viaggi cicloturistici, raduni. Attività in cui apprezzare l'uso della bicicletta nel tempo libero, socializzare e conoscere aspetti ambientali e culturali del territorio da valorizzare e tutelare.
- pubblica guide e percorsi, attraverso la proposta di una **Rete Ciclabile Nazionale - Bictalia**<sup>49</sup>, un network nazionale di collegamenti ciclabili sovraregionali o di collegamento con i Paesi confinanti,
- definisce gli aspetti standard da osservare, tra cui la segnaletica specializzata,
- promuove, tramite **Albergabici**<sup>50</sup>, le strutture turistiche ricettive amiche dei ciclisti

Bictalia sostiene che una rete ciclabile nazionale è un'opportunità per godere di grandi benefici su tutti gli indirizzi<sup>51</sup>: dal settore turistico a quello ambientale e dei trasporti, fino ai risvolti salutari per la società. Il network considera la rete nazionale come una forte e specializzata attrattiva turistica, grazie all'intrinseca suggestione del grande viaggio in bicicletta, che avrebbe la capacità di trascinare facilmente molti cicloamatori a scoprire il nostro territorio italiano. In conseguenza l'aumento di una nuova e qualificata utenza, da soddisfare sui territori connessi alle grandi dorsali, costituisce la base ideale per l'apertura di scenari economici interessanti.

Una realtà confermata a livello europeo dai territori che hanno investito in questa direzione. Ne sono un esempio il territorio austriaco e francese (Tabella II).

In sintesi, il network nazionale individua cinque principali ragioni<sup>52</sup> per cui realizzare una rete nazionale, sintetizzate in Figura 10 :

<sup>48</sup> Fiab, <http://www.bicialia.org/it/bicialia/il-progetto> [22/03/2018]

<sup>49</sup> Fiab, Bictalia, 2012 <http://www.fiab-onlus.it/bici/attivita/bicialia.html> [15/03/2018]

<sup>50</sup> Fiab, ALbergabici, 2012, <http://www.fiab-onlus.it/bici/turismo-in-bici/albergabici.html> [22/03/2018]

<sup>51</sup> Bictalia, Il progetto, <http://www.bicialia.org/it/bicialia/il-progetto> [22/03/2018]

<sup>52</sup> Bictalia, Il progetto, <http://www.bicialia.org/it/bicialia/il-progetto> [22/03/2018]



Figura 10 LE RAGIONI PER CUI REALIZZARE UNA RETE CICLISTICA NAZIONALE SECONDO BICITALIA, Elaborazione dell'autrice su: <http://www.bicitalia.org/it/bicitalia/il-progetto> [22/03/2018]

La semplicità di un mezzo alla portata di tutti come la bicicletta, rende tale mezzo anche molto vulnerabile, proprio per la diversità degli utilizzatori potenzialmente coinvolti.

Per sviluppare degli itinerari di successo bisogna quindi considerare numerosi aspetti durante la progettazione. È bene, dunque, valutare tutti gli aspetti influenti ed adottare dei livelli di sicurezza tali che il cicloturismo possa essere praticato da chiunque possieda una bicicletta, e non solo da esperti dell'attività ciclistica.

Gli itinerari vanno studiati e valutati in ogni loro parte: dalla definizione del tracciato, alla sicurezza, alla necessità di spazi complementari a servizio del percorso e dei suoi fruitori. Anche le caratteristiche tecniche dell'infrastruttura (ampiezza, pavimentazione, pendenza) e l'attrattiva turistica del percorso sono decisive per il successo di un itinerario cicloturistico. Per semplificare questa parte di progettazione la FIAB ha elaborato delle linee guida

concepite per la realizzazione delle due reti ciclabili da questa adottate, EuroVelo e Bicitalia, specificando quali sono i requisiti di qualità necessari a garantire un itinerario di successo.

Secondo quanto considerato da ECF e riassunto sul sito FIAB, **le componenti di un buon viaggio** sono:

<b>LE COMPONENTI DI UN BUON VIAGGIO</b>		
<b><u>Infrastruttura 65%</u></b>	<b><u>Service 20%</u></b>	<b><u>Promotion 15%</u></b>
h. Continuità dell'infrastruttura	f. Strutture ricettive	d. Comunicazione Web
i. Componenti dell'infrastruttura	g. Bar, ristoranti ed aree di sosta 1-40 km	e. Comunicazione cartacea
j. Superficie e ruvidezza	h. Ciclo Officine e noleggio/vendita	f. Altro
k. Pendenza	i. bici ed accessori	
l. Attrattività	j. Altri servizi	
m. Segnaletica		
n. Trasporti pubblici		

*Tabella IV - LE COMPONENTI CHE INFLUENZANO LA QUALITÀ DI UN VIAGGIO IN BICICLETTA, Elaborazione dell'autrice su: <http://www.eurovelo.org/wp-content/uploads/2011/08/European-Certification-Standard-Manual-short-version-English.pdf> [2/02/2018]*

Come è evidente dalla Tabella IV, le componenti che influenzano maggiormente la qualità di un buon viaggio sono strettamente collegate ad elementi che vengono determinati dal territorio stesso.

Per la progettazione di un itinerario di successo occorre quindi avere una visione d'insieme, seguendo gli indirizzi principali di Eurovelo, ma tenendo bene in considerazione il territorio specifico. È importante avere un approccio multidisciplinare e coinvolgere tutti gli aspetti e le scale di progettazione, dalla pianificazione territoriale, alla progettazione di spazi per la sosta, allo studio dei particolari tecnologici nel dettaglio.

Nella prima fase progettuale sarà dunque utile svolgere un'accurata analisi del territorio coinvolto osservandone la conformazione geomorfologica, la vocazione turistica, la presenza di elementi di potenziale interesse culturale e paesaggistico e architettonico, e creare delle ciclovie che soddisfino le esigenze dei fruitori ed esaltino, nel percorso, il

complesso patrimonio presente, costituendo il motore di nuove opportunità per i territori stessi.

Per rendere accessibile l’itinerario vi sono due aspetti indispensabili di cui occuparsi: la sicurezza e la percorribilità dei percorsi.

Sebbene il tema della sicurezza della pista ciclabile sia fondamentale, mancano degli indirizzi guida<sup>53</sup> specialmente nel caso di tracciati sviluppati in ambiti fluviali dove può esser necessario inserire delle balaustre di protezione. Esistono alcuni riferimenti normativi per la progettazione di piste ciclabili che attraversano il paesaggio urbano, ma non esistono indirizzi univoci per la progettazione di ciclovie a scala territoriale e specialmente in prossimità di corsi d’acqua, dove sarebbe importante avere degli indirizzi progettuali più definiti e standard da adottare.

Tuttavia, per questo tipologie di percorsi, si può far riferimento al Manuale Tecnico stilato nel 2011 dalla Regione Toscana<sup>54</sup> per le piste ciclabili in ambito fluviale con norme e direttive generali.

Tra le normative e le linee guida cui si fa riferimento di seguito alcuni riferimenti principali:

- **Legislazione**

- Legge 28 giugno 1991, n. 208, *Interventi per la realizzazione di itinerari ciclabili e pedonali nelle aree urbane.*
- Decreto 6 luglio 1992, n.467, *Regolamento concernente l’ammissione al contributo statale e la determinazione della relativa misura degli interventi per la realizzazione di itinerari ciclabili e pedonali nelle aree urbane*, art.3, comma 2, della legge 28 giugno 1991, n. 208.
- Circolare 31 marzo 1993, n. 432, Circolare esplicativa del decreto interministeriale in data 6 luglio 1992, n. 467, avente per oggetto: *Regolamento concernente l’ammissione al contributo statale e la determinazione della relativa misura degli interventi per la realizzazione di itinerari ciclabili e pedonali nelle aree urbane in attuazione dell’art. 3, comma 2, della legge 28 giugno 1991, n. 208.*
- Legge 19 ottobre 1998, n. 366, *Norme per il finanziamento della mobilità ciclistica.*
- Decreto Ministeriale N. 557 del 30/11/1999, *Regolamento recante norme per la definizione delle caratteristiche tecniche delle piste ciclabili.*
- Regione Piemonte, *Norme tecniche per la progettazione, realizzazione e segnalazione di piste e percorsi ciclabili in sede urbana e extraurbana,*

<sup>53</sup> Chiara Occelli, R. Palma, M. Sassone, *La ciclostrada del canale Cavour. Una via a bassa velocità tra Torino e Milano.* Torino, Araba Fenice. 2012, p. 83

<sup>54</sup> Regione Toscana, *Piste ciclabili in ambito fluviale (Manuale Tecnico esecutivo)*, 2011, <http://www.regione.toscana.it/-/piste-ciclabili-in-ambito-fluviale-manuale-tecnico-esecutivo-> [16/06/2018]

d.g.r.85-19500, maggio 1997,

fonte: [www.regione.piemonte.it/trasporti/piste\\_cicl/dwd/norme.pdf](http://www.regione.piemonte.it/trasporti/piste_cicl/dwd/norme.pdf)

- **Manualistica on line**

- Regione Lombardia, *Manuale per la realizzazione della rete ciclabile regionale*, d.g.r. 22 dicembre 1999, n. VII/47207 (versione aggiornata, 2000), [http://www.regione.lombardia.it/cs/Satellite?c=Redazionale\\_P&childpagename=DG\\_Ambiente%2FDetail&cid=-1213356849883&packedargs=NoSlotForSitePlan%3Dtrue%26menu-to-render%3D1213356591912&pagename=DG\\_QAWrapper](http://www.regione.lombardia.it/cs/Satellite?c=Redazionale_P&childpagename=DG_Ambiente%2FDetail&cid=-1213356849883&packedargs=NoSlotForSitePlan%3Dtrue%26menu-to-render%3D1213356591912&pagename=DG_QAWrapper)
- Provincia di Milano, *Vademecum di buona progettazione*, [http://www.provincia.mi.it/pianificazione\\_territoriale/MiBici/index.html](http://www.provincia.mi.it/pianificazione_territoriale/MiBici/index.html)
- Regione Puglia, Assessorato Trasporti, *Reti ciclabili in area Mediterranea, Vademecum della ciclabilità*, (soggetto attuatore FIAB) [http://www.regione.puglia.it/www/web/files/trasporti/CYRONMED\\_completo\\_web.pdf](http://www.regione.puglia.it/www/web/files/trasporti/CYRONMED_completo_web.pdf)
- European Cyclists Federation (<http://www.ecf.com>), *Manualistica della European Cyclist Federation*, [http://www.ecf.com/3051\\_1\\_100115\\_Signing\\_EuroVelo\\_e\\_ZW\\_sml](http://www.ecf.com/3051_1_100115_Signing_EuroVelo_e_ZW_sml)
- Regione Toscana, *Piste ciclabili in ambito fluviale: manuale tecnico*, [http://www.regione.toscana.it/regione/export/RT/sito-RT/Contenuti/sezioni/ambiente\\_territorio/visualizza\\_asset.html\\_420616637.html](http://www.regione.toscana.it/regione/export/RT/sito-RT/Contenuti/sezioni/ambiente_territorio/visualizza_asset.html_420616637.html)
- Giulio Rigotti, *Modalità di progettazione delle piste*, [www.ciclotri.it/documenti/bici07/bici07\\_progettazione\\_rigotti.pdf](http://www.ciclotri.it/documenti/bici07/bici07_progettazione_rigotti.pdf)

## 1.5. I fenomeni del cicloturismo e le ragioni della sua crescita

Negli ultimi anni il fenomeno del cicloturismo cresce su tutto il territorio europeo, con un aumento del 15-20% l'anno<sup>55</sup>. In particolare, l'aumento di questo fenomeno è maggiormente evidente osservando il trend in crescita di alcuni indicatori che ci suggeriscono che l'interesse cresce in modo reale.

In primo luogo, osservando lo scenario nelle destinazioni che hanno sviluppato un'offerta adeguata ai cicloturisti si nota un aumento di anno in anno del numero di visitatori in bicicletta<sup>56</sup>. Il buon esito degli investimenti già sviluppati sul cicloturismo incrementa l'interesse a sviluppare questo progetto. Ne sono esempio gli itinerari europei come il percorso “La Loire a Velò” e la “ciclabile del Danubio” (da Passau a Vienna), e le realtà nazionali come ad esempio l'Emilia-Romagna che in un anno accoglie 1,4 milioni di presenze di cicloamatori, di cui l'85% stranieri, oppure la Toscana, dove oltre un terzo delle 1.500 proposte di soggiorno suggerisce percorsi in bicicletta<sup>57</sup>.

Altri parametri che ci confermano quanto detto si possono individuare nell'aumento dei tour operator<sup>58</sup> nazionali ed internazionali che inseriscono il cicloturismo tra le loro proposte a catalogo, nell'aumento delle strutture ricettive che propongono un'offerta studiata ad hoc per i cicloturisti<sup>59</sup>, e nell'aumento dell'interesse pubblico evidente con un aumento dei programmi di pianificazione di sviluppo del cicloturismo da parte dell'ente pubblico, attraverso piani programmatici e strumenti di finanziamento a sostegno del cicloturismo.

Un interesse che si percepisce dalla micro alla macro scala territoriale, con una crescita generale degli investimenti da parte delle amministrazioni locali. Infatti, vi sono molti progetti e studi di fattibilità sul tema del cicloturismo finanziati da enti pubblici ed avviati in diversi territori che ci consentono di valutare come il fenomeno possa valorizzare le potenzialità del luogo, specialmente nel caso di territori meno raggiungibili ed isolati.

A sostegno del cicloturismo vi sono diverse motivazioni.

<sup>55</sup> Rossi M.E., Pasino G., Pedalare per lo sviluppo Q28, IL CICLOTURISMO IN PROVINCIA DI CUNEO, op.cit., p.22

<sup>56</sup> Rossi M.E., Pasino G., Pedalare per lo sviluppo Q28, IL CICLOTURISMO IN PROVINCIA DI CUNEO, op.cit., p.20

<sup>57</sup> InToscana.it (30/09/15) Turismo slow? La Toscana è “fast”. Crescono Francigena e cicloturismo <http://www.intoscana.it/site/it/articolo/Turismo-slow-La-Toscana-e-fast-Crescono-Francigenae-cicloturismo> [13/01/16]

<sup>58</sup> Rossi M.E., Pasino G., Pedalare per lo sviluppo Q28, IL CICLOTURISMO IN PROVINCIA DI CUNEO, op.cit., p.25

<sup>59</sup> 4500 strutture certificate *Bed and Bike*, <http://www.albergabici.it/albergabici/info-per-albergatori/12-albergatori/45-il-cicloturismo-muove-l-economia-sostenibile> [04/07/2018]

La vita frenetica delle aree metropolitane sempre più trafficate ed inquinate fa emergere sempre di più l'esigenza di una fuga verso le aree verdi; aumenta la richiesta di attività outdoor a contatto con la natura e il desiderio di scoprire nuovi territori in modo slow.

Ci si allontana dall'idea di un turismo di massa per privilegiare le esperienze che permettono di conoscere più l'autenticità e le tradizioni del territorio. Il cicloturista non si limita, infatti, ad attraversare in modo passivo i territori in cui si trova, ma vuole viverli ed esplorarli dal punto di vista storico, culturale ed enogastronomico.

Inoltre, i turisti hanno piacere di acquistare beni e servizi locali e spendere sul territorio a condizione di trovare servizi di qualità elevata e su misura per le proprie esigenze, per cui apre le porte a nuove opportunità economiche.

Un settore da sostenere perché un'opportunità che richiede tempi di rientro degli investimenti rapidi, come dimostra uno studio realizzato per la Provincia di Trento e ripreso da Ambrosetti<sup>60</sup>. In quest'analisi è stato stimato che circa 100 milioni di euro all'anno di introiti turistici sono generati dai 400 chilometri di piste ciclabili, valore che si avvicina al costo sostenuto per la loro realizzazione.

Giunti a queste considerazioni si sostiene dunque che sia importante inserire il cicloturismo **nei piani di sviluppo turistico** e si individuano quali siano gli aspetti a favore e non, riassumendo le potenziali problematiche ricorrenti sul territorio italiano (Tabella V).

La European Cyclists' Federation (ECF)<sup>61</sup> stima che in tema di finanziamenti pubblici possano arrivare circa 1,325 miliardi di euro per misure legate alla ciclabilità; in Italia, la Legge Finanziaria 2016 ha stanziato 91 milioni di euro per il triennio 2016-2018 e diverse regioni stanno intervenendo con bandi a sostegno dello sviluppo del cicloturismo sui propri territori. Per quanto riguarda la Regione Piemonte, essa ha emanato un bando<sup>62</sup> per studi di fattibilità con una dotazione finanziaria di un milione di euro, individuando tra le priorità anche i percorsi ciclabili.

Uno studio molto interessante ed approfondito sul cicloturismo, realizzato dalla Fondazione Cassa di Risparmio di Cuneo<sup>63</sup>, esamina questo fenomeno e le sue potenzialità a livello nazionale e locale. Uno studio che fornisce un interessante scenario completo di analisi di

<sup>60</sup> The European House- Ambrosetti (2014), Il valore delle due ruote. Op.cit.

<sup>61</sup> Eurovelo, <https://ecf.com/projects/eurovelo> [06/06/2018]

<sup>62</sup> Bando L.R. 18/99 Interventi regionali a sostegno dell'offerta turistica - Fondo Rotativo Turismo <http://www.albergabici.it/albergabici/info-per-albergatori/12-albergatori/45-il-cicloturismo-muove-l-economia-sostenibile> [04/07/2018] cfr. Tabella III

<sup>63</sup> Rossi M.E., Pasino G., *Pedalare per lo sviluppo Q28, IL CICLOTURISMO IN PROVINCIA DI CUNEO*, op.cit., p.66

mercato e linee guida fondamentali per sviluppare il cicloturismo nel modo più adatto al territorio della Provincia Granda, facendo, inoltre, il punto della situazione sulla situazione dei percorsi esistenti.

Aspetti A FAVORE	Aspetti A SFAVORE
<ul style="list-style-type: none"> <li>• La Diversificazione dell’offerta (offrire la possibilità di scoprire territori in modo differente, attrarre diversi segmenti e consolidare i rapporti con i turisti già frequentato, strumento per aumentare i tempi di permanenza, trasversalità rispetto ad altre forme di turismo)</li> <li>• La Destagionalizzazione dei flussi turistici (estensione del periodo di stagione turistica fino a 8 mesi/anno, nuove tipologie di bicicletta per diverse stagioni e diverse attività)</li> <li>• Le Positive ricadute economiche sulla destinazione (possibile ricaduta su intere filiere economiche, ricadute nell’occupazione nelle attività ricettive e servizi)</li> <li>• Il Ritorno dell’investimento in tempi brevi (vedi esempi europei, studi internazionali dimostrano che per 1 € investito ne tornano 4/5 € in tre anni dall’investimento)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Azioni poco coordinate a diversi livelli politici e territoriali</li> <li>• Mancanza di coordinamento tra soggetti pubblici e privati</li> <li>• Buone iniziative spesso rimangono circoscritte all’interno dei confini amministrativi (restano di carattere locale senza generare turismo)</li> </ul>

Tabella V ASPETTI A FAVORE E SFAVORE DEL CICLOTURISMO, Elaborazione dell’autrice da: Maria Elena Rossi e Giacomo Pasino, Q28 - Pedalare per lo sviluppo, Il cicloturismo in provincia di Cuneo, Quaderni della Fondazione Cassa di Risparmio di Cuneo, novembre 2016, pp.25

Per sviluppare al meglio le potenzialità di questo fenomeno è, infatti, essenziale comprenderlo e studiarne le varie sfaccettature. Possiamo quindi individuare (Figura 11):

- Le macro-categorie<sup>64</sup> del settore:

<sup>64</sup> Rossi M.E., Pasino G., Pedalare per lo sviluppo Q28, IL CICLOTURISMO IN PROVINCIA DI CUNEO, op.cit., pag.67

- **Cicloescursionismo**, le escursioni sulle due ruote son tra le attività da fare in vacanza;
- **cicloturismo itinerante**, lunghe tratte, in diversi giorni, con soggiorni in luoghi diversi;
- **cicloturismo sportivo**, utilizzo della bicicletta in chiave sportiva, siano essi appassionati di bici da corsa o amanti delle avventure in mountain bike
- le tipologie di biciclette<sup>65</sup>:
  - slow- bike
  - mountain bike
  - bicicletta a pedalata assistita
  - bici da corsa
  - gravel bike
  - fat bike
  - bici pieghevole
- Le tipologie di percorsi<sup>66</sup> esistenti, con differenti tempi di percorrenza:
  - **in linea o itineranti**, più giorni, in cui il punto di partenza e di arrivo non coincidono;
  - **ad anello**, uno o più giorni, in cui punto di partenza e di arrivo coincidono, possibili tappe intermedie
  - **a margherita o stanziali**, un giorno, in cui la località di partenza rimane invariata, ma i percorsi a disposizione per il cicloturista sono differenti e dunque il soggiorno può estendersi comunque per più giorni.

---

<sup>65</sup> Rossi M.E., Pasino G., Pedalare per lo sviluppo Q28, IL CICLOTURISMO IN PROVINCIA DI CUNEO, *op.cit.*, pag.36

<sup>66</sup> Rossi M.E., Pasino G., Pedalare per lo sviluppo Q28, IL CICLOTURISMO IN PROVINCIA DI CUNEO, *op.cit.*, pag.29

## I diversi profili di cicloturisti- target

- Fascia d'età ampia
- Utilizza slowbike o MTB
- Amante della natura, cultura, cerca relax e comfort
- Predilige percorsi pianeggianti (se non usa una e-bike) asfaltati (o sterrati facilmente percorribili) e sicuri
- Percorre anche 50 km/gg a velocità medio-basse
- Pedala per il piacere di muoversi in bici, effettuando escursioni brevi (3-4 ore)
- Ciclomotori e famiglie rientrano in questa tipologia
- Buona capacità di spesa

### Slow-biker



- Età 25-45 anni
- Utilizza MTB
- Amante dello sport, natura e avventura
- Predilige percorsi tecnici, nella natura e/o adrenalinici
- Percorre anche 100 km/gg
- Organizza in autonomia il viaggio (anche dal web)
- Buona capacità di spesa

### Amante MTB



- Età 30-60 anni
- Utilizza bici da corsa
- Amante dello sport è allenato fisicamente ed interessato alle manifestazioni sportive
- Predilige percorsi medio-lunghi sicuri e segnalati e di vario tipo
- Percorre anche 200 km/gg a velocità sostenuta
- Spesso viaggia in gruppo
- Capacità di spesa medio-alta

### Amante Bici da corsa



## Le tipologie di cicloturismo

### Ciclo escursionista

- Attività in bici non è motivazione principale della vacanza, ma una delle diverse attività praticate
- Prevale il noleggio all'utilizzo della bici di proprietà
- Assenza di pernottamento in caso di gita fuori porta
- I turisti si organizzano in autonomia il viaggio (da casa) o chiedono informazioni sul posto
- Concetto di "vacanza con la bicicletta" e di "escursione in bici"

### Cicloturista Itinerante

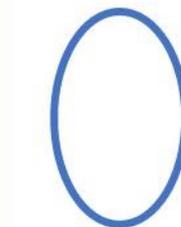
- Lunghe tratte di ciclopediste da percorrere in diversi giorni
- Punto di arrivo e partenza non coincidono
- Cambia continuamente il luogo di pernottamento
- Può viaggiare da solo, in coppia o in gruppo
- Utilizzo bici di proprietà o noleggio
- Utilizza i sistemi di Intermodalità
- Tra i turisti, l'85% si organizza in autonomia; il 15% ricorre a tour operator specialisti
- Concetto di "vacanza in bicicletta"

### Cicloturista Sportivo

- Valenza sportiva della vacanza
- Partecipazione a granfondo e manifestazioni sportive
- Turista preparato fisicamente per lunghi percorsi, diverse difficoltà e diversi manti stradali
- Praticato in prevalenza da uomini di età compresa tra 40 e 60 anni
- Lo sportivo viaggia con la propria bici al seguito (difficilmente cerca il noleggio sul posto)
- Concetto di "vacanza con la bicicletta" e di "vacanza in bicicletta"

## Le tipologie di percorso

- **IN LINEA** o itineranti, in cui il punto di partenza e di arrivo non coincidono;



- **AD ANELLO**, in cui punto di partenza e di arrivo sono gli stessi, indipendentemente dal numero di giorni necessari per completare il giro;



- **A MARGHERITA** o stanziali, in cui la località di partenza rimane invariata, ma i percorsi a disposizione per il cicloturista sono differenti.

Figura 11 ANALISI DI ELEMENTI E TARGET DEL CICLOTURISMO, Elaborazione dell'autrice su: Rossi M.E.,

*Pasino G., Pedalare per lo sviluppo Q28, il cicloturismo in provincia di cuneo, op.cit., pag.65-67*

Inoltre, grazie allo studio citato in precedenza<sup>67</sup>, per quanto riguarda l'attuale domanda cicloturistica nazionale è emerso che in Italia:

- Prevalgono le destinazioni del nord d'Italia
- 61% stranieri, 39% italiani,
- Stagione cicloturistica: marzo – ottobre
- Cicloturisti stranieri: Germania, Austria, Francia, Benelux, UK, Svizzera, USA
- Ricerca di una qualità dei servizi medio-alti<sup>68</sup>
- Pernottamento in albergo, b&b, appartamenti
- Capacità di spesa medio-alta<sup>69</sup>

La presenza molto elevata di cicloturisti stranieri rende particolarmente interessante l'approfondimento proposto, al fine di identificare le caratteristiche fondamentali dei ciclisti di varie nazionalità e comprendere meglio come andare a targettizzare sempre più le proposte cicloturistiche in base all'identikit della domanda (Figura 12). Un'analisi dettagliata che può esser molto utile per differenziare l'offerta cicloturistica dei vari territori anche in base alla vocazione del territorio stesso e all'utenza da coinvolgere. L'obiettivo, infatti, è quello di cogliere le peculiarità dei luoghi, riconoscere le sue valenze e valorizzarle con progetti che attraversino questi territori nei punti più caratteristici, senza rischiare di cadere in scelte standardizzate ripetitive. Il patrimonio paesaggistico ed architettonico esistente può esser di grande sostegno per l'identità unica di un territorio, un valore aggiunto che ci suggerisce come rispondere alle esigenze legate al tema del cicloturismo.

---

<sup>67</sup> Rossi M.E., Pasino G., *Pedalare per lo sviluppo Q28, IL CICLOTURISMO IN PROVINCIA DI CUNEO*, op.cit., p.66

<sup>68</sup> *I cicloturisti in Italia ricercano tendenzialmente standard qualitativi medio-alti, in strutture ricettive da tre e più stelle. Coloro che optano per una vacanza all'insegna della natura pernottano in albergo (20,5%), in agriturismo (19,5%) e in B&B (18,5%); seguono i pernottamenti in appartamenti, camper e campeggi.* [cit. *Pedalare per lo sviluppo Q28*, op. cit. p.62]

<sup>69</sup> *Le tariffe di soggiorno in media sono differenti tra le diverse regioni e sono naturalmente influenzate dai livelli di comfort e dai servizi ricevuti; nel Nord la tariffa media per una notte è di 35 euro a persona, nel Centro è spesso superiore ai 40 euro mentre al Sud e nelle isole si attesta a circa 39 euro. Si tratta di un livello di spesa superiore rispetto ad altri Paesi europei; in Francia e Spagna, per esempio, il pernottamento costa il 31% in meno e in Portogallo si ha un risparmio di circa il 15%.* [cit. *Pedalare per lo sviluppo Q28*, op. cit. p.62] cfr. *reddito: medio-alto (ricerca Trendscape del 2008: 24-36 mila euro annuali)* [cit. *Pedalare per lo sviluppo Q28*, op. cit. p.64]

IDENTIKIT DEL CICLOTURISTA DI ALCUNI PAESI TARGET	
ITALIA	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Scarsa cultura della bicicletta</li> <li>• Percorsi facili, che uniscano arte e cultura</li> <li>• Età media 30-40 anni</li> </ul>
GERMANIA	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Età media: 20-40 anni (MTB e corsa); 55 anni (<i>slow</i>)</li> <li>• Coppie, famiglie, gruppi di amici</li> <li>• Prediligono appartamenti e campeggi</li> <li>• Capacità di spesa medio-alta</li> <li>• Periodo di viaggio: primavera-autunno</li> <li>• Viaggi <i>leisure</i> e sportivi (se offerta adeguata)</li> </ul>
SVIZZERA	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Età media: 40-65 anni</li> <li>• Coppie, single</li> <li>• Prediligono hotel e agriturismi</li> <li>• Reddito medio-alto</li> <li>• Periodo di viaggio: primavera-autunno</li> <li>• Viaggi alla scoperta della natura</li> </ul>
BeNeLux	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Età media: 30-60 anni</li> <li>• Coppie e single</li> <li>• Prediligono campeggi e B&amp;B</li> <li>• Reddito medio-alto</li> <li>• Periodo di viaggio: aprile-settembre</li> <li>• Motivazioni: natura, laghi, cultura</li> </ul>
USA	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Reddito medio alto</li> <li>• Motivazioni: sport e natura</li> <li>• Turismo organizzato</li> </ul>

Figura 12 IDENTIKIT DEL CICLOTURISTA - Classificazione per nazionalità. Fonte: Rossi M.E., Pasino G., *Pedalare per lo sviluppo Q28, IL CICLOTURISMO IN PROVINCIA DI CUNEO*, op.cit., p.75

### 1.6. Le parole chiave e gli aspetti rilevanti del cicloturismo: valorizzazione e restauro

La progettazione di un tracciato per la mobilità ciclabile può essere molto differente a seconda del territorio coinvolto e del ruolo fondamentale che spetta a quest'opera. È bene focalizzare l'attenzione al territorio di analisi, al tipo di utenza ciclistica a cui è rivolta ed alle esigenze per cui questa nasce.

Spesso se si tratta di ciclovie turistiche il profilo del ciclista, utente finale dell'opera, si può individuare come un ciclista più o meno sportivo, che si muove in coppia o in gruppo alla scoperta del paesaggio che attraversa. In questo caso è dunque importante stabilire dei

parametri di sicurezza e fruibilità del percorso, ma non è detto che la realizzazione di una nuova infrastruttura ciclabile sia la risposta più adeguata.

Spesso può risultare più opportuno sfruttare ciò che il territorio ci offre già. Attribuire il ruolo di ciclovia ad una strada a basso flusso veicolare già esistente, o accostare questo nuovo uso a una infrastruttura esistente e che può essere vista con occhi nuovi, può accrescere il valore culturale complessivo del territorio e minimizzare l'impatto dell'intervento.

L'obiettivo di questo tipo di intervento è quello di osservare il paesaggio e il territorio come una grande architettura frutto delle relazioni instaurate nel tempo tra la natura e l'uomo<sup>70</sup>.

Il ciclo-viaggiatore attraversa il territorio lentamente, ed è facile assimilarlo ad un nomade su due ruote, che tra le sue priorità non ha quella di compiere il tragitto più corto per la sua meta, ma sicuramente il tragitto più caratteristico.

Il muoversi su due ruote si rapporta infatti con il problema dei luoghi non luoghi. È dunque importante che l'opera abbia dei punti di riferimento per ristabilire il legame con il territorio. "Il grande tema dei fattori identitari dev'essere affrontato anche nella progettazione di questi percorsi, dove – come afferma il piano Paesaggistico regionale – è utile rafforzare le identità esistenti e dotare quei luoghi privi di chiara struttura spaziale di nuove identità pregnanti e riconoscibili<sup>71</sup>". Un legame forte con il territorio sia nella parte del percorso in sé, ma anche negli spazi complementari.

Tali spazi possono essere aree di sosta, zona servizi e spazi attrezzati per rispondere alle esigenze base del viaggiatore: ad esempio, un'area di sosta dove lavarsi, mangiare e dormire, non potrà essere mai progettata in modo anonimo e globalizzato poiché questo distaccherebbe l'utente dal territorio in cui è immerso. Un tema complesso che è stato affrontato nel workshop studentesco per la progettazione di un Modulo Abitativo Autosufficiente per Cicloturisti e Camminatori "MAACC"<sup>72</sup> da inserirsi nel contesto della progettazione del Canale Cavour.

<sup>70</sup> Chiara Occelli, R. Palma, M.Sassone, *La ciclostrada del canale Cavour, op. cit.*, p. 37

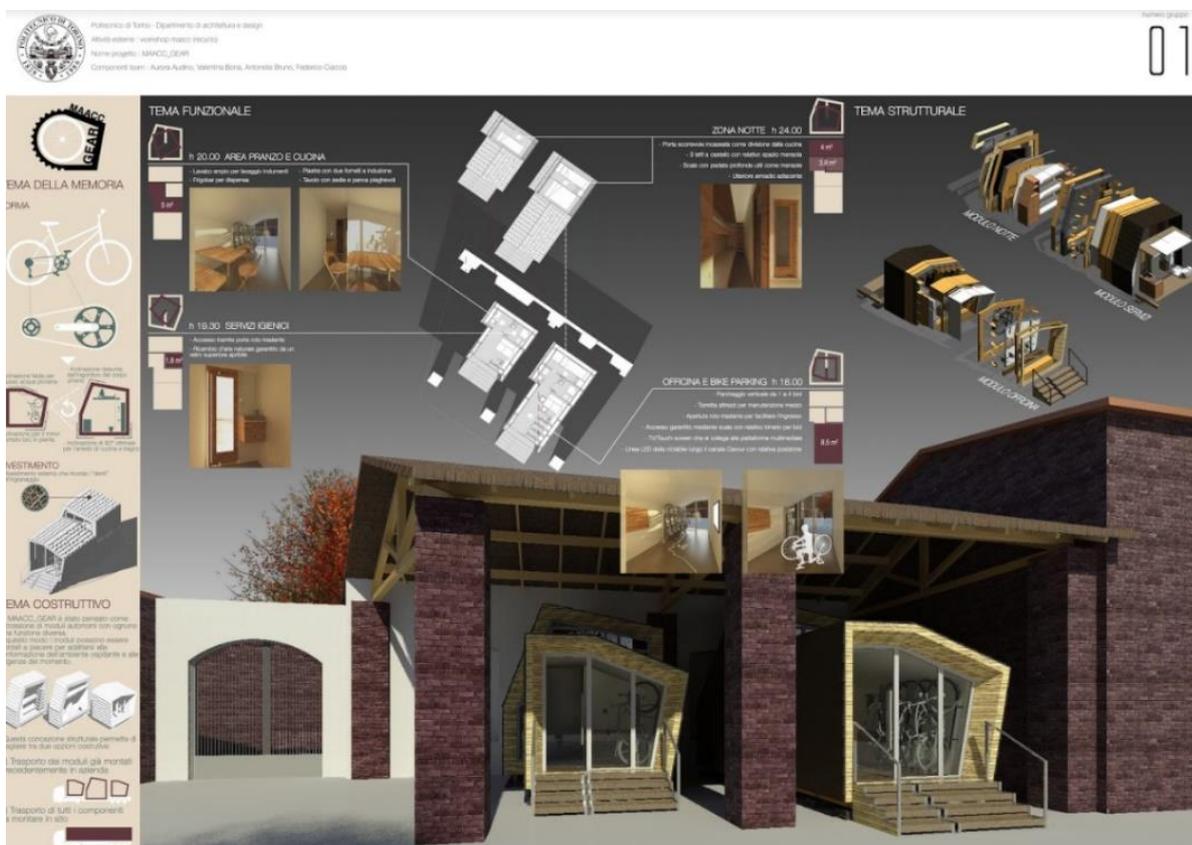
<sup>71</sup> Chiara Occelli, R. Palma, M.Sassone, *La ciclostrada del canale Cavour. Op.cit.*, p. 38

<sup>72</sup> Il Workshop multidisciplinare, organizzato dal Team studentesco RECYCLO del Politecnico di Torino svoltosi dal 2 al 6 ottobre 2017 presso il Lingotto, ha affrontato la progettazione del MAAC: Modulo Abitativo Autosufficiente per Cicloturisti e Camminatori.

Referenti scientifici: Guido Callegari, Claudia De Giorgi, Chiara Occelli, Riccardo Palma.

Il workshop, a cui ho preso parte, ha affrontato il tema apportando molteplici punti di vista, dando un quadro grazie al seminario introduttivo dove sono stati approfonditi ambiti differenti, quali esigenze del mondo cicloturistico e possibili soluzioni tecnologiche, strutturali, design e di valorizzazione. Il modulo abitativo in

- **Esperienza Didattica Sperimentale del Team studentesco Recycle. Progettazione multidisciplinare di un Modulo Abitativo Autosufficiente per Cicloturisti – MAAC nel contesto dell’itinerario lungo il Canale Cavour.**



L’evoluzione del cicloturismo pone nuove sfide alle professioni del settore progettuale, dal punto di vista paesaggistico, architettonico, ingegneristico, e del design ergonomico. Un nuovo modo di spostarsi, di viaggiare e visitare che implica nuove esigenze da conoscere analizzare e soddisfare, mantenendo tuttavia un approccio progettuale inserito nel contesto ed attento al palinsesto. Su queste tematiche emergenti da affrontare negli anni a venire han cominciato a lavorarci il team studentesco Recycle del Politecnico di Torino.

In particolare, mi riferisco ad un’esperienza di sperimentazione didattica a cui ho partecipato, che ha avuto come tema un’infrastrutturazione leggera del Canale Cavour attraverso la realizzazione di moduli semplici, adatti ad ospitare i cicloturisti e soddisfare le loro esigenze

progetto è stato sviluppato provvisto degli elementi di prima necessità per il pernottamento e attrezzature per la manutenzione della bicicletta e sarà adibita ad ospitare cicloturisti e camminatori durante il loro percorso di viaggio lungo la ciclostrada del Canale Cavour che collegherà Torino con Milano. Inoltre, la progettazione ha previsto l’utilizzo di materiali locali ed il suo inserimento all’interno dei grandi porticati delle aziende agricole, in modo da innescare opportunità di restauro di questi edifici storici.

vedi: [http://www.dad.polito.it/news/allegato/\(idnews\)/9764/\(ord\)/0](http://www.dad.polito.it/news/allegato/(idnews)/9764/(ord)/0) [04/07/2018]

durante una tappa del suo viaggio in bicicletta.

Attraverso il coinvolgimento di un team multidisciplinare di docenti del Politecnico e di interventi di relatori di ampio raggio, dalla Coutenza Canale Cavour si è potuto costruire un ampio mosaico delle esigenze.

### Aspetti rilevanti nella progettazione di ciclovie<sup>73</sup>

Nella progettazione di una ciclovia<sup>74</sup> rientrano temi molto ampi come la scelta dell'itinerario, la linearità del percorso e le scelte tecniche con cui realizzarla, ma anche questioni legate alla progettazione della segnaletica nonché la valutazione del livello di difficoltà del percorso (vedi figura 13). Una difficoltà che dev'esser valutata tenendo in considerazione il dislivello, la pendenza e l'andamento della ciclovia, ma anche il manto di copertura su cui si viaggia. Esistono infatti diverse soluzioni di manto che in fase di progetto è bene valutare in base alla funzione che si vuole dare a questo itinerario ed all'esigenze dell'utenza che si prevede ne usufruisca.

Nella definizione del tracciato, ad esempio, bisogna valutare al meglio quali parti del territorio raggiungere ed attraversare, ricordando che il cicloturista deve combinare alcune esigenze tecnico/funzionali, con la volontà di scoprire e conoscere il territorio che solca con la sua bicicletta e per questo motivo l'aspetto narrativo non va sottovalutato.

Proseguendo la progettazione, ogni ciclovia andrà poi meglio definita. Sarà necessario conoscere le esigenze prestazionali, manutentive ed ecologiche che molto influenzeranno anche le modalità di gestione. È importante stabilire le esigenze per trovare poi le risposte sia nella scelta dei manti di copertura - che per le piste ciclabili sono sostanzialmente di tre tipi (a base bituminosa, a base polimerica, a base cementizia) – sia nella eventuale necessità di inserire balaustre o altri sistemi di protezione, sia nell'organizzazione di aree di sosta.

---

<sup>73</sup> Chiara Occelli, R. Palma, M.Sassone, *La ciclostrada del canale Cavour. Op.cit.*, , p. 63-67

<sup>74</sup> Rossi M.E., Pasino G., *Pedalare per lo sviluppo Q28, Il cicloturismo in provincia di Cuneo, op.cit.*, p.95-96

OFFERTA: LINEE GUIDA	
<b>PERCORSI CICLOTURISTICI</b>	
<b>Le strade per il cicloturista</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Ciclovìa (o itinerario ciclabile) – itinerario nel quale il ciclista trova dei provvedimenti e/o delle infrastrutture che gli rendono la percorrenza più agevole, anche se non totalmente sicura</li> <li>• Piste ciclabili in sede propria o su corsia riservata</li> <li>• Percorsi promiscui pedonali e ciclabili</li> <li>• Percorsi promiscui ciclabili e veicolari (strade aperte al traffico veicolare): itinerari a maggior rischio per il cicloturista – introdurre elementi di moderazione del traffico, appositi segnali, ecc.</li> <li>• Sentiero ciclabile e/o percorso natura</li> <li>• Strade a basso o senza traffico</li> </ul>
<b>INDIVIDUARE L'ITINERARIO DI UN PERCORSO CICLABILE</b>	
<b>Linee guida generali</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Sicurezza: minimizzare i pericoli per il ciclista</li> <li>• Coerenza: itinerario continuo con un carattere proprio e identificabile</li> <li>• Linearità: evitare inutili deviazioni (se non per motivi legati alla scoperta delle peculiarità del territorio)</li> <li>• Attrattività: l'itinerario deve essere attraente da percorrere in bicicletta</li> <li>• Comfort: itinerario che permetta un flusso agevole di ciclisti e sia fruibile senza problemi</li> </ul>
<b>Regole da seguire per la scelta delle strade (una selezione) dopo aver individuato a grandi linee un itinerario su mappe a piccola scala</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Indicare varianti locali per offrire strade di diversa qualità e difficoltà</li> <li>• Scegliere strade paesaggisticamente di pregio (argini, tratti alberati, ecc.)</li> <li>• Segnalare i servizi indispensabili per il ciclista in viaggio</li> <li>• Segnalare gli attraversamenti delle città e percorsi che permettano di aggirare la città stessa</li> <li>• Dare priorità alle piste ciclabili (dove disponibili) e verificare la fruibilità di risorse potenziali per la ciclabilità (argini, ferrovie dismesse, strade forestali/ Enel/militari/minerarie, ecc.)</li> <li>• Scegliere strade pubbliche o a uso pubblico (in caso contrario, è necessario un permesso del proprietario)</li> <li>• Fondo stradale: percorribile con qualsiasi tempo (esclusa neve); pavimentazione utilizzabile con copertoni da strada</li> <li>• Privilegiare strade con poco o pochissimo traffico</li> <li>• Individuare strade che siano immediatamente fruibili (o comunque a seguito di limitati interventi)</li> </ul>
<b>Segnaletica</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Punti principali</li> <li>• Punti secondari</li> <li>• Punti d'informazione</li> </ul>
<b>Livello di difficoltà</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Sempre da comunicare al turista</li> <li>• Condizioni del traffico</li> <li>• Dislivelli: da intendere diversamente a seconda dei vari target di riferimento (da evitare per <i>slow bikers</i>, ricercati da amanti di MTB e bici da corsa, indispensabili per <i>downhill</i>)</li> <li>• Tipi di terreno (fondo stradale): asfalto a grana fine, pavimentazione in getto di cemento, pavimentazioni in terra naturale</li> </ul>
<b>Stima dei costi di un percorso ciclabile</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Ambito urbano: da 100.000 €/km (per interventi di segnaletica) a 300-500.000 €/km (per interventi strutturali)</li> <li>• Ambito extraurbano: da 150-200.000 €/km (pavimentazione di strade campestri esistenti) a 350-400.000 €/km (per interventi in affiancamento a strade urbane ed extraurbane esistenti)</li> <li>• Altri interventi: attraversamenti ad alta visibilità (5-10.000 €): semafori a</li> </ul>

Figura 13 LINEE GUIDA CICLOTURISMO.

Fonte: Maria Elena Rossi e Giacomo Pasino, Q28 - Pedalare per lo sviluppo, Il cicloturismo in provincia di Cuneo, Quaderni della Fondazione Cassa di Risparmio di Cuneo, Novembre 2016, pag.95

Come già sottolineato dalla Fiab, per il successo di un itinerario cicloturistico è necessario che esso sia attrattivo. L’attrattività del percorso è influenzata, in primo luogo, dai luoghi che unisce, dal corrispondente patrimonio architettonico culturale coinvolto, ma anche da una serie di spazi complementari e di servizi. Questi spazi, come evidenziato dall’arch. Giorgio Ceccarelli, rappresentante della FIAB (sezione Liguria e Valle d’Aosta) durante il workshop MAACC<sup>75</sup>, seppur non essendo parte del tracciato, si interfacciano ed influenzano molto l’esperienza del viaggio e l’offerta turistica attivata lungo l’itinerario stesso. Tra gli spazi complementari possiamo considerare tutte quelle aree aggiuntive al percorso che rendono il percorso fruibile e reale esperienza di cicloturismo, come: aree di sosta, ciclo-officine, bikehotel, etc. (vedi Figura 14)

<b>STRUTTURE RICETTIVE: STANDARD QUALITATIVI (FIAB)</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Stanza chiusa e sicura in cui riporre la bici</li> <li>• Lavanderia e lavaggio bici e attrezzatura</li> <li>• Kit di riparazione</li> <li>• Colazione <i>ad hoc</i></li> <li>• Struttura raggiungibile in bici senza difficoltà</li> <li>• Altre raccomandazioni: opuscoli informativi, contatti con officine e noleggiatori, orari dei servizi pubblici, ecc.</li> <li>• In generale: collegamento Wi-Fi gratuito e possibilità di pagare con carta di credito</li> <li>• Necessità per le strutture di lavorare in rete</li> </ul>
<b>SERVIZI AGGIUNTIVI</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Assistenza tecnica</li> <li>• Noleggiatori</li> <li>• Guide <i>outdoor</i></li> <li>• Intermodalità (bici + altri mezzi di trasporto pubblico)</li> <li>• Parcheggi coperti</li> </ul>
<b>MATERIALE INFORMATIVO</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Disponibile presso tutti i punti di contatto con i cicloturisti</li> </ul>
<b>DATABASE DEI PERCORSI</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Promozione univoca</li> <li>• Facilità di informazione</li> </ul>
<b>CREAZIONE DI PACCHETTI CICLOTURISTICI</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Rivolti soprattutto agli stranieri</li> <li>• Pacchetto standard: pernottamento, noleggio, trasporto bagagli, materiale informativo</li> </ul>
<b>OFFERTA PER PERSONE DIVERSAMENTE ABILI</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Fondo stradale completamente asfaltato</li> <li>• Eliminazione delle barriere architettoniche</li> <li>• Possibilità di utilizzare i mezzi pubblici senza problemi</li> <li>• Noleggio di biciclette adatte a questa utenza</li> </ul>

Figura 14 LINEE GUIDA SERVIZI AGGIUNTIVI AL CICLOTURISMO. Fonte: Rossi M.E., Pasino G., *Pedalare per lo sviluppo Q28, Il cicloturismo in provincia di Cuneo, op.cit. p.96*

L’attenzione alla memoria del territorio suggerisce di dar rilievo ad una sua lettura critica dello stesso e della sua stratificazione. Nel caso delle architetture rurali, ad esempio, se si

<sup>75</sup> Cfr. p.48; vedi: [http://www.dad.polito.it/news/allegato/\(idnews\)/9764/\(ord\)/0](http://www.dad.polito.it/news/allegato/(idnews)/9764/(ord)/0) [04/07/2018]

decide di utilizzarle oggi per ospitare i cicloturisti, bisogna ricordare come questi luoghi furono già spazi utilizzati un tempo per rispondere ad esigenze simili di utenti “temporanei”. Nel caso della pianura risicola piemontese, infatti, all'interno di questi edifici agricoli trovavano alloggio stagionale le mondine.

Durante lo svolgimento del workshop sono state, inoltre, sottolineate le necessità primarie di un cicloturista durante la sosta.

Prendendo come riferimento il cicloturista o *slow biker*, egli percorre in media tra i 50 ed i 60 km di tragitto al giorno. Quando si ferma, tra le primarie necessità ha esigenze personali ed esigenze legate alla propria bicicletta. A livello personale ci sarà l'igiene personale, il nutrimento e il riposo, dunque, poter usufruire di una doccia calda ed abbondante, la vicinanza a luoghi dove poter cenare ed una sistemazione semplice che gli permetta di trascorrere la notte e riposarsi per riprendere il viaggio l'indomani.

Tra le necessità legate al proprio mezzo di trasporto vi è quella di un luogo dove svolgere la manutenzione, la pulizia nonché un luogo dove poter ritirare e proteggere la bicicletta durante la notte.

Un altro aspetto fondamentale per garantire il successo agli itinerari ciclistici sta nella promozione. Esistono varie tipologie di strumenti per la comunicazione più tradizionali come diffondere le informazioni sulle principali riviste di settore, e la diffusione di materiale cartaceo promozionale ed informativo sia nelle fiere sia in loco per consegnare le mappe dei percorsi al cicloamatore giunto sul posto. Inoltre, anche il contributo dell'informatica e della tecnologia offre strumenti molto utili per agevolare la promozione on-line tramite siti web dedicati, attraverso l'inserimento su piattaforme di prenotazione dedicate ai cicloamatori ed anche tramite applicazioni e caricamento delle mappe GPS visualizzabili tramite dispositivi smartphone o altri strumenti informatici come schermi interattivi.

È importante pianificare la comunicazione e la promozione in ogni fase (Figure 15 e 16):

- Ex - ante: sondaggi di interesse, sondaggi di coinvolgimento progettuale, attraverso focus group, ma anche presenza sui social network e su piattaforme di crowdfunding
- on – going: materiale divulgativo a promozionale del percorso per outsiders e sensibilizzazione degli insiders al tema del cicloturismo ed alle relative opportunità

- ex - post: attraverso mappe dei percorsi con punti di riferimento per servizi) in eventi fieristici dedicati alla promozione e per i cicloturisti, ma anche con sistemi sul web

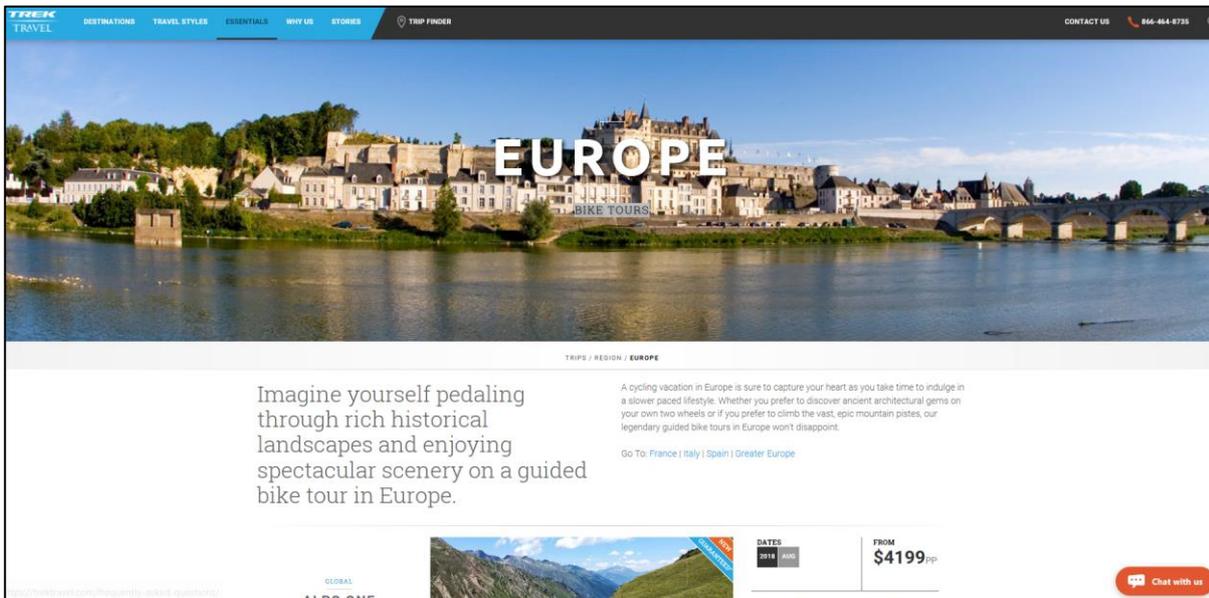


Figura 15 PIATTAFORMA DI RICERCA E PRENOTAZIONI ESPERIENZE SU INTERNET (ESEMPIO1) Fonte: <https://trektravel.com/region/europe/> [20/06/2018]

Helping more than 23,000 travelers' dreams come true since 2003

**BIKETOURS.COM** [FIND MY TOUR](#) [BOOK](#) [THE EXPERIENCE](#) [HOW WE HELP](#)

**YOUR EUROPE EXPERTS**

**Filter search results:**

Earliest tour start

Latest tour start

**Difficulty Level** ⓘ

1 2 3 4 5

**Duration by Nights**

4 5 6 7 8 9 10+

**Average Daily Distance**

20mi 40mi 60mi 80mi  
32km 64km 97km 129km

**Type of Tour** ⓘ

Guided Self-Guided Either

**Maximum Price**

\$500 \$1510 \$2500  
€430 €1290 €2130

\*Conversion from € to US\$ is approximate; see current exchange rates



[> Learn more about touring in Italy](#)

1 - 15 of 37 Matching Tours 1 2 3 >

Show Only:



**Dolomites to Trieste via Lake Bled at the Foot of the Julian Alps**  
COUNTRY: Austria, Italy, Slovenia

7 nights | Difficulty: 2 ⓘ | ★★★★★ 4.7 | (9)

**Self-Guided:** from **€729** (US\$864)  
US\$ based on current exchange rate

[Start Dates](#)

**Self-Guided:**  
Fridays and Saturdays: Apr 28-Jun 30; Jul 13-Sep 28, 2018;  
Tuesdays: Jun 1-Aug 31, 2018 (additional dates available for

Figura 16 PIATTAFORMA DI RICERCA E PRENOTAZIONI ESPERIENZE SU INTERNET (ESEMPIO2) Fonte: <https://www.biketours.com/italy/> [20/06/2018]

## Capitolo 2 - La programmazione Europea

Negli ultimi anni il ruolo ricoperto dall'Unione Europea diventa sempre più rilevante per l'organizzazione e l'evoluzione del territorio dei paesi coinvolti.

Il nuovo assetto geopolitico fa sì che diventi prioritario ricreare un'identità europea comune ed avviare una politica di coesione economica, sociale e territoriale, al fine di avere un territorio ricco di sfaccettature e tradizioni, ma al tempo stesso unito e omogeneo.

Già dagli inizi dell'unione europea si tratta di un obiettivo ambizioso per cui, vengono messe in campo molte energie e competenze, una mirata programmazione di dove e come intervenire e una scrupolosa valutazione, che prevede il monitoraggio degli interventi messi in campo, per considerare quali stiano realmente dando i risultati sperati o meno, dando la possibilità di riequilibrare gli interventi ed i programmi successivi laddove necessario.

Un impegno che si traduce infine nella disponibilità di fondi di finanziamento europeo per perseguire gli obiettivi comuni prefissati, destinati ad enti di natura pubblica e privata.

### 2.1. La strategia Europa 2020

Il Consiglio europeo ha definito nel 2013 le priorità di bilancio dell'EU per gli anni 2014/2020 tramite l'approvazione del quadro finanziario pluriennale dell'Unione europea (QFP)<sup>76</sup> dotandola di 959.99 miliardi di euro di impegni di spesa e 908.40 miliardi di euro di pagamenti per i prossimi sette anni di programmazione.

Nel definire la nuova programmazione, la Commissione europea ha sentito l'esigenza di definire maggiormente una vera e propria Strategia con il quale superare l'attuale momento di crisi, che negli ultimi anni ha messo in difficoltà l'economia di molti paesi, e fornire un modello di crescita intelligente per raggiungere uno sviluppo economico, più sostenibile e solidale.

Concentrandosi sulla realizzazione della “Strategia Europa 2020” sono state definite le tre priorità fondamentali della strategia:

- crescita intelligente: per lo sviluppo di un'economia basata sulla conoscenza e l'innovazione;

---

<sup>2</sup> Claudia Salvi Europe Direct, Guida alle opportunità di finanziamento dell'Unione Europea 2014/20, Roma, Formez, 2017 - p.12

- crescita sostenibile: per promuovere un'economia più efficiente sotto il profilo delle risorse, più verde e competitiva;
- crescita inclusiva: per la promozione di un'economia con un alto tasso di occupazione, che favorisca la coesione sociale e territoriale.

Stabilite le priorità si è poi passati ai **cinque obiettivi generici**, da realizzare entro la fine del decennio:

- **occupazione**: il tasso di occupazione deve essere del 75% per le persone con età compresa tra i 20 e i 64 anni;
- **istruzione**: il tasso di abbandono scolastico deve essere inferiore al 10 % e almeno il 40% delle persone con età compresa tra i 30 e i 34 anni devono avere un'istruzione universitaria;
- **ricerca e innovazione**: il PIL dell'Unione europea destinato alla ricerca e sviluppo deve essere portato almeno al 3%;
- **integrazione sociale e riduzione della povertà**: per il 2020 si dovranno avere almeno 20 milioni di persone in meno che vivono in situazioni di povertà o emarginazione;
- **clima e energia**: devono essere raggiunti i target "20/20/20" in tema di cambiamenti climatici ed energia, ovvero riduzioni di emissioni di gas terra del 20% rispetto al 1990, 20% del fabbisogno di energia ricavato da fonti rinnovabili, aumento del 20% dell'efficienza energetica.

Delineando così **sette iniziative prioritarie/faro** (Figura 17), ossia gli indirizzi da intraprendere a vari livelli, in modo da mantenere una coerenza nell'operato ed un sostengono reciproco nel realizzare le tre priorità di Europa 2020: innovazione, economia digitale, occupazione, giovani, politica. industriale, povertà, uso efficace delle risorse.



## Le 7 iniziative faro

La Commissione europea ha proposto un totale di 7 iniziative faro:

- **Unione nell'innovazione:** finalizzata a concentrare gli interventi in ambiti quali i cambiamenti climatici, la sicurezza dell'approvvigionamento energetico e alimentare, la salute e l'invecchiamento della popolazione. Ha inoltre, tra i propri obiettivi, quello di aumentare fino al 3% del PIL gli investimenti in Ricerca e Sviluppo (R&S) che consentirebbero di creare 3,7 milioni di posti di lavoro e di aumentare il PIL annuo di 795 miliardi di euro entro il 2025.
- **Youth on the move:** pone i giovani al centro delle attività legate alla creazione di un'economia europea forte, basata sulla conoscenza, sulla ricerca e sull'innovazione e mira quindi a migliorare le performance dei sistemi di istruzione e formazione superiore.
- **Agenda digitale europea:** mira ad accrescere la prosperità e il benessere in Europa con l'obiettivo di creare un mercato unico del digitale.
- **Europa efficiente sotto il profilo delle risorse:** mira a favorire un uso più efficiente delle risorse naturali nel rispetto degli obiettivi in materia di cambiamenti climatici, energia, trasporti, materie prime, agricoltura, pesca, biodiversità e sviluppo rurale. L'iniziativa sostiene il passaggio verso un'economia a basse emissioni di carbonio ed efficiente dal punto di vista delle risorse allo scopo di realizzare una crescita sostenibile.
- **Una politica industriale per l'era della globalizzazione:** mira a stimolare la crescita e l'occupazione preservando e promuovendo una base industriale forte, diversificata e competitiva in Europa.
- **Agenda per nuove competenze e nuovi posti di lavoro:** si collega all'obiettivo della Strategia UE 2020 che prevede di raggiungere entro il 2020 un tasso di occupazione pari al 75% per gli uomini e le donne tra i 20 e i 64 anni.
- **Piattaforma europea contro la povertà:** prevede azioni per favorire l'occupazione ad ogni livello al fine di raggiungere il target europeo di riduzione della povertà. E' complementare all'altra iniziativa faro "Un'agenda per nuove competenze e per l'occupazione".

Ulteriori informazioni sono disponibili sul seguente sito web:

[http://ec.europa.eu/europe2020/europe-2020-in-a-nutshell/flagship-initiatives/index\\_it.htm](http://ec.europa.eu/europe2020/europe-2020-in-a-nutshell/flagship-initiatives/index_it.htm)

Figura 17 LE SETTE INIZIATIVE FARO DEL PROGRAMMA HORIZZON 2020, Fonte: Claudia Salvi Europe Direct, Guida alle opportunità di finanziamento dell'Unione Europea 2014/20, Formez, Roma, 2017 - p.16 – vedi: FormezPA, 13/07/2017, <http://www.formez.it/notizie/guida-alle-opportunità-finanziamento-dellue-2014-2020.html> [20/06/18]

## 2.2. La nuova programmazione 2014/2020 “Horizon 2020” e suoi obiettivi

Messa a punto la Strategia Europa 2020 la Commissione europea con la partecipazione degli Stati membri ha dovuto concentrarsi sul definire la nuova Programmazione finanziaria per gli anni 2014/2020 in modo tale da dare continuità agli interventi già avviati sul territorio europeo e rendere concretizzabile la nuova strategia nei tempi prestabiliti.

La politica di coesione è l'elemento cardine del Quadro di Finanziamento Europeo.

Infatti, questa assorbe 1/3 del bilancio Europeo (Tot. 366,8 miliardi di euro destinati a tutti i paesi EU) costituendo il principale strumento di investimento per le misure a sostegno di occupazione, innovazione, istruzione, inclusione e a favore del passaggio a un'economia a basse emissioni di carbonio.

Per l'esercizio finanziario 2014-2020, il coordinamento e la coerenza tra la politica di coesione e le altre politiche UE che contribuiscono allo sviluppo regionale, ovvero le politiche di sviluppo rurale e per gli affari marittimi e la pesca, sono stati rafforzati attraverso una serie di disposizioni generali, comuni per tutti e cinque i fondi costituenti i Fondi strutturali e di investimento europei (Fondi SIE).<sup>77</sup>

Le nuove norme si strutturano, infatti, seguendo il seguente schema.

- Un Regolamento contenete le Disposizioni Generali
- Cinque Regolamenti specifici a ciascun fondo:
  - FESR - Fondo europeo di Sviluppo regionale
  - FSE- Fondo sociale europeo
  - FC- Fondo di Coesione
  - FEASR - Fondo europeo agricolo per lo sviluppo rurale
  - FEAMP - Fondo europeo per gli affari marittimi e la pesca
- Due regolamenti specifici relativi a obiettivi di cooperazione territoriale europea e GECT

All'interno del Regolamento sono indicate le Disposizioni generali di tutti i fondi e vengono

---

<sup>77</sup> [http://ec.europa.eu/regional\\_policy/it/faq/#1](http://ec.europa.eu/regional_policy/it/faq/#1) [13/11/16]

definiti ben **undici obiettivi tematici**<sup>78</sup>, **comuni per tutti i piani** e con una differenza sostanziale nell'utilità.

**Obiettivo tematico 1.** Rafforzare la ricerca, lo sviluppo tecnologico e l'innovazione

**Obiettivo tematico 2.** Migliorare l'accesso alle tecnologie dell'informazione e della comunicazione, nonché impiego e qualità delle medesime.

**Obiettivo tematico 3.** Promuovere competitività PMI, il settore agricolo ed il settore pesca ed acquacultura

**Obiettivo tematico 4.** Sostenere una transizione verso un'economia a bassa emissione di carbonio in tutti i settori

**Obiettivo tematico 5.** Promuovere l'adattamento al cambiamento climatico, la prevenzione e gestione dei rischi

**Obiettivo tematico 6.** Tutelare l'ambiente e promuovere l'uso efficace delle risorse

**Obiettivo tematico 7.** Promuovere sistema di trasporto sostenibili e rimuovere le strozzature nelle principali infrastrutture di rete

**Obiettivo tematico 8.** Promuovere l'occupazione sostenibile e di qualità e sostenere la mobilità dei lavoratori

**Obiettivo tematico 9.** Promuovere l'inclusione sociale, combattere la povertà e ogni forma di discriminazione

**Obiettivo tematico 10.** Investire nell'istruzione, formazione e formazione professionale, per le competenze e l'apprendimento permanente

**Obiettivo tematico 11.** Rafforzare la capacità delle amministrazioni pubbliche e degli stakeholders, promuovere un'amministrazione pubblica efficiente, AT.

Si passa da un ragionamento lineare ad un **ragionamento sotto forma di matrice**, tra integrazione e specificità, che prevede un approccio più complesso, ma essenziale per creare interazione tra fondi e valorizzare le specificità tramite il principio di concentrazione le quali vanno ad applicarsi con maggior attenzione al territorio in riferimento.

Per questo si sono stabilite le priorità relative ai vari fondi<sup>79</sup>:

- **Il FESR** ha nelle **priorità** gli investimenti che rispondono agli **obiettivi da 1 a 4**.

<sup>78</sup> [http://ec.europa.eu/regional\\_policy/it/policy/how/priorities](http://ec.europa.eu/regional_policy/it/policy/how/priorities) [13/11/16]

<sup>79</sup> Commissione europea, Le priorità per il periodo 2014-2020. Le priorità, [http://ec.europa.eu/regional\\_policy/it/policy/how/priorities](http://ec.europa.eu/regional_policy/it/policy/how/priorities) [20/06/2018]

- Il **FSE** ha nelle **priorità** gli **obiettivi da 8 a 11**, ma finanzia anche quelli da 1 a 4.
- Il **Fondo di coesione** finanzia gli investimenti con obiettivi da 4 a 7 e 11.

### 2.3. Distinzione tra i diversi strumenti finanziari messi in campo dall' UE

L'Unione Europea finanzia economicamente idee e progetti ritenuti idonei a raggiungere gli obiettivi strategici di Europa 2020 attraverso diversi strumenti finanziari: alcuni **gestiti in modo indiretto**, attraverso un sistema di responsabilità condivisa tra la Commissione europea e le autorità degli Stati Membri, altri **gestiti in modo diretto** da parte della Commissione europea. Il contributo viene in genere erogato tramite procedura di selezione dei progetti. L'UE promuove la cooperazione e la sinergia sia all'interno che all'esterno dell'Europa.

#### Fondi a gestione indiretta

I **fondi a gestione indiretta**<sup>80</sup> comprendono il “Fondo di coesione” ed i cosiddetti “Fondi Strutturali di Investimento Europei”.

Questi ultimi attuano la politica di coesione, detta anche “politica regionale” dell'Unione europea, ed hanno come obiettivo principale quello di *ridurre le disparità economiche, sociali e territoriali tra le varie regioni europee*. Infatti, questi vengono distribuiti per la maggior parte alle regioni più povere, garantendo comunque l'accesso ai finanziamenti a tutte le Regioni europee.

I tre principali fondi che finanziano la politica regionale sono:

- Il Fondo europeo di sviluppo regionale (FESR);
- il Fondo sociale europeo (FSE);
- il Fondo di coesione (FS).

Se poi si considera anche il Fondo europeo agricolo per lo sviluppo rurale (FEASR) ed il fondo per gli affari marittimi e la pesca (FEAMP), questi cinque costituiscono la gran parte

---

<sup>80</sup> Claudia Salvi Europe Direct, *Guida alle opportunità di finanziamento dell'Unione Europea 2014/20*, Formez, Roma, Formez, 2017 - pp.17-18 – vedi: FormezPA, 13/07/2017, <http://www.formez.it/notizie/guida-alle-opportunità-finanziamento-dellue-2014-2020.html> [20/06/18]

dei finanziamenti comunitari, e la maggior parte del totale della spesa dell'Unione europea. Nei finanziamenti indiretti il rapporto tra la Commissione europea ed il beneficiario non è diretto, ma vi è una mediazione degli enti nazionali, regionali o locali in accordi di partenariato. Il budget europeo viene speso attraverso un sistema di “responsabilità condivisa”, tra la commissione europea e le autorità degli stati membri(Figura 18).

Una volta stabilita la ripartizione delle risorse nei vari fondi, nel Quadro Strategico comune, questi vengono ripartiti tra le Regioni europee, autorità nazionali, regionali o locali, le quali hanno il compito di programmare gli interventi attraverso i Piani Operativi<sup>81</sup>, emanare i bandi e gestire le risorse comunitarie (Figura 19).



Figura 18 Regione Campania, L'ARCHITETTURA DEI FONDI STRUTTURALI 2014/2020 Fonte: Regione Campania, la programmazione 2014/2020, <http://porfesr.regione.campania.it/it/printable/la-programmazione-2014-2020> [20/06/18]

<sup>81</sup> Claudia Salvi Europe Direct, *Guida alle opportunità di finanziamento dell'Unione Europea 2014/20*, Roma, Formez, 2017 - p.17-18

Ogni regione europea dovrà svolgere la sua attività seguendo un iter ben specificato<sup>82</sup> nei diversi regolamenti europei:

1. La Commissione UE negozia ed approva i programmi di sviluppo proposti ai singoli Stati Membri e stanziava le risorse finanziarie;
2. Gli Stati Membri e le Regioni gestiscono i programmi, li attuano attraverso la selezione, il controllo e la valutazione dei progetti;
3. La Commissione viene coinvolta nella fase di monitoraggio, si impegna nel pagare le spese approvate ed effettua verifiche attraverso un sistema di controllo.

Ad esempio, all'interno dell'Allegato I del Regolamento di Esecuzione (UE) n. 288/2014, la Commissione Europea ha fornito il "Modello per i Programmi Operativi nell'ambito dell'Obiettivo Investimenti in favore della crescita e dell'occupazione", il quale definisce come sviluppare un programma operativo secondo un format comunitario ben definito e scandito in diverse sezioni (Figura 19):

---

<sup>82</sup> La commissione europea, Programmazione e attuazione, [http://ec.europa.eu/regional\\_policy/it/policy/how/stages-step-by-step/](http://ec.europa.eu/regional_policy/it/policy/how/stages-step-by-step/) [05]

- **Sezione 1:** Strategia per il contributo del programma operativo alla strategia dell'unione per una crescita intelligente, sostenibile e inclusiva e al raggiungimento della coesione economica, sociale e territoriale;
- **Sezione 2:** Assi prioritari;
- **Sezione 3:** Piano finanziario;
- **Sezione 4:** Approccio integrato allo sviluppo territoriale;
- **Sezione 5:** Esigenze specifiche delle zone geografiche particolarmente colpite dalla povertà o dei gruppi bersaglio a più alto rischio di discriminazione o esclusione sociale;
- **Sezione 6:** Esigenze specifiche delle aree geografiche affette da svantaggi naturali o demografici gravi e permanenti;
- **Sezione 7:** Autorità e organismi responsabili della gestione finanziaria, del controllo e dell'audit e ruolo dei partner pertinenti;
- **Sezione 8:** Coordinamento tra i Fondi, il FEASR, il FEAMP e gli altri strumenti di finanziamento dell'Unione e nazionali e con la BEI;
- **Sezione 9:** Condizionalità ex ante;
- **Sezione 10:** Riduzione degli oneri amministrativi per i beneficiari;
- **Sezione 11:** Principi orizzontali;
- **Sezione 12:** Elementi distinti
- **Allegati:**
  - *Draft* di relazione di valutazione ex-ante, con un *Executive Summary*;
  - Documentazione sulla valutazione dell'applicabilità delle condizionalità ex ante e sull'ottemperanza delle stesse;
  - Il parere degli organismi nazionali per la parità sulle sezioni 12.2 e 12.3;
  - Una sintesi per i cittadini del programma operativo.

Figura 19 - **FORMAT EUROPEO PER LA STESURA DEI PIANI OPERATIVI**, Elaborazione dell'autrice su: Regolamento esecutivo (UE) 288/2014 -Allegato I

Fondi a gestione diretta

I **fondi diretti**<sup>83</sup> vengono gestiti direttamente dalle diverse Direzioni generali della Commissione Europea. In alternativa vi possono essere solo delle agenzie da essa delegate

---

<sup>83</sup> Claudia Salvi Europe Direct, *Guida alle opportunità di finanziamento dell'Unione Europea 2014/20*, Roma, Formez, 2017 - pp.12-38 – vedi: FormezPA, 13/07/2017, <http://www.formez.it/notizie/guida-alle-opportunità-finanziamento-dellue-2014-2020.html> [20/06/18]

e comprendono:

- I finanziamenti diretti dell'UE noti come “programmi tematici” o “programmi comunitari”;
- gli strumenti finanziari per l'assistenza esterna.

Si tratta di sovvenzioni o versamenti di natura non commerciale che devono essere integrati da risorse proprie dei beneficiari. Per questo tipo di finanziamenti richiedono la costituzione di partenariati transnazionali.

La Commissione trasferisce direttamente gli importi ai beneficiari del progetto.

Un'altra distinzione importante consiste nel fatto che i fondi strutturali e di investimento europei possono finanziare anche “infrastrutture”, mentre i programmi tematici finanzino essenzialmente idee innovative, scambi di esperienze, migliori pratiche oppure l'organizzazione di seminari e convegni, studi, da realizzare in partenariato con altri paesi.

## 2.4. Le autorità messe in campo

Come indicato sulla Gazzetta Ufficiale dell'unione europea<sup>84</sup>, per ogni programma operativo regionale o nazionale occorre designare tre autorità distinte e differenti:

1. l'**autorità di gestione** verifica che siano rispettate le condizioni per la concessione delle sovvenzioni ed effettua controlli regolari per determinare i progressi e l'esattezza delle spese previste;
2. l'**autorità di certificazione**, verifica che le domande di rimborso siano esatte e che derivino da sistemi contabili affidabili e conformi alle norme nazionali ed europee in vigore, presenta periodicamente alla Commissione i rendiconti di spesa e le domande di pagamento da lei accreditati;
3. l'**autorità di controllo -audit-** realizza verifiche sull'efficacia dei sistemi di gestione e controllo ed esamina i progetti, segnala all'autorità di gestione e all'autorità di certificazione i punti deboli constatati e le irregolarità individuate nelle spese.

Attraverso i servizi di controllo la Commissione europea esercita una funzione di

---

<sup>84</sup> Gazzetta Ufficiale dell'Unione Europea, pubblicato il 20.12.2013 - REGOLAMENTO (UE) N. 1303/2013 DEL PARLAMENTO EUROPEO E DEL CONSIGLIO del 17 dicembre 2013

sorveglianza e le autorità possono realizzare verifiche in qualsiasi momento.

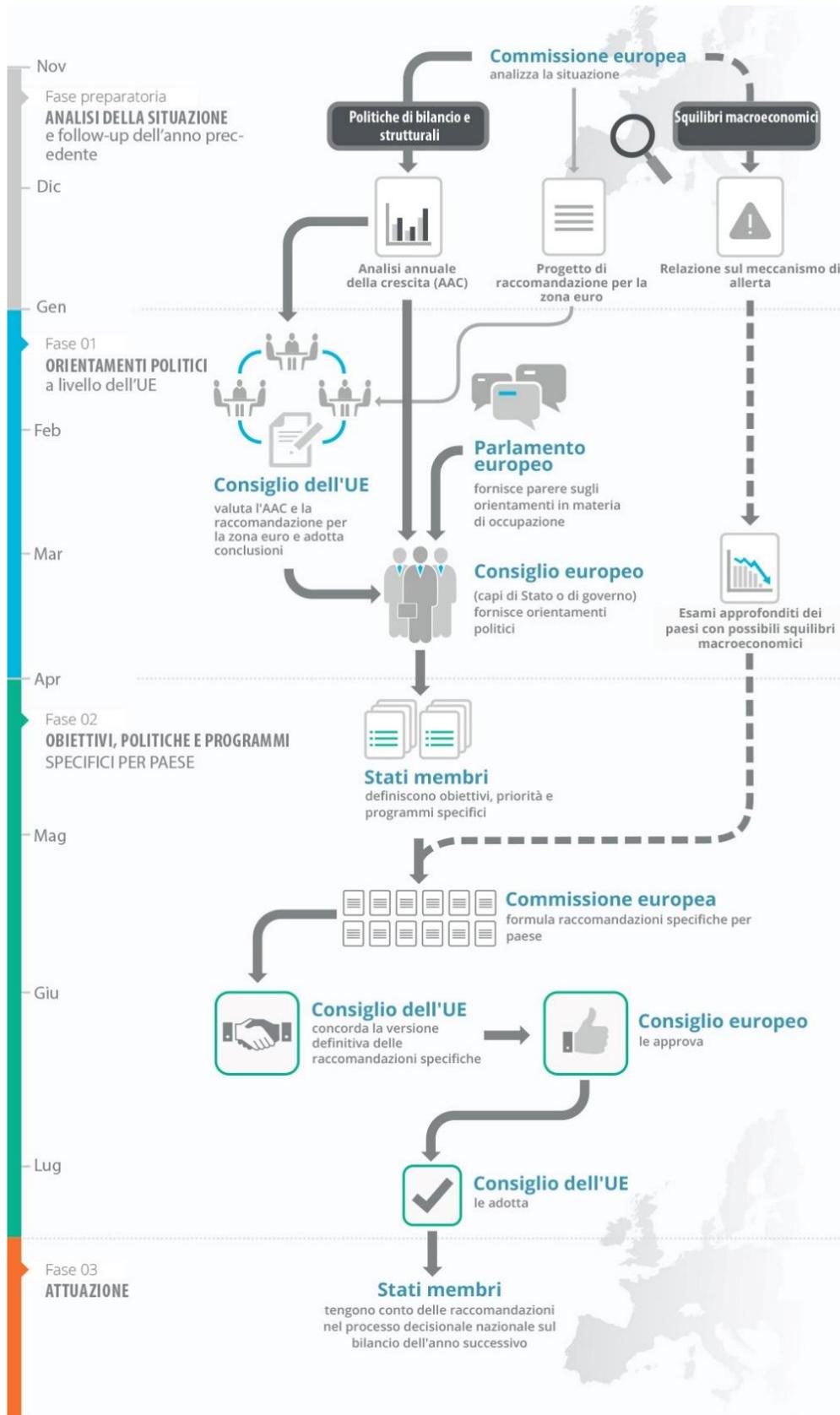
Quando si rilevano carenze notevoli, la Commissione e gli Stati membri concordano dei piani d'azione per porvi rimedio e se lo Stato interessato non adotta rapidamente delle misure correttive, la Commissione può interrompere o sospendere i pagamenti.

La Commissione tiene anche conto delle verifiche della dcz e delle indagini dell'Ufficio europeo per la lotta antifrode(OLAF).

**Misurare l'incidenza e i risultati della politica di coesione** è fondamentale per continuare a garantirne il **successo**. Per questo gli Stati membri e la Commissione europea misurano l'impatto dei programmi attraverso opportune valutazioni ed ogni tre anni, la Commissione pubblica una "relazione sulla coesione" che descrive lo sviluppo delle regioni e l'impatto della politica e, con cadenza annuale, una "relazione intermedia sulla coesione economica e sociale". In questo modo è possibile dimostrare ai cittadini europei i risultati raggiunti attraverso la politica e apprendere dalle buone pratiche per migliorare costantemente i progetti e i programmi (Figura 20).

Ad esempio, la relazione pubblicata per il periodo 2007/12, evidenzia i seguenti risultati:

- ✓ Aumento del PIL nelle regioni di convergenza (TEN-T).
- ✓ circa 600.000 nuovi posti di lavoro, di cui un terzo nelle PMI;
- ✓ 25.000 km di strade e 1.800 km di ferrovie costruiti o ammodernati, contribuendo a creare una rete trans-europea di trasporti efficiente
- ✓ sostegno finanziario diretto a 200.000 PMI e 77800 start up.
- ✓ oltre 60.000 progetti di ricerca finanziati
- ✓ 1,9 milioni di cittadini in più hanno ora accesso alla banda larga.



Il ciclo ricomincia verso la fine dell'anno, quando la Commissione traccia un quadro della situazione economica nella sua analisi annuale della crescita per l'anno successivo.

## Capitolo 3 - Confronto ed evoluzione dei programmi UE

### 3.1. **Analisi e confronto tra la programmazione attuale 2014/2020 e quella precedente 2007/13. Analogie e differenze<sup>85</sup>.**

La politica di coesione dell'Unione europea, come già evidenziato nel capitolo precedente, prevede una strategia di promozione e supporto dello sviluppo armonico generale degli Stati membri e delle regioni europee.

Un disegno comune, definito con la programmazione pluriennale e successivi piani operativi Nazionali, progettato e implementato dalla Commissione europea in collaborazione con gli organi nazionali e regionali. Un programma costantemente aggiornato, grazie alla sua temporaneità per cui ogni sette anni è possibile valutarne gli effetti, grazie al monitoraggio dei risultati, per cui è possibile migliorare i punti di debolezza e contestualizzare meglio gli obiettivi, adeguandoli a nuove esigenze e ad eventuali cambiamenti nel quadro socio-politico e culturale.

Da un primo confronto tra le varie programmazioni ho potuto notare che sebbene le finalità di promozione e supporto restano le stesse negli anni sono stati apportati diversi cambiamenti sia nell'individuazione degli obiettivi sia nelle strategie messe in campo.

Infatti, nel periodo di **programmazione 2000/2006<sup>86</sup>** gli obiettivi erano tre:

- promuovere lo **sviluppo e l'adeguamento strutturale** delle regioni in ritardo di sviluppo (finanziato tramite: FESR, FSE, FEOGA, SFOP);
- favorire la **riconversione economica e sociale** nelle zone con difficoltà strutturali (finanziato tramite FESR e FSE)
- favorire l'**adeguamento e l'ammodernamento delle politiche e dei sistemi di istruzione e formazione ed occupazione** (finanziato tramite FSE)

Una programmazione che ha fatto da motore per avviare molti progetti, ma che tuttavia

---

<sup>85</sup> Claudia Salvi Europe Direct, *Guida alle opportunità di finanziamento dell'Unione Europea 2014/20*, Formez, Roma, 2017 - pp.12-38 – vedi: FormezPA, 13/07/2017, <http://www.formez.it/notizie/guida-alle-opportunità-finanziamento-dellue-2014-2020.html> [20/06/18]

<sup>86</sup> Camilla Botto Paola e Sara Schinco, *La valorizzazione delle vallate montane piemontesi: strumenti e approcci valutativi nelle politiche, nei programmi e nei progetti comunitari. Due casi studio a confronto*. Tesi di Laurea in Architettura, a.a. 2010/2011, Politecnico di Torino, relatrice Coscia Cristina, correlatrice Paola Romero, p.168

riscontrava alcune problematiche, tra cui emergeva una scarsa comunicazione tra i vari progetti e la forte difficoltà di portare avanti i progetti avviati a causa di una mancata visione della fase gestionale. La mancata definizione di determinati standard di pianificazione gestionale già al momento di progetto iniziale e richiesta di finanziamento, aveva restituito una serie di interventi spot, molto interessanti, ma che tuttavia non avevano poi riscosso la giusta influenza sul territorio sul medio e lungo periodo.

Già nel Periodo di **programmazione 2007/13**<sup>87</sup> è possibile notare come in seguito ad un'analisi sui riscontri raccolti dalla programmazione precedente la CE ha determinato numerose variazioni e sebbene restano tre gli obiettivi cambiano come elencato:

- **Convergenza** (finanziato tramite FESR, FSE, FDC), riprende le finalità del primo obiettivo ponendosi l'obiettivo di superare il divario tra le regioni europee ponendosi a favore delle regioni che considerate meno sviluppate rispetto alla media europea. Nell'obiettivo Convergenza si concentravano l'81,5% delle risorse totali della politica di coesione. (Tassi di cofinanziamento dal 75 all'85%)
- **Competitività regionale ed occupazione**; ricalca il I e II obiettivo concentrandosi su innovazione e competitività era rivolto alle regioni che non rientrano nell'obiettivo convergenza, tra cui il Piemonte (finanziato tramite FESR e FSE e concentra il 16% delle risorse) (Tassi di cofinanziamento dal 50 all'85%)
- **Cooperazione Territoriale Europea** (finanziato tramite FESR e FSE con circa il 2,5% delle risorse) dove confluiscono i piani interregionali come INTERREG ed URBAN (Tassi di cofinanziamento dal 75 all'85%)

Le cose migliorano, infatti il contributo gestionale da una continuità ai progetti finanziati, tuttavia restano ancora molti progetti satelliti, poco sistematici e collegati. Così nel passaggio all'attuale **programmazione 2014/2020**, la Commissione Europea insieme agli Stati membri, ha definito una nuova strategia per gli anni a venire, denominata Strategia Europa 2020, la quale costituisce di fatto un nuovo approccio rispetto alle programmazioni precedenti con importanti modifiche a livello strutturale e metodologico.

---

<sup>87</sup> Tesi di Laurea di Camilla Botto Paola e Sara Schinco, relatrice Coscia Cristina, correlatrice Paola Romero, *La valorizzazione delle vallate montane piemontesi: strumenti e approcci valutativi nelle politiche, nei programmi e nei progetti comunitari. Due casi studio a confronto*. Politecnico di Torino, facoltà di architettura II, a.a. 2010/2011, p.169

Le principali variazioni dell'attuale programmazione sono:

1. Introduzione di un **Regolamento comune** contenente un insieme di norme e disposizioni generali di riferimento univoche per tutti i fondi europei.
2. Il passaggio da 3 obiettivi generali a **11 obiettivi strategici/tematici** (Tabella VI) nella programmazione Europea;
3. Un nuovo **approccio metodologico** che non ragiona in termini lineari ma **sotto forma di matrice**. Infatti, l'utilizzo dei vari fondi per raggiungere i vari obiettivi prefissati, non seguirà più un ragionamento lineare in cui ogni fondo cercherà di soddisfare tutti questi obiettivi. Non necessariamente tutti gli obiettivi avranno in ogni luogo ed in ogni fondo la stessa priorità ed importanza, ma attraverso il **principio di concentrazione** si utilizza un approccio più complesso, ma necessario ed essenziale per creare un'integrazione e sinergia tra i fondi, valorizzando ed esaltando le specificità di ogni regione e di ogni fondo.
4. **Forte attenzioni ai risultati**<sup>88</sup>, per cui sono state inserite nuove procedure e requisiti per accedere ai finanziamenti. Condizioni più chiare e misurabili per migliorare la responsabilità.

Le cosiddette **condizionalità ex ante**, garantiscono che siano presenti le condizioni necessarie ad assicurare che gli aiuti della politica di coesione producano risultati concreti nelle regioni interessate. L'intento nel modificare le modalità con cui vengono distribuiti i fondi è quello di evitare eventuali frodi e di massimizzare l'impatto dei fondi disponibili garantendone maggiore efficacia.

Con gli art. 20-21-22 del Regolamento(UE) 1303/2013<sup>89</sup>, si introduce il **Performance Framework**<sup>90</sup>, il piano di riferimento dell'efficacia dell'attuazione dei Piani Operativi, con il quale la Commissione europea può valutare l'efficacia dei singoli piani operativi in ogni territorio. Il Performance Framework ha lo scopo di misurare i risultati dell'attuazione di un programma operativo, ai fini dell'assegnazione della riserva di efficacia dell'attuazione, pari al 6% delle risorse del programma. Le regioni definiscono il Performance Framework per

<sup>88</sup> [http://ec.europa.eu/regional\\_policy/sources/docgener/guides/blue\\_book/blueguide\\_it.pdf](http://ec.europa.eu/regional_policy/sources/docgener/guides/blue_book/blueguide_it.pdf) [22/06/2018]

<sup>89</sup> Regolamento (UE) n. 1303/2013 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 17 dicembre 2013, recante disposizioni comuni sul Fondo europeo di sviluppo regionale, sul Fondo sociale europeo, sul Fondo di coesione, sul Fondo europeo agricolo per lo sviluppo rurale e sul Fondo europeo per gli affari marittimi e la pesca e disposizioni generali sul Fondo europeo di sviluppo regionale, sul Fondo sociale europeo, sul Fondo di coesione e sul Fondo europeo per gli affari marittimi e la pesca, e che abroga il regolamento (CE) n. 1083/2006 del Consiglio

<sup>90</sup> Chiara Luigini - Dipartimento della Funzione Pubblica, Performance Framework, 2017, p.3, 2017, <http://fondistrutturali.formez.it/sites/all/files/2.2.5-lo-performance-framework.pdf> [30/05/2018]

ciascun programma operativo<sup>91</sup> e lo sintetizzano in una tabella, in cui “per ciascun Asse prioritario sono fissati: target intermedi per l’anno 2018 e target finali per il 2023” relativi ad un indicatore.

Esistono diversi tipi di indicatori: indicatori finanziari, indicatori di output (quantitativo), indicatori - key implementation steps (qualitativi) che misurino le fasi di attuazione degli interventi.

A ciascun indicatore si associano i targets da soddisfare in fase intermedia e finale, pena la decurtazione dei fondi precedentemente attribuiti. Ad elaborazione di questi ultimi interviene l’Autorità di gestione come già previsto dall’art.5 Regolamento (UE) 215/2014<sup>92</sup>, attualmente modificato e sostituito dal Regolamento esecutivo (UE)2018/276 del 23 febbraio 2018 il quale inserisce delle varianti sui metodi di definizione nei target di output<sup>93</sup>.

Durante la programmazione può tuttavia succedere che cambino le condizioni socioeconomiche del territorio, o ci si accorga di aver definito dei target sbagliati a causa di dati di riferimento errati. In queste

circostanze le regioni di competenza possono richiedere alla commissione europea la modifica del performance framework dimostrando le opportune motivazioni con dati oggettivi, come nel caso della Regione Piemonte che ha richiesto una modifica relativa al POR FES<sup>94</sup>.

## **5. Potenziamento della dimensione urbana e della lotta per l’inclusione sociale:**

destinazione di una quota minima del FESR a favore di progetti integrati nelle città e del

<sup>91</sup> Vedi: Regione Piemonte, RELAZIONE ILLUSTRATIVA DEL SET DI INDICATORI ASSUNTO DAL POR FESR PIEMONTE 2014-2020,

[http://www.regione.piemonte.it/archivio/industria/por14\\_20/dwd/relaz\\_indicatori.pdf](http://www.regione.piemonte.it/archivio/industria/por14_20/dwd/relaz_indicatori.pdf) [10/03/2018]

<sup>92</sup> Regolamento di esecuzione (UE) n. 215/2014 della Commissione, del 7 marzo 2014, che stabilisce norme di attuazione del regolamento (UE) n. 1303/2013 del Parlamento europeo e del Consiglio, recante disposizioni comuni sul Fondo europeo di sviluppo regionale, sul Fondo sociale europeo, sul Fondo di coesione, sul Fondo europeo agricolo per lo sviluppo rurale e sul Fondo europeo per gli affari marittimi e la pesca e disposizioni generali sul Fondo europeo di sviluppo regionale, sul Fondo sociale europeo, sul Fondo di coesione e sul Fondo europeo per gli affari marittimi e la pesca per quanto riguarda le metodologie per il sostegno in materia di cambiamenti climatici, la determinazione dei target intermedi e dei target finali nel quadro di riferimento dell'efficacia dell'attuazione e la nomenclatura delle categorie di intervento per i fondi strutturali e di investimento europei (GU L 69 dell'8.3.2014, pag. 65).

<https://www.reterurale.it/flex/cm/pages/ServeBLOB.php/L/IT/IDPagina/14734> [20/03/2018]

<sup>93</sup><http://www.euroconsulting.be/2018/02/26/38968/> cfr: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/IT/TXT/PDF/?uri=CELEX:32018R0276&from=IT> [21/06/18]

<sup>94</sup> Regione Piemonte, POR FSE 2014-2020. Proposta di modifica del Programma, 22/05/2015,

[http://www.regione.piemonte.it/europa2020/dwd/comSorv/22maggio2018/20180515\\_Presentazione%20modifica%20POR\\_FSE.pdf](http://www.regione.piemonte.it/europa2020/dwd/comSorv/22maggio2018/20180515_Presentazione%20modifica%20POR_FSE.pdf) [10/06/2018]

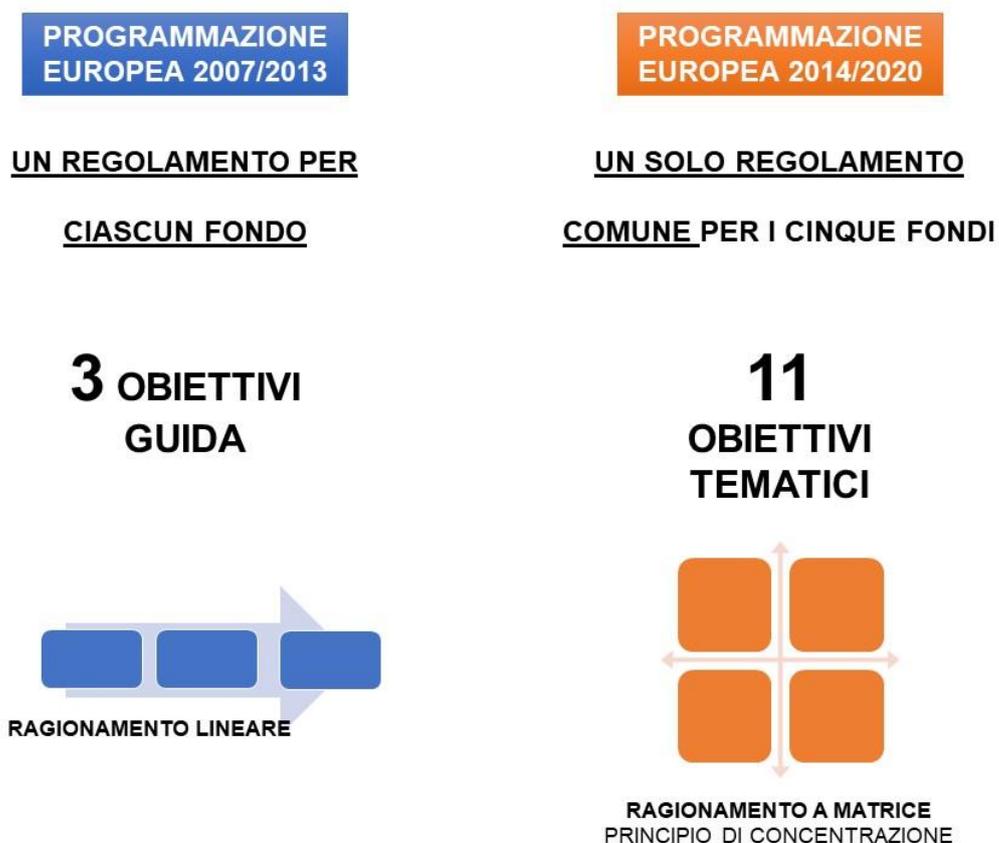
FSE a sostegno delle comunità emarginate.

- 6. Collegamento alla riforma economica** con possibilità di sospensione dei finanziamenti dalla Commissione allo Stato membro che disattenda le norme di carattere economico dell'Unione europea.

<b>OBIETTIVI TEMATICI PER LA PROGRAMMAZIONE 2014/20</b>		
<b>OBIETTIVO TEMATICO</b>	<b>DESCRIZIONE</b>	<b>FONDO ASSOCIATO</b>
<p><b>1.</b> Ricerca, sviluppo tecnologico e Innovazione</p> 	Rafforzare la ricerca, lo sviluppo tecnologico e l'innovazione	<b>FESR – FSE</b>
<p><b>2.</b> Agenda digitale</p> 	Migliorare l'accesso alle tecnologie dell'informazione e della comunicazione, nonché impiego e qualità delle medesime	<b>FESR – FSE</b>
<p><b>3.</b> Competitività dei Sistemi Produttivi</p> 	Promuovere competitività PMI, il settore agricolo ed il settore pesca ed acquacultura	<b>FESR – FSE</b>
<p><b>4.</b> Energia Sostenibile e Qualità della Vita</p> 	Sostenere una transizione verso un'economia a bassa emissione di carbonio in tutti i settori	<b>FESR – FSE- FC</b>
<p><b>5.</b> Clima e Rischi Ambientali</p> 	Promuovere l'adattamento al cambiamento climatico, la prevenzione e gestione dei rischi	<b>FC</b>
<p><b>6.</b> Tutela dell'Ambiente e Valorizzazione delle risorse Culturali ed Ambientali</p> 	Tutelare l'ambiente e promuovere l'uso efficace delle risorse	<b>FC</b>

<b>OBIETTIVI TEMATICI PER LA PROGRAMMAZIONE 2014/20</b>		
<b>OBIETTIVO TEMATICO</b>	<b>DESCRIZIONE</b>	<b>FONDO ASSOCIATO</b>
<b>7.</b> Mobilità sostenibile di persone e merci 	Promuovere sistema di trasporto sostenibili e rimuovere le strozzature nelle principali infrastrutture di rete	<b>FC</b>
<b>8.</b> Occupazione 	Promuovere l'occupazione sostenibile e di qualità e sostenere la mobilità dei lavoratori	<b>FSE</b>
<b>9.</b> Inclusione Sociale e Lotta alla povertà 	Promuovere l'inclusione sociale, combattere la povertà e ogni forma di discriminazione	<b>FSE</b>
<b>10.</b> Istruzione e Formazione 	Investire nell'istruzione, formazione e formazione professionale, per le competenze e l'apprendimento permanente	<b>FSE - FC</b>
<b>11.</b> Capacità Istituzionale e Amministrativa 	Rafforzare la capacità delle amministrazioni pubbliche e degli stakeholders e promuovere un'amministrazione pubblica efficiente, Assistenza Tecnica.	<b>FESR – FSE- FC</b>

Tabella VI Elaborazione personale. OBIETTIVI DELLA PROGRAMMAZIONE 2014/2020 E RELATIVI FONDI ASSOCIATI - Fonte: [http://ec.europa.eu/regional\\_policy/it/policy/how/priorities](http://ec.europa.eu/regional_policy/it/policy/how/priorities) [13/11/16]



**ALTRE NOVITÀ INTRODOTTE CON LA NUOVA PROGRAMMAZIONE 2014/2020**

- **FORTE ATTENZIONE AI RISULTATI**

CONDIZIONALITÀ EX-ANTE + indicatori PERFORMANCE FRAMEWORK

- **POTENZIAMENTO LOTTA PER L'INCLUSIONE SOCIALE**

- **COLLEGAMENTO ALLA RIFORMA ECONOMICA**

- **AUMENTO FONDI PER IL CICLOTURISMO DAL 1% AL 10%**

<



Figura 21- CONFRONTO TRA LA PROGRAMMAZIONE EUROPEA 2007/2013 E 2014/2020. Elaborazione dell'autrice.

## Capitolo 4 – Dall’Unione Europea ai programmi su iniziativa regionale

Come già anticipato nel Capitolo 2, i fondi destinati ad attuare **la politica di coesione**, detta anche “politica regionale” europea, costituiscono una gran parte dei fondi messi a disposizione dell’Unione Europea. Nel Quadro di finanziamento pluriennale la Commissione Europea predispone il piano di riparto delle risorse dei cinque fondi a gestione indiretta (FESR/FSE e del FEASR e FEAMP) da attribuire agli Stati membri. Inoltre, per ciascuno Stato membro sono definite le risorse, da ripartire tra le varie categorie di regioni<sup>95</sup>.



Figura 22 LA SUDDIVISIONE DEL TERRITORIO IN REGIONI CON DIVERSI LIVELLI DI SVILUPPO. Fonte: La programmazione del Por FEASR Piemonte- sintesi. p.3, [http://www.regione.piemonte.it/europa2020/fesr/dwd/POR\\_FESR\\_PIEMONTE\\_2014\\_2020\\_sintesi.pdf](http://www.regione.piemonte.it/europa2020/fesr/dwd/POR_FESR_PIEMONTE_2014_2020_sintesi.pdf) [18/03/2018]

L'Italia, come evidenzia la Figura 22, nell’ambito dell’Accordo di Partenariato per la programmazione 2014/2020 ha ottenuto una dotazione totale di oltre quarantadue miliardi di euro, da ripartire nei cinque fondi e nelle categorie di regioni prestabilite nel **Regolamento (UE) 1303/2013 (art. 89)**.

<sup>95</sup>Il Regolamento (UE) 1303/2013, op.cit. (art.89)

Tale regolamento individua **due obiettivi generali della politica di coesione**: gli **investimenti in favore della crescita e dell’occupazione** negli Stati membri e nelle Regioni (con il sostegno di tutti i Fondi); la **Cooperazione Territoriale Europea** (con il sostegno del FESR).

Le risorse per raggiungere l’obiettivo “Investimenti in favore della crescita e dell’occupazione”, sono ripartite in modo diverso tra **3 categorie di regioni**<sup>96</sup>:

- regioni meno sviluppate, il cui PIL pro capite è inferiore al 75% della media del PIL dell'UE-27;
- regioni in transizione, il cui PIL pro capite è compreso tra il 75% e il 90% della media del PIL dell'UE-27;
- regioni più sviluppate, tra cui vi è il Piemonte, il cui PIL procapite è superiore al 90% della media del PIL dell'UE-27.

Gli strumenti comunitari regionalizzati rappresentano un’opportunità per sostenere il territorio locale e le sue specificità sotto i diversi aspetti sociali e culturali e costituiscono un sostegno alle politiche di Sviluppo e competitività di un territorio, mediante una procedura semplificata di accesso ai fondi da parte dei potenziali beneficiari.

I tre principali fondi che finanziano la politica regionale sono:

- Il Fondo europeo di sviluppo regionale (FESR)
- il Fondo sociale europeo (FSE);
- il Fondo di coesione (FS), fondo riservato a determinate regioni europee inserite in un apposito elenco, le cosiddette regioni sottosviluppate che necessitano di maggiori incentivi per raggiungere gli obiettivi omogenei di Europa 2020. Il territorio piemontese non è inserito in questo elenco.

Per concretizzare le potenzialità di ciascun fondo, ogni Regione deve redigere il relativo Piano Operativo Regionale, che costituisce il programma operativo regionale basato su

---

<sup>96</sup>[http://www.regione.piemonte.it/europa2020/fesr/dwd/POR\\_FESR\\_PIEMONTE\\_2014\\_2020\\_sintesi.pdf](http://www.regione.piemonte.it/europa2020/fesr/dwd/POR_FESR_PIEMONTE_2014_2020_sintesi.pdf)  
[18/03/2018]

degli Assi prioritari coerenti con gli obiettivi tematici di Horizon 2020. Nel piano andranno evidenziate le priorità di investimento, definendo degli indirizzi concreti da perseguire.

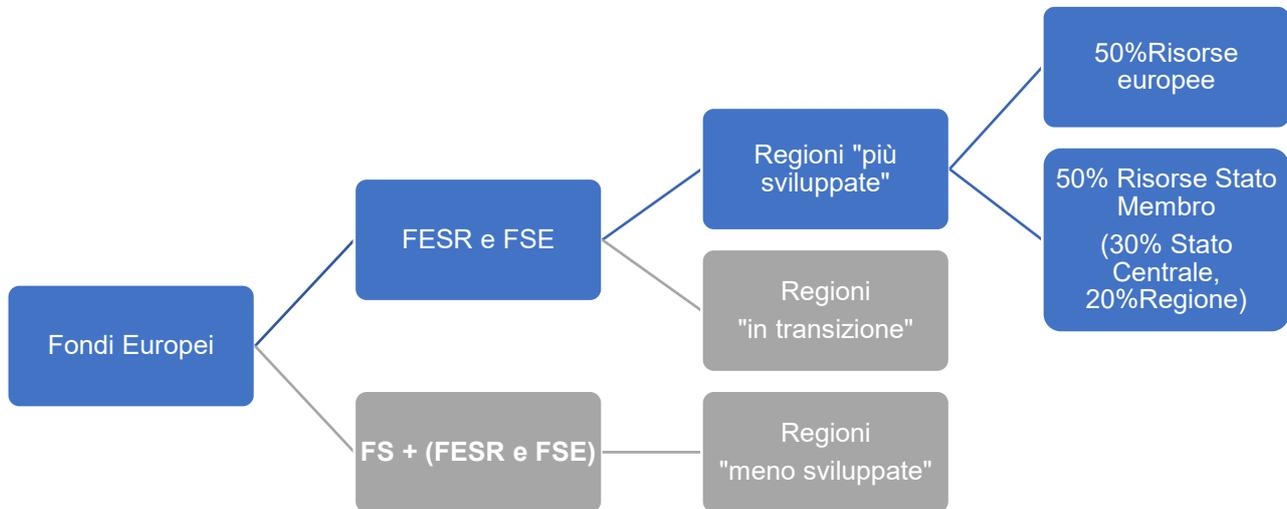


Figura 23 Elaborazione personale, SCHEMA DI RAMIFICAZIONE PRIMARIA DEI FONDI E RELATIVA DISTRIBUZIONE NELLE REGIONI PIÙ SVILUPPATE, Fonte: Claudia Salvi Europe Direct, Guida alle opportunità di finanziamento dell'Unione Europea 2014/20, Formez, Roma, 2017 - pp.12-38 – vedi: FormezPA, 13/07/2017, <http://www.formez.it/notizie/guida-alle-opportunità-finanziamento-dellue-2014-2020.html> [20/06/18]

**I regolamenti specifici per fondo<sup>97</sup> (FESR e FSE) stabiliscono degli “indirizzi preferenziali” vincolanti verso i quali canalizzare l’azione dei singoli Programmi Operativi 2014/2020, i cosiddetti “ring fencing” -criteri di concentrazione delle risorse da attribuire agli 11 obiettivi tematici.**

Per il Piemonte – che appartiene alla categoria di regioni “più sviluppate” - i criteri di “ring fencing” relativi al FESR (Reg. UE 1301/2013) definiscono che almeno l’80% delle risorse deve essere destinato a due o più degli obiettivi tematici (OT) dedicati:

- alla ricerca e all'innovazione (OT 1)
- allo sviluppo delle Tecnologie dell'Informazione e della Comunicazione (OT 2)
- al sostegno delle Piccole e Medie Imprese (OT 3)
- alla transizione verso una economia a basse emissioni di carbonio (OT 4)

È possibile scegliere solo in modo parziale su quali di questi OT, poiché di quest’80% almeno il 20% delle risorse deve essere destinato all’OT 4; ed almeno il 5% delle risorse nazionali

<sup>97</sup> Art. 4 del Regolamento (UE) 1301/2013 e del Regolamento (UE) 1304/2013.

deve essere destinato allo Sviluppo Urbano Sostenibile.

Nell’OT4 rientreranno quindi gli interventi a favore della mobilità sostenibile, tra cui lo sviluppo di ciclovie.

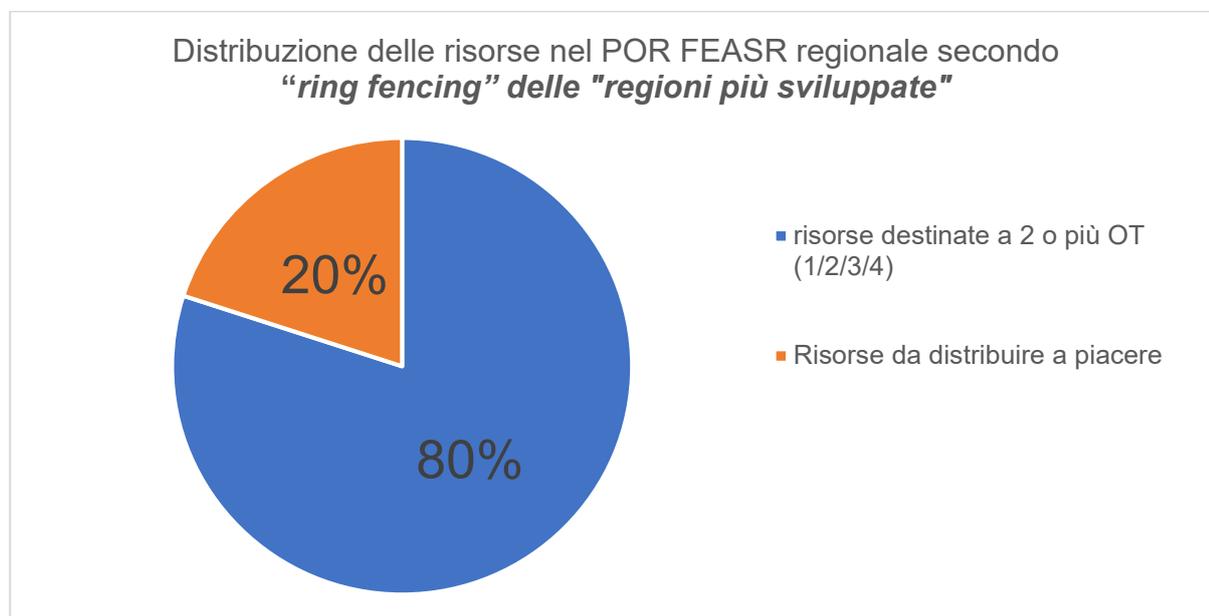


Figura 24 Elaborazione personale, CRITERI DI CONCENTRAZIONE DELLE RISORSE. INDIRIZZI PREFERENZIALI REGIONI PIÙ SVILUPPATE. Fonte: Claudia Salvi Europe Direct, Guida alle opportunità di finanziamento dell’Unione Europea 2014/20, Formez, Roma, 2017 - pp.12-38 – vedi: FormezPA, 13/07/2017, <http://www.formez.it/notizie/guida-alle-opportunità-finanziamento-dellue-2014-2020.html> [20/06/18]

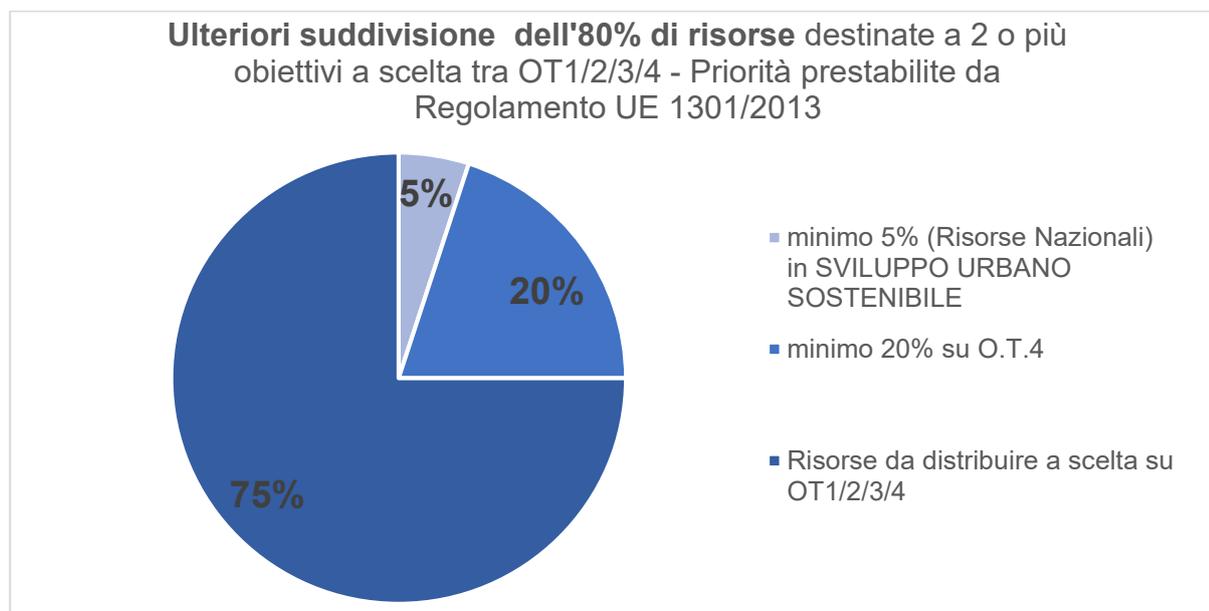


Figura 25 Elaborazione personale, ULTERIORI PRIORITÀ PRESTABILITE NEGLI INDIRIZZI PREFERENZIALI REGIONI PIÙ SVILUPPATE. Fonte: Claudia Salvi Europe Direct, Guida alle opportunità di finanziamento dell’Unione Europea 2014/20, Formez, Roma, 2017 - pp.12-38 – vedi: FormezPA, 13/07/2017, <http://www.formez.it/notizie/guida-alle-opportunità-finanziamento-dellue-2014-2020.html> [20/06/18]

Le risorse prestabilite dal Quadro finanziario risorse FESR e FSE 2014/2020 per la Regione Piemonte, che rientra nella categoria delle regioni più sviluppate sono le seguenti:

<b>RISORSE REGIONE PIEMONTE</b>	<b>POR FESR (52%)</b>	<b>POR FSE</b>	<b>POR FESR + POR FSE</b>
Risorse UE	482.922.370,00	436.145.000,00	919.067.370,00
Risorse Stato Membro 70% Stato centrale 30% Regione Piemonte	482.922.370,00	436.145.000,00	919.067.370,00
<b>RISORSE TOTALI</b>	<b>965.844.740,00</b>	<b>872.290.000,00</b>	<b>1.838.134.740,00</b>

*Tabella VII Regione Piemonte, Risorse FESR ed FSE 2014/2020- Regione Piemonte, Fonte: La programmazione del Por FEASR Piemonte - sintesi. p.4, [http://www.regione.piemonte.it/europa2020/fesr/dwd/POR\\_FESR\\_PIEMONTE\\_2014\\_2020\\_sintesi.pdf](http://www.regione.piemonte.it/europa2020/fesr/dwd/POR_FESR_PIEMONTE_2014_2020_sintesi.pdf) [18/03/2018]*

Come si nota nella tabella (*Tabella VII*), in coerenza con gli indirizzi dati dalla categoria in cui la regione è inserita, i fondi per i Piani Operativi FESR e FSE arrivano per metà dalle risorse dell'Unione Europea e per l'altra metà da fondi nazionali di cui circa il 30% da fondi regionali.

Colte quelle che possono essere le caratteristiche comuni con le quali, dalle Direttive europee, si arriva alla definizione dei piani operativi regionali, nelle pagine successive si approfondiranno in modo sintetico gli aspetti principali dei singoli programmi.

#### 4.1. **Il POR - Fondo europeo di sviluppo regionale (FESR)**<sup>98</sup>

Il Piano Operativo del fondo europeo di sviluppo regionale viene sviluppato da ciascuna regione europea, successivamente all'accordo di partenariato con la Commissione Europea. Il FESR ha l'obiettivo di porre in equilibrio il territorio europeo, mantenendo una forte

<sup>98</sup> Regione Piemonte, Risorse FESR ed FSE 2014/2020- Regione Piemonte, Fonte: La programmazione del Por FEASR Piemonte - sintesi. p.4, [http://www.regione.piemonte.it/europa2020/fesr/dwd/POR\\_FESR\\_PIEMONTE\\_2014\\_2020\\_sintesi.pdf](http://www.regione.piemonte.it/europa2020/fesr/dwd/POR_FESR_PIEMONTE_2014_2020_sintesi.pdf)[28/11/17]

specificità del territorio in cui si sviluppa, attraverso piani operativi regionali che mirino a ridurre i problemi economici, ambientali e sociali che affliggono le diverse aree.

Per le aree urbane, si investe principalmente nello sviluppo urbano sostenibile. Per le aree montane ed isolate sono previsti degli aiuti specifici, come per le aree periferiche, che godono di specifici aiuti economici da parte del FESR per far fronte agli eventuali svantaggi derivanti dalle condizioni di lontananza.

Il **POR FESR della Regione Piemonte** per il periodo 2014/2020 si articola su **7 Assi Prioritari**<sup>99</sup>, di cui 6 di impatto territoriale:

**Asse I. Innovazione e ricerca**, in cui il 19% all'industrializzazione dei risultati della ricerca, l'11% alle infrastrutture della ricerca, il 28% alle piattaforme tecnologiche, il 7% alle start up e spin off, il 32% ai poli di innovazione e il 3% a cluster tecnologici e sostegno alla partecipazione del sistema economico piemontese ai Programmi a gestione diretta della Commissione Europea, a partire da Horizon 2020.

**Asse II. Agenda digitale**, in cui il 50% delle risorse a favore della banda ultra larga, il 23% agli open data ed il 27% a servizi per la Pubblica Amministrazione.

**Asse III. Competitività** (dotazione pari al 22%), sostiene con il 30% del budget la promozione dell'export, con l'11% il sistema delle garanzie pubbliche, con un ulteriore 11% la finanza obbligatoria. Inoltre, il 2% destinato agli aiuti di investimenti, il 18% dell'attrazione di investimenti e il resto all'innovazione sociale.

**Asse IV. Energia sostenibile** in cui il 35% riduzione dei consumi energetici in aree produttive, il 45% all'eco-efficienza degli edifici pubblici, il 20% alle fonti rinnovabili per l'autoconsumo negli enti pubblici.

**Asse V. Sviluppo Territoriale**, riguarda la tutela dell'ambiente e la valorizzazione delle risorse culturali e ambientali: il 64% tutela del patrimonio culturale e il resto a favore delle aree interne.

**Asse VI. Agenda Urbana** – riguarda lo sviluppo urbano sostenibile: il 60% è destinato alla tutela del patrimonio culturale, il 20% all'eco-efficienza degli edifici pubblici e il 20%

---

<sup>99</sup> Regione Piemonte, Risorse FESR ed FSE 2014/2020- Regione Piemonte, Fonte: La programmazione del Por FEASR Piemonte - sintesi. PP.18-19  
[http://www.regione.piemonte.it/europa2020/fesr/dwd/POR\\_FESR\\_PIEMONTE\\_2014\\_2020\\_sintesi.pdf](http://www.regione.piemonte.it/europa2020/fesr/dwd/POR_FESR_PIEMONTE_2014_2020_sintesi.pdf)  
[04/07/2018]

alla Pubblica amministrazione

**Asse VII. “assistenza tecnica”** è destinato all'organizzazione e al funzionamento del programma complessivo.

La strategia del programma è stata delineata in coerenza con i seguenti documenti:

la Smart Specialization Strategy (S3), la valutazione ex ante del programma operativo, il parere Valutazione Ambientale Strategica (VAS), il Piano di rafforzamento amministrativo, i piani di azione sul soddisfacimento delle condizionalità ex ante e la Relazione metodologica su indicatori.

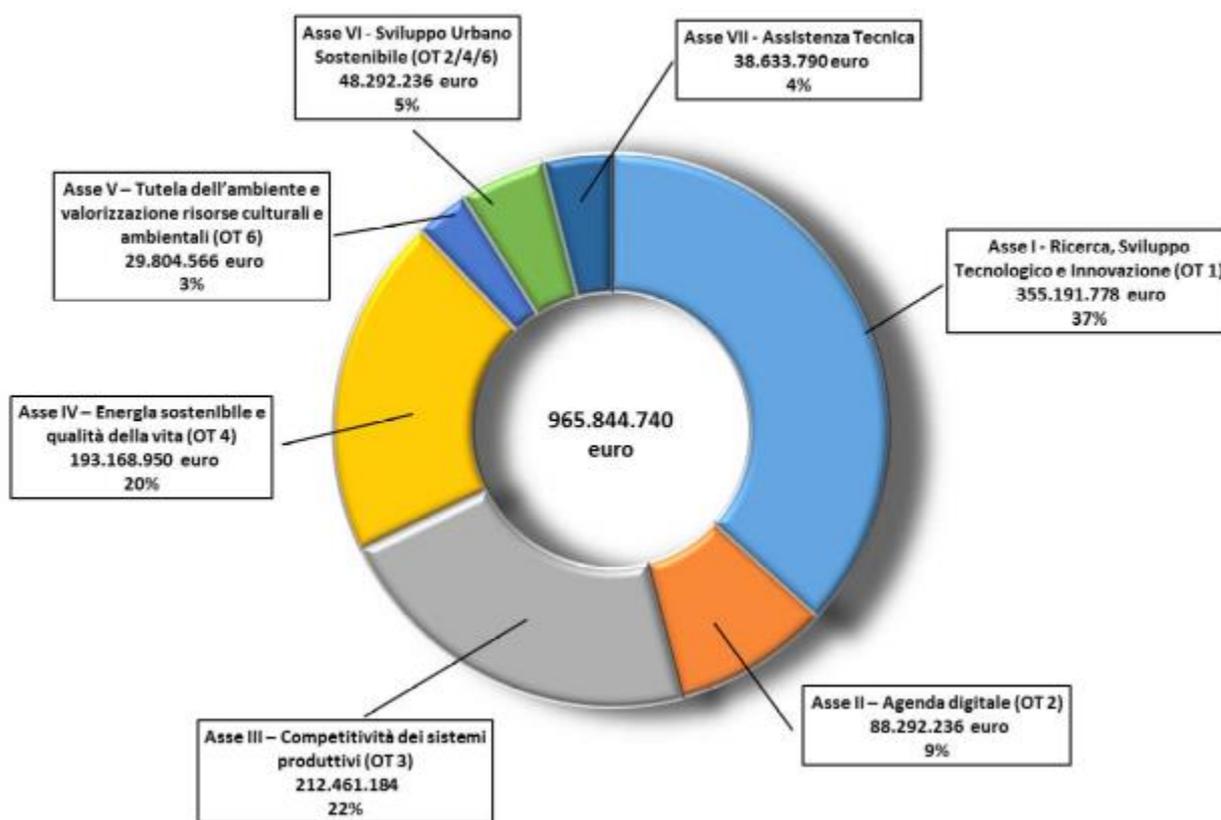


Figura 26 Regione Piemonte, ASSI PRIORITARI DEL POR FEASR PIEMONTE Fonte: La programmazione del Por FEASR Piemonte - sintesi. p.10, [http://www.regione.piemonte.it/europa2020/fesr/dwd/POR\\_FESR\\_PIEMONTE\\_2014\\_2020\\_sintesi.pdf](http://www.regione.piemonte.it/europa2020/fesr/dwd/POR_FESR_PIEMONTE_2014_2020_sintesi.pdf) [28/11/17]

Confrontando l'attuale programma operativo FEASR con quello precedente emerge:

- una definizione più chiara ed incisiva degli Assi Prioritari, precedentemente più generici (Innovazione e Ricerca/ Sostenibilità e efficienza energetica/ Riqualficazione territoriale/ Assistenza tecnica),

- un approccio molto più orientato a raggiungere gli obiettivi in modo pianificato e strategico. Tra le novità di questa nuova programmazione vi è il **performance framework**, con cui si stabilisce che per ciascun Asse, escluso il VII Asse, i relativi target da soddisfare entro il 31 dicembre 2018, pena la decurtazione della riserva di efficacia.

La riserva di efficacia per ogni Asse è pari al 6,25% della dotazione totale dell'Asse. Dunque, per il Por FESR piemontese si rischia una perdita massima di 58 milioni di euro, qualora non si raggiungano i target per nessun Asse. La Regione ha definito gli indicatori del Performance Framework, secondo le indicazioni europee al momento della definizione del piano operativo. Gli indicatori finanziari stabiliti prevedono che il POR consegua entro fine 2018 un livello di spesa certificata pari al 30% della sua dotazione complessiva.

Molta attenzione è posta sulla qualità della **governance** e sulla capacità amministrativa. Rafforzamento delle strutture titolari della gestione della politica di coesione 2014/2020 attraverso l'accrescimento delle capacità manageriali.

Sarà rivolta maggiore attenzione per l'integrazione delle politiche di sviluppo nelle fasi di programmazione, gestione ed attuazione, anche mediante forme di coordinamento stabile delle strutture operative.

## 4.2. il POR - Fondo sociale europeo (FSE)

Questo fondo costituisce il principale strumento finanziario dell'Unione Europea per investire nelle risorse umane e contribuisce alla coesione economica, sociale e territoriale. Consente di accrescere le opportunità di occupazione dei cittadini europei, promuove lo sviluppo dell'istruzione e migliorare la situazione dei soggetti più vulnerabili a rischio di povertà.

La dotazione finanziaria del POR FSE Piemonte 2014/2020 ammonta a 873 milioni di Euro (quindi leggermente inferiore alla programmazione precedente in cui era pari ad un miliardo) assicurati da: FSE (50%) - Fondi Statali (35%) - Fondi Regionali (15%).

La struttura della programmazione è strutturata in Assi/Obiettivi tematici, Priorità di investimento, Risultati attesi/Obiettivi specifici e Azioni.

Secondo il regolamento generale, il FSE all'interno dell'Unione ha il compito di soddisfare quattro obiettivi tematici, Assi Prioritari del POR FSE:

- Asse I.** OT8 (46%) promuovere l'occupazione e sostenere la mobilità professionale;
- Asse II.** OT9 (20%) Promuovere l'inclusione sociale e lotta alla povertà;

**Asse III.** OT10 (30%) Investire nell'istruzione, competenze ed apprendimento permanente;

**Asse IV.** (OT11 0,3%) migliorare la capacità istituzionale e un'efficiente amministrazione pubblica

**Asse V.** Assistenza Tecnica (4%)

Inoltre, deve necessariamente contribuire al conseguimento di altri obiettivi tematici **complementari** al suo ruolo principale come OT1, OT2, OT3 ed OT4 definiti al precedente paragrafo.

Confrontando l'attuale programma operativo FSE con quello precedente emerge:

- il rafforzamento del ruolo della Commissione nelle attività di scambio e diffusione di buone prassi;
- l'inserimento di specifiche modalità di monitoraggio e programmazione al fine di ***incoraggiare l'innovazione sociale e le attività di cooperazione transnazionale tramite un aumento dei tassi di cofinanziamento*** destinati ad assi prioritari dedicati;
- l'introduzione di disposizioni specifiche per garantire la concentrazione delle risorse e per consentire un monitoraggio più accurato ed agevolare la valutazione dell'impatto dell'investimento dell'FSE a livello europeo, tra cui l'inserimento di indicatori comuni predefiniti.

### 4.3. il PSR - Fondo di coesione (FS)

Il Fondo di coesione consente agli Stati membri con un reddito nazionale lordo (RNL) per abitante inferiore al 90% della media dell'UE28 di investire nelle reti trans-europee di trasporto RET-T, in particolare i progetti prioritari di interesse europeo così come definiti dall'UE e nell'ambiente.

Gli Stati membri ammissibili al Fondo di coesione nel periodo 2014-2020 sono: Bulgaria, Cipro, Croazia, Estonia, Grecia, Lettonia, Lituania, Malta, Polonia, Portogallo, Repubblica ceca, Romania, Slovacchia, Slovenia e Ungheria. L'Italia non è coinvolta in questo elenco. Nel settore dell'ambiente, il Fondo di coesione sostiene gli investimenti relativi all'adattamento ai cambiamenti climatici e alla prevenzione dei rischi, nonché gli investimenti

relativi al settore idrico, all'ambiente urbano ed allo smaltimento dei rifiuti.

Nell'ambito del quadro finanziario pluriennale, anche gli investimenti nel settore energetico possono beneficiare di sostegno, a condizione che offrano vantaggi ambientali positivi, come gli investimenti nell'efficienza energetica e nell'energia rinnovabile.

#### 4.4. Fondo Europeo per l'Agricoltura e lo sviluppo Rurale (FEASR)<sup>100</sup>

Il Fondo Europeo per l'Agricoltura e lo sviluppo Rurale, nella programmazione europea 2014/2020, viene inserito all'interno di un Quadro strategico comune (QSC) insieme agli altri quattro fondi dell'UE, nell'ambito di un approccio maggiormente orientato ai risultati e subordinato al rispetto di condizioni stabilite ex ante. Questa è la novità più importante per questo fondo, mentre si prosegue l'attività avviata nella precedente programmazione, confermando gli impegni nei confronti della competitività dell'agricoltura, della gestione sostenibile delle risorse naturali, delle azioni di lotta al cambiamento climatico e dello sviluppo equilibrato delle zone rurali.

Per il periodo 2014-2020 gli obiettivi generali dello sviluppo rurale si traducono più concretamente in sei specifiche priorità comunitarie, coerenti con le sfide di crescita intelligente, sostenibile ed inclusiva promossa con la strategia Europa 2020, così articolate:

1. accrescere la competitività di tutti i tipi di agricoltura e migliorare la viabilità agricola;
2. favorire il trasferimento delle conoscenze in agricoltura e silvicoltura;
3. promuovere l'organizzazione della catena alimentare e la gestione dei rischi in agricoltura;
4. conservare e valorizzare gli ecosistemi che dipendono dall'agricoltura e silvicoltura;
5. promuovere l'efficienza delle risorse e la transizione verso un'economia a basse emissioni nel settore agroalimentare e forestale;
6. realizzare il potenziale occupazionale e lo sviluppo delle aree rurali

Il nuovo quadro finanziario pluriennale<sup>101</sup> della Politica Agricola Comune (PAC) conserva la

<sup>100</sup> [https://ec.europa.eu/agriculture/rural-development-2014-2020\\_it](https://ec.europa.eu/agriculture/rural-development-2014-2020_it) [04/07/2018] cfr: <http://www.regione.piemonte.it/europa2020/feasr/> [04/07/2018]

<sup>101</sup> <http://www.consilium.europa.eu/it/policies/multiannual-financial-framework/2014-2020-revision/> [20/06/18]

precedente struttura a due Pilastri ed una dotazione finanziaria pressoché invariata (I pilastro: pagamenti diretti e spese legate ai mercati: 312,74 miliardi di euro - Il pilastro: sviluppo rurale 95,58 miliardi di euro). Tuttavia, il secondo pilastro della PAC non è più strutturato secondo l’approccio per assi, ma orientato al raggiungimento delle sei priorità strategiche, cosicché si consenta di realizzare interventi di sviluppo rurale a più alto valore aggiunto attingendo da più misure, anche appartenenti ad “assi” diversi.

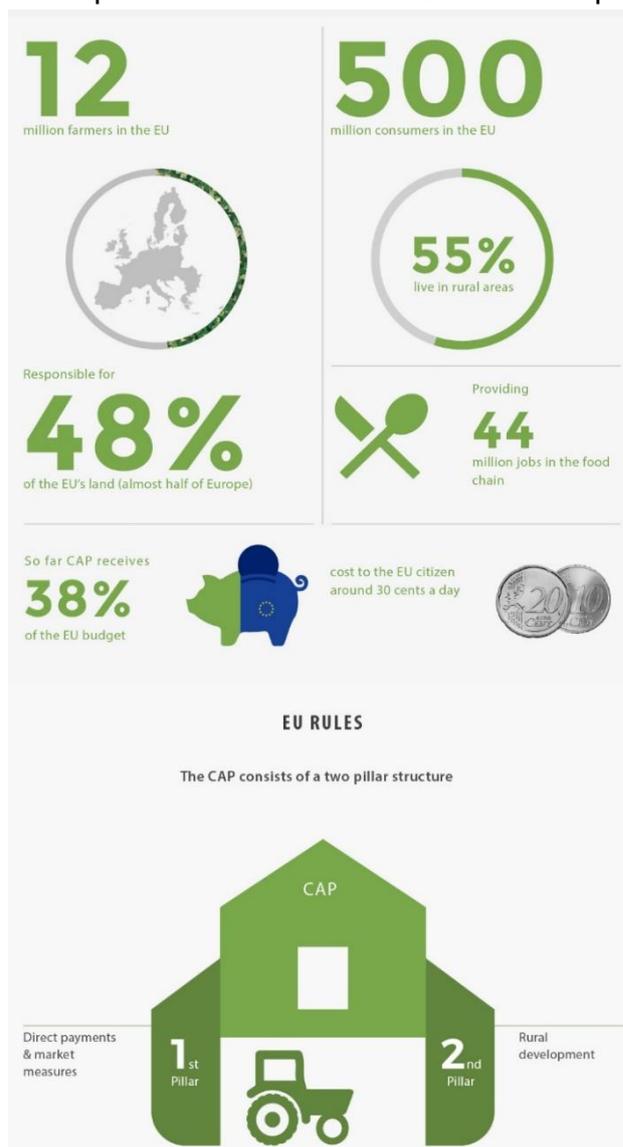
Inoltre, il secondo pilastro è costruito e delineato in modo complementare e sinergico al primo e, soprattutto, in modo coordinato rispetto ad altri Fondi dell’Unione.

L’obiettivo europeo del coordinamento tra i fondi è quello di rendere le politiche più efficaci ed efficienti, favorendo sinergie fra gli strumenti e ottimizzando l’impiego delle risorse disponibili nella direzione di obiettivi comunitari ben definiti.

L’esistenza di norme comuni per tutti i fondi che operano all’interno del QSC rende più agevole la gestione dei progetti, sia per i beneficiari che per le autorità di gestione.

Una novità che offre al settore agroalimentare e forestale risorse importanti per affrontare sfide cruciali, quali la competitività, la lotta al cambiamento climatico, la sostenibilità ambientale, la transizione verso un’economia sempre più verde.

Figura 27 (a destra) Consiglio dell’unione europea, INFOGRAFICA -LA POLITICA AGRICOLA COMUNE (PAC),4/06/2018, Fonte: <http://www.consilium.europa.eu/it/infographics/common-agricultural-policy-cap/> [20/06/18]



## Capitolo 5 – Il tema della mobilità sostenibile negli strumenti di cooperazione territoriale Europea

Gli Obiettivi Prioritari della politica di coesione comprendono gli “investimenti per la crescita e l'occupazione” e per “la cooperazione territoriale europea (CTE)”.

Nel precedente capitolo, abbiamo approfondito gli strumenti per raggiungere il primo obiettivo della politica di coesione, ma esistono anche degli altri strumenti a gestione indiretta che rispondono all'obiettivo di cooperazione territoriale europea, che fanno riferimento ai Fondi di investimento europeo, ma con un regolamento distinto.

Come vedremo nei prossimi capitoli, fanno riferimento agli obiettivi strategici Europa 2020 e già nelle precedenti programmazioni, hanno spesso sostenuto progetti legati allo sviluppo della mobilità sostenibile.

### 5.1. Strumenti europei per favorire la cooperazione territoriale Europea (CTE)

La cooperazione territoriale europea<sup>102</sup> è un obiettivo della politica di coesione e fornisce la possibilità di scambio e cooperazione tra attori di diversi Stati e potenze nazionali al fine di lavorare in sinergia in risposta a sfide comuni che ignorano le frontiere e necessitano di azioni e progetti unitari.

Questi strumenti fanno riferimento ai fondi di investimento europeo ed è previsto un regolamento specifico per la cooperazione territoriale, al fine di tenere maggiormente conto del contesto plurinazionale dei programmi e definire disposizioni più specifiche per i programmi e gli interventi di cooperazione.

Gli obiettivi a cui si fa riferimento per questi piani sono sempre gli 11 obiettivi tematici del programma Horizon 2020. Ciascun piano di cooperazione può coinvolgere al suo interno più di un obiettivo tematico, fino ad un massimo di quattro.

---

<sup>102</sup> Cfr. <http://www.guidaeuroprogettazione.eu/guida/guida-europrogettazione/categorie-di-finanziamento-2014-2020/i-programmi-di-cooperazione-territoriale/> [04/07/2018]; <https://www.promopa.it/approfondimenti/1400-programmi-cooperazione-territoriale-europea-cte.html> [15/06/2018];



Figura 28 Gli obiettivi tematici di Horizon 2020 di riferimento anche per i piani di cooperazione. Fonte: [http://ec.europa.eu/regional\\_policy/it/policy/cooperation/european-territorial/](http://ec.europa.eu/regional_policy/it/policy/cooperation/european-territorial/) [10/04/2018]

Nel 1990, Interreg è stata sviluppata come iniziativa comunitaria con un budget di appena 1 miliardo di euro che copre esclusivamente la cooperazione transfrontaliera. In seguito, Interreg è stato esteso alla cooperazione transnazionale e interregionale. Per il periodo 2014-2020 la cooperazione territoriale europea è uno dei due obiettivi della politica di coesione, oltre agli investimenti per la crescita e l'occupazione.

Nel corso degli anni, Interreg è diventato lo strumento chiave dell'Unione europea per sostenere la cooperazione tra partner attraverso i confini. L'obiettivo: affrontare insieme le sfide comuni e trovare soluzioni condivise - nel campo della salute, della ricerca e dell'istruzione, dei trasporti o dell'energia sostenibile.

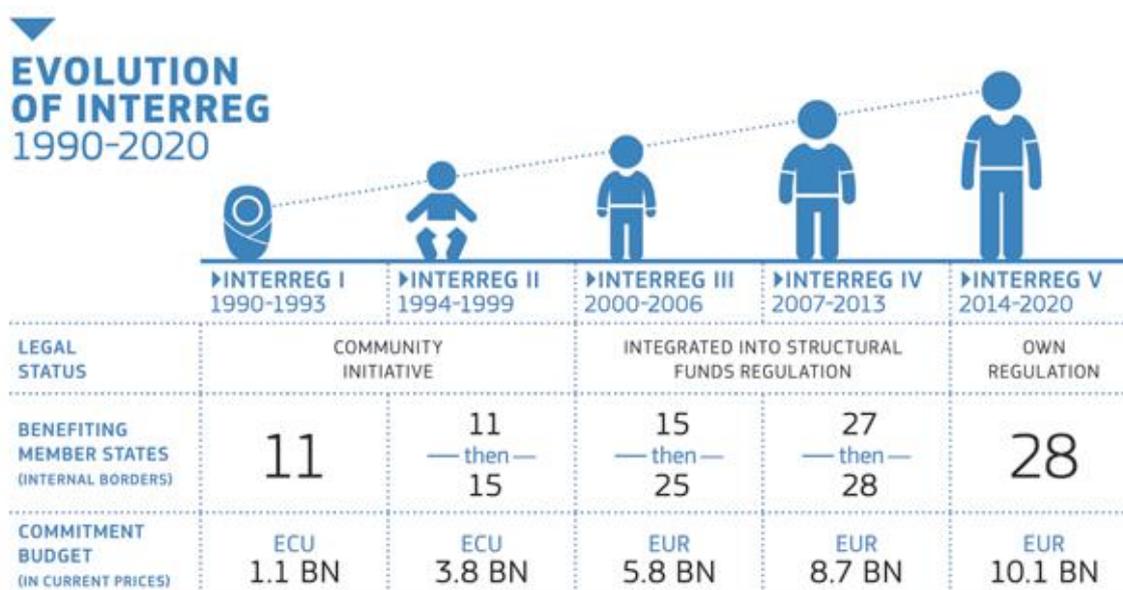


Figura 29 Commissione Europea, Interreg: European territorial cooperation, Fonte: [http://ec.europa.eu/regional\\_policy/it/policy/cooperation/european-territorial/](http://ec.europa.eu/regional_policy/it/policy/cooperation/european-territorial/) [10/04/2018]

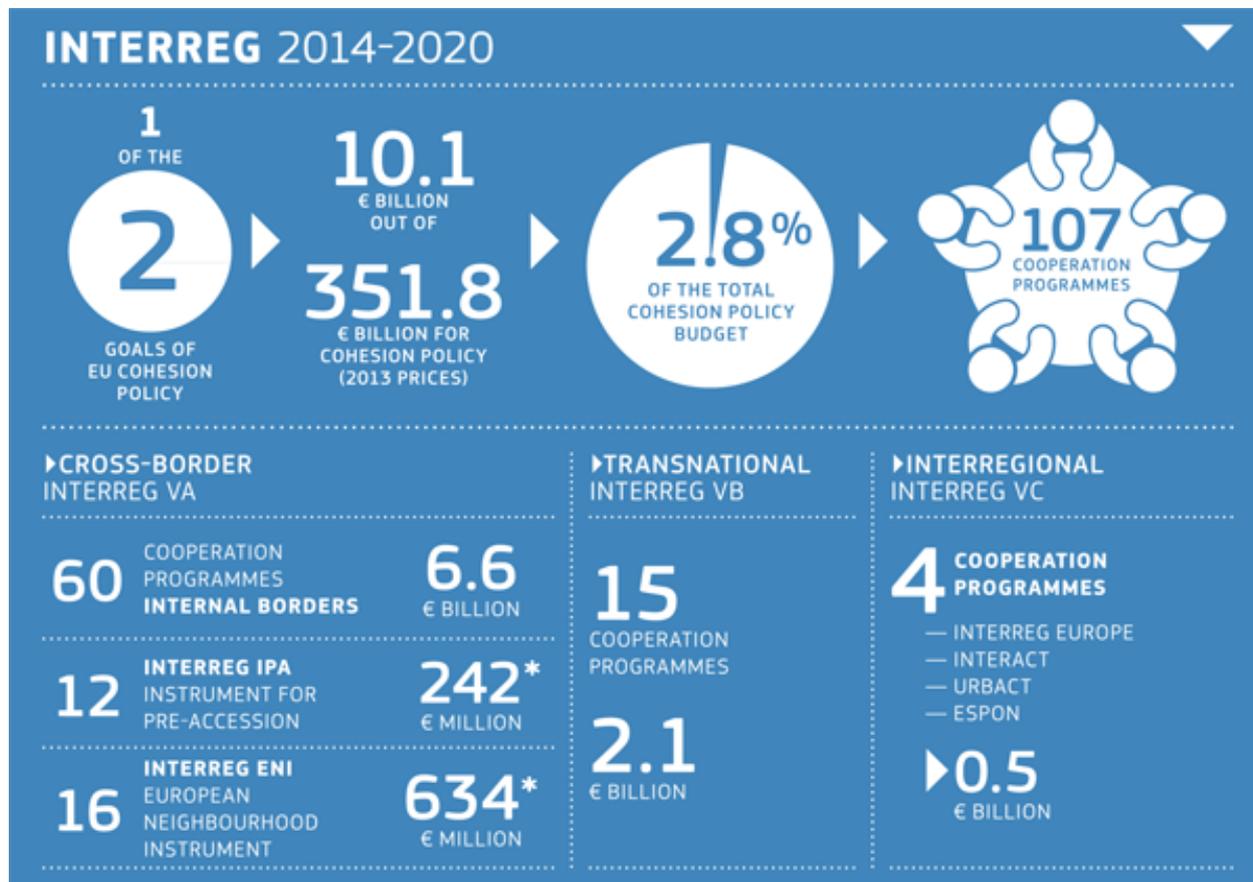


Figura 30 Commissione Europea, Interreg: European territorial cooperation, Fonte: [http://ec.europa.eu/regional\\_policy/it/policy/cooperation/european-territorial/](http://ec.europa.eu/regional_policy/it/policy/cooperation/european-territorial/) [10/04/2018]

## 5.2. Programmi di cooperazione Transfrontaliera / Transnazionale / interregionale

La Cooperazione Territoriale Europea si articola in:

I. programmi di **cooperazione transfrontaliera** con il quale si vuole promuovere lo sviluppo regionale integrato fra regioni confinanti di due Stati membri aventi frontiere marittime e terrestri o fra regioni confinanti in almeno uno Stato membro e un paese terzo.

I Programmi di cooperazione transfrontaliera nei quali il Piemonte è coinvolto sono i seguenti:

- Programma transfrontaliero **Interreg Italia-Francia “Alcotra” 2014-2020**  
(ammessi: progetti singoli e piani integrati)
- Programma transfrontaliero **Interreg Italia-Svizzera 2014-2020**  
(ammessi: solo progetti singoli)

II. programmi di **cooperazione transnazionale** sono basati su macro-aree che coinvolgono diversi Paesi membri e hanno l'obiettivo di contribuire allo sviluppo equilibrato ed alla competitività del territorio europeo. Le aree di cooperazione ampie che caratterizzano questi programmi, implicano la necessità di concentrarsi su progetti ad alto valore aggiunto transnazionale, che producano risultati concreti e durevoli nel tempo e con un forte legame con le politiche pubbliche regionali e nazionali. Le aree di cooperazione, nelle quali il Piemonte è coinvolto sono le seguenti:

- programma transnazionale **Alpine Space**, che comprende le regioni di tutto l'arco alpino;
- programma transnazionale **Central Europe**, che comprende una vasta area che va dal nord Adriatico fino al Baltico lungo il confine della vecchia cortina di ferro;
- programma transnazionale **Med**, che comprende tutto il bacino del Mediterraneo.

III. programmi di **cooperazione interregionale** offrendo l'opportunità di collaborare su temi comuni senza limitazioni territoriali con soggetti dell'intera Unione Europea, superando i

limiti della logica geografica che caratterizza i piani transfrontalieri e transnazionali. I programmi di cooperazione interregionale perseguono l’obiettivo generale di rafforzare l’efficacia della politica di coesione, attraverso lo scambio di esperienze e la diffusione e il trasferimento di buone prassi.

Le aree di cooperazione nelle quali il Piemonte è coinvolto sono le seguenti

- programma **Interreg Europe**, che mira a migliorare l’efficacia delle politiche regionali attraverso lo scambio di esperienze e buone pratiche sui temi rilevanti di Europa 2020
- programma **Urbact**, che offre l’opportunità di scambiare esperienze e buone pratiche nell’ambito delle politiche di sviluppo urbano;
- programma **Espon**, che finanzia studi volti ad evidenziare e analizzare le tendenze di sviluppo in relazione agli obiettivi della coesione territoriale.

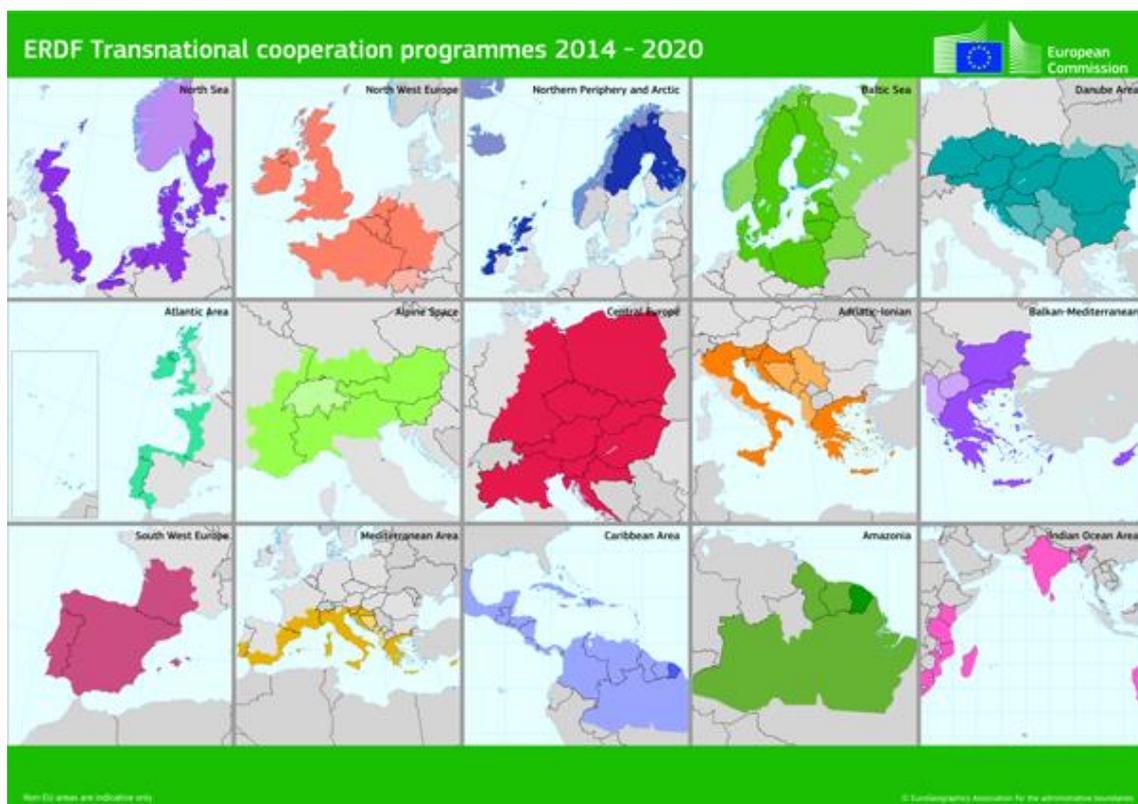


Figura 31 I piani di cooperazione territoriale - rappresentazione schematica, Fonte: [https://www.google.it/url?sa=i&rct=j&q=&esrc=s&source=images&cd=&cad=rja&uact=8&ved=2ahUKEwipnvHc4-bAhWPNOwKHUwFCPAQjRx6BAgBEAU&url=http%3A%2F%2Fec.europa.eu%2Fregional\\_policy%2Fen%2Fpolicy%2Fcooperation%2FEuropean-territorial%2Ftrans-national%2F&psig=AOvVaw0wnLsU8Mk6lvls8Lpz4iUU&ust=1530043648327500](https://www.google.it/url?sa=i&rct=j&q=&esrc=s&source=images&cd=&cad=rja&uact=8&ved=2ahUKEwipnvHc4-bAhWPNOwKHUwFCPAQjRx6BAgBEAU&url=http%3A%2F%2Fec.europa.eu%2Fregional_policy%2Fen%2Fpolicy%2Fcooperation%2FEuropean-territorial%2Ftrans-national%2F&psig=AOvVaw0wnLsU8Mk6lvls8Lpz4iUU&ust=1530043648327500) [20/06/2018]

### 5.3. Approfondimento sul Programma di cooperazione Interreg V ALCOTRA<sup>103</sup>

Il programma ALCOTRA (Alpi Latine Cooperazione Transfrontaliera) è un programma di cooperazione transfrontaliera, che prevede ed incentiva la nascita di progetti per lo scambio interculturale sul territorio alpino tra l'Italia e la Francia, per superare problematiche che non conoscono frontiere e rispondere a esigenze comuni a detti territori. Lo scopo del programma è favorire la complementarietà e il dinamismo dei territori in un’ottica di sviluppo sostenibile e solidale.

Il territorio ALCOTRA è caratterizzato da un patrimonio naturale e culturale ricco e diversificato, ma anche da restrizioni e sfide specifiche legate alla sua estensione geografica tra mare e montagne (cambiamento climatico, turismo sostenibile, lavoro stagionale).

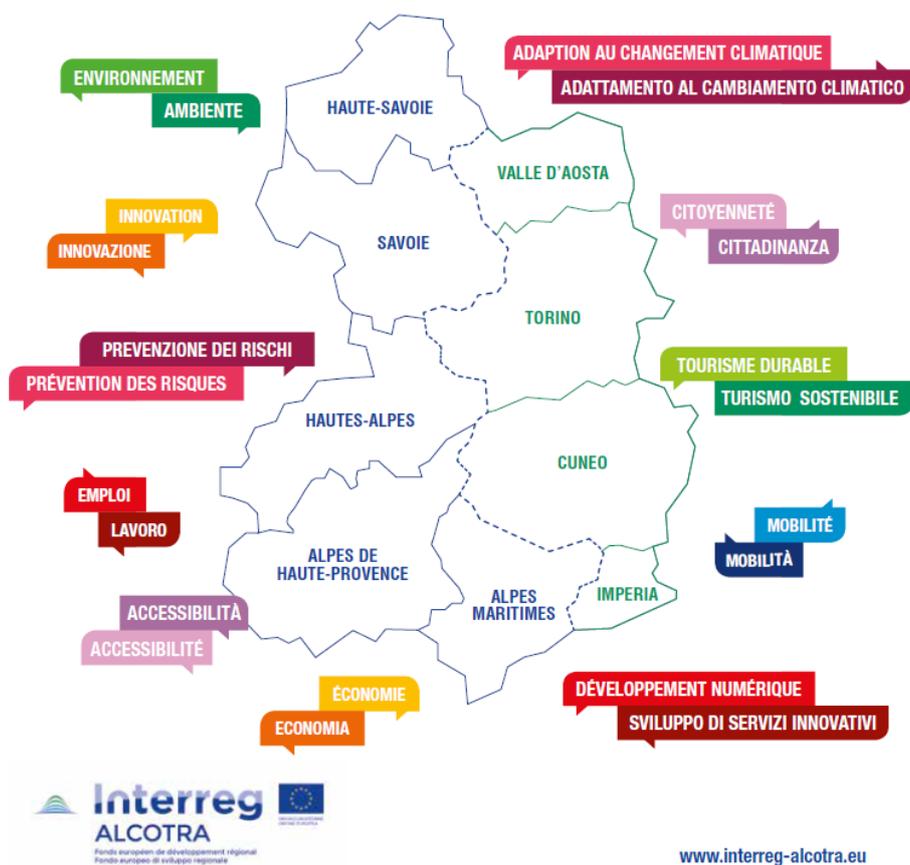


Figura 32 TERRITORI COINVOLTI DAL PROGRAMMA ALCOTRA, Fonte: <http://www.interreg-alcotra.eu/sites/default/files/sintesi-illustrata-alcotra.pdf> [10/03/2018]

<sup>103</sup> Programma di Cooperazione Territoriale Europea INTERREG V A Italia-Francia(ALCOTRA). Guida di Attuazione, versione del 10/07/2015, pag.42, [http://www.interreg-alcotra.eu/sites/default/files/domo\\_2014-2020\\_-\\_versione\\_4\\_del\\_05-04-2017\\_-\\_it.pdf](http://www.interreg-alcotra.eu/sites/default/files/domo_2014-2020_-_versione_4_del_05-04-2017_-_it.pdf) [10/04/2018] cfr: <http://www.interreg-alcotra.eu/it/scopri-alcotra/presentazione-del-programma> [20/12/2017] cfr:

Il periodo 2014-2020 è il quinto di programmazione ALCOTRA.

Dal 1990, il programma ha finanziato quasi 600 progetti per circa 550 milioni di euro di sovvenzioni comunitarie<sup>104</sup> ed è stato più volte promotore di progetti cicloturistici.

L'obiettivo è quello di sfruttare le potenzialità della cooperazione a livello economico, ambientale e di servizi ai cittadini per migliorare la qualità di vita delle popolazioni e lo sviluppo sostenibile, dei territori e dei sistemi economici e sociali transfrontalieri.

**L'attuale programma prevede 4 ASSI PRIORITARI con relativi obiettivi specifici:**

**Asse Pioritario 1. INNOVAZIONE APPLICATA** - 28 milioni di Euro - 15% dell'importo FESR - facilitare il trasferimento dell'innovazione e delle tecnologie abilitanti.

**Asse Pioritario 2. AMBIENTE SICURO** - 37 Milioni di Euro - 20% dell'importo FESR - aumento della resilienza del territorio

**Asse Pioritario 3. ATTRATTIVITÀ DEL TERRITORIO** - 84 Milioni di Euro - 45% dell'importo FESR - conservazione ambientale e valorizzazione delle risorse naturali e culturali anche mediante lo sviluppo del turismo sostenibile e dell'economia verde.

**Asse Pioritario 4. INCLUSIONE SOCIALE E CITTADINANZA EUROPEA** - 37 Milioni di Euro - 20% dell'importo FESR – favorire l'insediamento e la permanenza di famiglie e persone in aree montane e rurali.

<sup>104</sup> <http://www.interreg-alcotra.eu/it/scopri-alcotra/presentazione-del-programma>

Asse prioritario	Obiettivo Specifico	% su tot Assi 1-4	Sostegno dell'Unione	Contropartita nazionale	Finanziamento totale	Tasso di cofinanziamento
Asse prioritario 1	OS 1.1.	10%	18.694.371	3.299.007	21.993.378	85%
	OS 1.2	5%	9.347.185	1.649.503	10.996.688	85%
TOTALE ASSE I		15%	28.041.556	4.948.510	32.990.066	85%
Asse prioritario 2	OS 2.1	8%	14.955.497	2.639.206	17.594.703	85%
	OS 2.2	12%	22.433.245	3.958.808	26.392.053	85%
TOTALE ASSE II		20%	37.388.742	6.598.014	43.986.756	85%
Asse prioritario 3	OS 3.1	28%	52.344.238	9.237.219	61.581.457	85%
	OS 3.2	12%	22.433.245	3.958.808	26.392.053	85%
	OS.3.3	5%	9.347.185	1.649.503	10.996.688	85%
TOTALE ASSE III		45%	84.124.668	14.845.530	98.970.198	85%
Asse prioritario 4	OS 4.1	10%	18.694.371	3.299.007	21.993.378	85%
	OS 4.2	10%	18.694.371	3.299.007	21.993.378	85%
TOTALE ASSE IV		20%	37.388.742	6.598.014	43.986.756	85%
<b>Totale Assi 1-4</b>		<b>100%</b>	<b>186.943.708</b>	<b>32.990.068</b>	<b>219.933.776</b>	<b>85%</b>
Asse prioritario 5	Assistenza tecnica		11.932.577	2.105.749	14.038.326	85%
<b>Totale programma</b>			<b>198.876.285</b>	<b>35.095.817</b>	<b>233.972.102</b>	<b>85%</b>

**Distribuzione %  
Sui singoli Assi**

**II COFINANZIAMENTO  
copre fino all' 85%  
Il restante 15% è previsto  
in AUTOFINANZIAMENTO**

Figura 33 Piano Finanziario del Programma di Cooperazione Territoriale Europea INTERREG V A Italia-Francia (ALCOTRA). Elaborazione dell'autrice su: Guida di Attuazione, versione del 10/07/2015, pag.42, [http://www.interreg-alcotra.eu/sites/default/files/domo\\_2014-2020\\_-\\_versione\\_4\\_del\\_05-04-2017\\_-\\_it.pdf](http://www.interreg-alcotra.eu/sites/default/files/domo_2014-2020_-_versione_4_del_05-04-2017_-_it.pdf) [10/04/2018]

L'80% della dotazione a:

- ricerca e innovazione delle PMI (piccole e medie imprese),
- cambiamento climatico, prevenzione e gestione dei rischi,
- protezione dell'ambiente e promozione dell'uso sostenibile delle risorse,
- inclusione sociale.

Il restante 20% per:

- transizione verso un'economia a bassa emissione di CO<sub>2</sub>
- educazione e formazione lungo tutto l'arco della vita

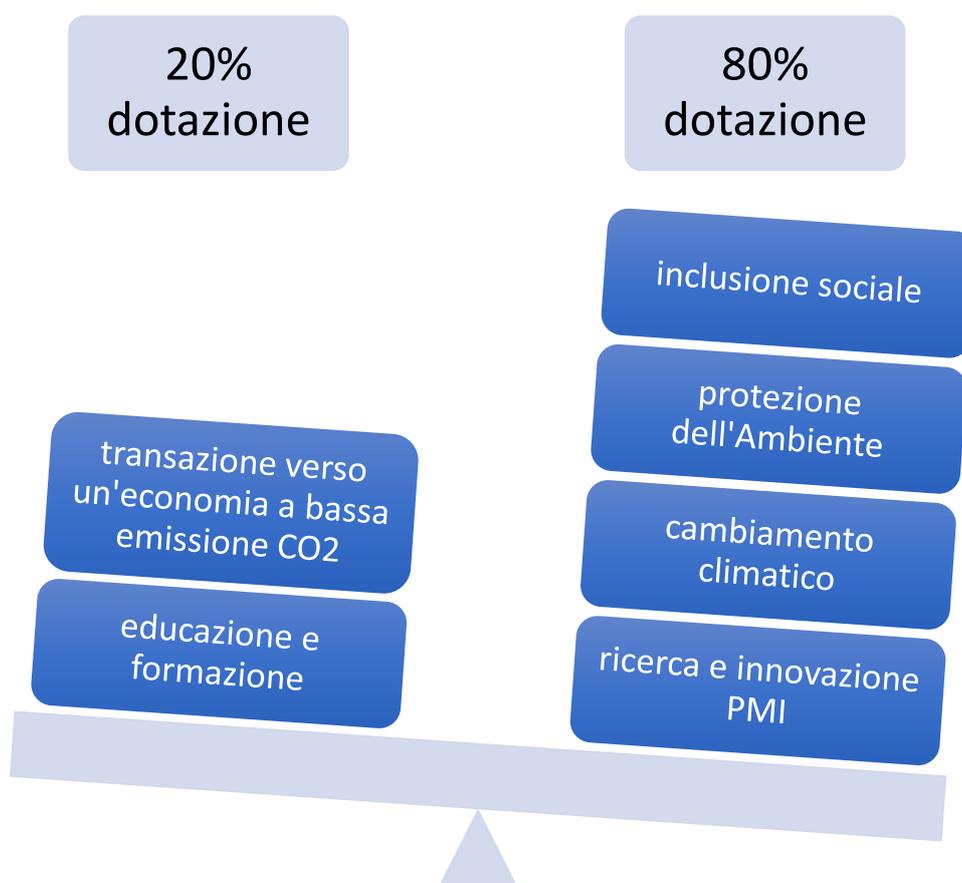


Figura 34 –RAPPRESENTAZIONE SCHEMATICA DELLA DISTRIBUZIONE DELLA DOTAZIONE FINANZIARIA PREVISTA DAL PROGRAMMA DI COORDINAMENTO TRANSFRONTALIERO ALCOTRA 2014/2020, Elaborazione dell'autrice su: Programma di Cooperazione Territoriale Europea INTERREG V A Italia-Francia(ALCOTRA) - Guida di Attuazione, versione del 10/07/2015, [http://www.interreg-alcotra.eu/sites/default/files/domo\\_2014-2020\\_-\\_versione\\_4\\_del\\_05-04-2017\\_-\\_it.pdf](http://www.interreg-alcotra.eu/sites/default/files/domo_2014-2020_-_versione_4_del_05-04-2017_-_it.pdf) [10/04/2018]

Come si legge nella tabella precedente ALCOTRA per il periodo 2014/2020 concentra la maggior parte delle risorse sul terzo asse, scegliendo, dunque, di indirizzare le risorse su interventi volti ad aumentare l'attrattività del territorio sia per la popolazione residente sia per i turisti.

Questa decisione deriva dal fatto che sebbene l'area coinvolta sia contraddistinta da un contesto paesaggistico esteso e di alto valore ambientale, alcune zone presentano segni di malessere. Infatti, emergono delle problematiche correlate all'alta concentrazione del traffico automobilistico ed al conseguente peggioramento della qualità dell'aria, spesso riflesso di un turismo poco sostenibile e di un'attrattività turistica molto stagionale.

Per far fronte a questi forti squilibri interni e preservare le risorse ambientali si sono dunque individuati all'interno del terzo asse **tre obiettivi specifici (O.S.):**

- **O.S.3.1 Patrimonio naturale e culturale:** protezione e valorizzazione del patrimonio naturale e culturale, per incentivare lo sviluppo del turismo sostenibile; attraverso:
  - La creazione di reti di aree e siti valorizzati;
  - Un'adeguata formazione degli operatori;
  - la gestione e la promozione del patrimonio naturale e culturale comune.
- **O.S.3.2 Biodiversità:** collaborazione congiunta tra enti di gestione di aree protette, al fine di sviluppare iniziative e piani d'azione condivisi.
- **O.S.3.3 Mobilità sostenibile:**
  - favorire la realizzazione di progetti per una mobilità efficace e rispettosa dell'ambiente e della salute e per l'offerta di trasporti diversificati quali, ad esempio *car-pooling*, *car-sharing*, trasporto a richiesta, bicicletta, piani di trasporto.
  - stimolare il cambiamento delle abitudini e dei comportamenti della popolazione residente, dei pendolari e dei turisti.

Proprio su quest'ultimo aspetto legato alla mobilità sostenibile intendo soffermarmi maggiormente nei capitoli a venire, dove affronterò un'analisi più approfondita di alcuni progetti sostenuti finanziariamente dalla Comunità Europea, legati al cicloturismo e ad altre forme di mobilità sostenibile.

Il programma individua delle azioni con cui raggiungere l’O.S.3.3.<sup>105</sup> che possono essere riassunte sotto tre macrovoci:

Azione 1. Azioni di comunicazione e informazione per il pubblico (residenti, lavoratori e turisti) al fine di modificarne le strategie comportamentali

Azione 2. Studi e scambi di esperienze

- realizzazione di studi sulla mobilità nella zona ALCOTRA per consentire l’adattamento delle soluzioni innovative di mobilità con le infrastrutture esistenti;
- scambi di esperienze e di metodologie tra territori aventi le stesse problematiche di mobilità.

Azione 3. Sviluppo di progetti e di servizi innovativi

- offerta di servizi rivolti a tre tipologie di pubblico (residenti, lavoratori e turisti);
- sviluppo di progetti e di servizi innovativi di mobilità sostenibile per la diversificazione dell’offerta di sistemi di trasporto a piccola scala locale.

Indicatore di risultato	Unità di misura	Valore di base	Anno di riferimento	Valore obiettivo (2023)
Numero di strategie locali di mobilità sostenibile messe in atto e destinate a specifici gruppi target	Numero di strategie locali	8	2013	21

Indicatore di output	Unità di misura	Valore obiettivo (2023)
Numero di iniziative e di servizi innovativi di mobilità sostenibile sviluppati	Numero di iniziative e di servizi	10

Figura 35 INDICATORI, Programma di Cooperazione Territoriale Europea INTERREG V A Italia-Francia (ALCOTRA) - Guida di Attuazione, versione del 10/07/2015, p.117, [http://www.interreg-alcotra.eu/sites/default/files/domo\\_2014-2020\\_-\\_versione\\_4\\_del\\_05-04-2017\\_-\\_it.pdf](http://www.interreg-alcotra.eu/sites/default/files/domo_2014-2020_-_versione_4_del_05-04-2017_-_it.pdf) [1004/2018]

<sup>105</sup> Programma di Cooperazione Territoriale Europea INTERREG V A Italia-Francia (ALCOTRA) - Guida di Attuazione, versione del 10/07/2015, p.116, [http://www.interreg-alcotra.eu/sites/default/files/domo\\_2014-2020\\_-\\_versione\\_4\\_del\\_05-04-2017\\_-\\_it.pdf](http://www.interreg-alcotra.eu/sites/default/files/domo_2014-2020_-_versione_4_del_05-04-2017_-_it.pdf) [1004/2018]

### **Autorità e Strutture di cooperazione previste dal Programma Alcotra<sup>106</sup>**

La nuova programmazione prevede il coinvolgimento di numerose autorità, alcune già esistenti e l'inserimento della nuova figura del Segretariato Congiunto. Mentre per quanto riguarda le altre figure sono:

- Comitato di Sorveglianza (CS)
- Comitato Tecnico e di Istruttoria
- Autorità di Gestione
- Autorità Nazionale Francese
- Autorità di certificazione
- Autorità di Audit
- Il Gruppo Tecnico Ambientale

### **Potenziali Beneficiari del Programma ALCOTRA<sup>107</sup>**

I territori transfrontalieri eleggibili sono stati così definiti dall'UE:

- la Regione Autonoma Valle D'Aosta, le Province di Cuneo e di Imperia, la Città Metropolitana di Torino;
- i Dipartimenti delle Alpi di Alta Provenza, delle Alte Alpi, delle Alpi Marittime, della Savoia e dell'Alta Savoia.

In particolare, possono beneficiare di questi finanziamenti: organismi pubblici, PMI, organismi di formazione professionale, università e centri di ricerca, associazioni, parchi naturali, camere di commercio.

### **Cambiamenti fondamentali dal Programma Alcotra precedente a quello attuale:**

1. Aumento delle risorse disponibili  
(198,80M€ contro 149,70M€ del 2007/2013)
2. Cambia l'Autorità di Gestione  
Attualmente l'AG è: la Regione Auvergne Rhône-Alpes
3. Si introduce la figura del segretariato congiunto con sede a Torino

---

<sup>106</sup> Programma di Cooperazione Territoriale Europea INTERREG V A Italia-Francia(ALCOTRA) - Guida di Attuazione, versione del 10/07/2015, pag. 9, [http://www.interreg-alcotra.eu/sites/default/files/domo\\_2014-2020\\_-\\_versione\\_4\\_del\\_05-04-2017\\_-\\_it.pdf](http://www.interreg-alcotra.eu/sites/default/files/domo_2014-2020_-_versione_4_del_05-04-2017_-_it.pdf) [10/04/2018]

<sup>107</sup> Programma di Cooperazione Territoriale Europea INTERREG V A Italia-Francia(ALCOTRA) - Guida di Attuazione, versione del 10/07/2015, pag.45, [http://www.interreg-alcotra.eu/sites/default/files/domo\\_2014-2020\\_-\\_versione\\_4\\_del\\_05-04-2017\\_-\\_it.pdf](http://www.interreg-alcotra.eu/sites/default/files/domo_2014-2020_-_versione_4_del_05-04-2017_-_it.pdf) [10/04/2018]

4. Le procedure di presentazione e di gestione dei progetti vengono dematerializzate attraverso lo strumento Synergy CTE

## La Nuova Programmazione ALCOTRA

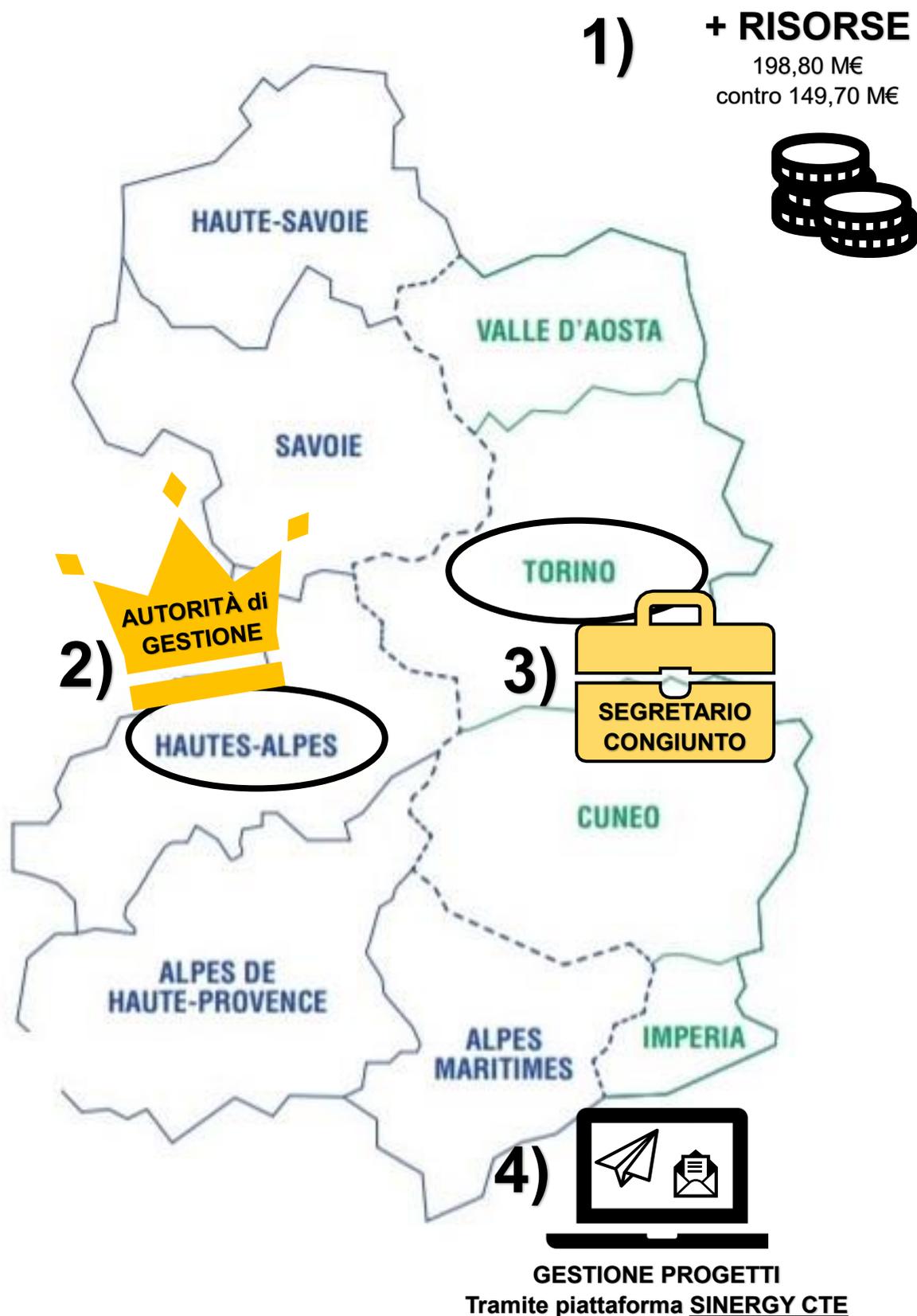


Figura 36 Elaborazione personale, TERRITORI COINVOLTI DAL PROGRAMMA ALCOTRA, Fonte: <http://www.interreg-alcotra.eu/sites/default/files/sintesi-illustrata-alcotra.pdf> [10/03/2018]

Il programma di cooperazione, per raggiungere i suoi obiettivi ha definito due tipologie di **strumenti attuativi**: i progetti singoli ed i piani integrati.

Un **progetto singolo** ha la caratteristica di rientrare in un'unica priorità d'investimento ed in uno solo Obiettivo Specifico del programma.

Questo strumento ha una serie di criteri da rispettare che sono:

- Un partenariato formato da almeno un partner per Paese
- Un costo totale inferiore a 2 milioni di euro o a 3 milioni di euro nel caso di investimenti infrastrutturali
- Una durata massima di 3 anni
- Un piano finanziario che rispetti per ciascun partner le somme di aiuti previsti per l'obiettivo specifico

I **piani integrati**<sup>108</sup> sono dei piani più articolati, che presentano una forte strategia territoriale o tematica e sono formati da un insieme di progetti singoli. L'attuale programmazione stabilisce che questi strumenti attuativi possono:

- Contenere fino a 5 progetti singoli, vale a dire un progetto di coordinamento e di comunicazione della strategia proposta e quattro progetti singoli
- Avere una durata di realizzazione pari a quattro anni
- Avere un coordinatore scelto tra i partner del piano integrato
- Avere al massimo dieci partner; ogni partner può avere tre delegati

Nell'ambito del programma possono essere realizzati due tipi di progetti integrati: i Piani Integrati Territoriali (PITER) ed i Piani Integrati Tematici (PITEM).

<sup>108</sup> <http://www.interreg-alcotra.eu/it/presento-il-mio-progetto/il-ciclo-di-vita-di-un-dossier-di-candidatura/i-piani-integrati> [03/07/2018]

## I. I Piani Integrati Territoriali (PITER)

- Hanno come obiettivo lo sviluppo economico, sociale ed ambientale di un territorio transfrontaliero attraverso la costruzione di una strategia comune;
- Sono pluri-tematici, ovvero possono inserirsi nei diversi assi ed obiettivi specifici del programma;
- Possono essere realizzati su un territorio composto al massimo da tre unità territoriali contigue (province/dipartimenti).

## II. I Piani Integrati Tematici (PITEM)

- Hanno come obiettivo principale la standardizzazione degli approcci e la condivisione degli strumenti decisionali e programmatori di un determinato settore di intervento. Le azioni dovranno garantire ricadute sul lungo periodo.
- Sono monotematici: i progetti singoli che li compongono fanno riferimento ad una tematica e ad un solo obiettivo specifico del programma.

La presentazione e programmazione dei PITER o i PITEM avviene in tre fasi<sup>109</sup>:

1. Presentazione del piano integrato e della strategia tematica o territoriale proposta dal coordinatore; selezione da parte del Comitato di Sorveglianza dei progetti ammessi alla seconda fase;
2. Sviluppo della strategia, preparazione e presentazione delle proposte calibrate su tre progetti singoli;
3. Avvio scaglionato dei due progetti singoli in funzione del calendario approvato durante la fase 1.

2016 in cifre: 32% del tasso di programmazione 49 progetti programmati + 2 di Assistenza

---

<sup>109</sup> Programma di Cooperazione Territoriale Europea INTERREG V A Italia-Francia(ALCOTRA) - Guida di Attuazione, versione del 10/07/2015, pp.48-56, [http://www.interreg-alcotra.eu/sites/default/files/domo\\_2014-2020\\_-\\_versione\\_4\\_del\\_05-04-2017\\_-\\_it.pdf](http://www.interreg-alcotra.eu/sites/default/files/domo_2014-2020_-_versione_4_del_05-04-2017_-_it.pdf) [10/04/2018]

tecnica per il programma: Più di 63 Milioni di € di FESR assegnati 2 bandi ultimati 1 bando aperto sui PITEM e PITER.

## **SCHEMA DEL CIRCUITO FINANZIARIO IN MODALITÀ RIMBORSO**

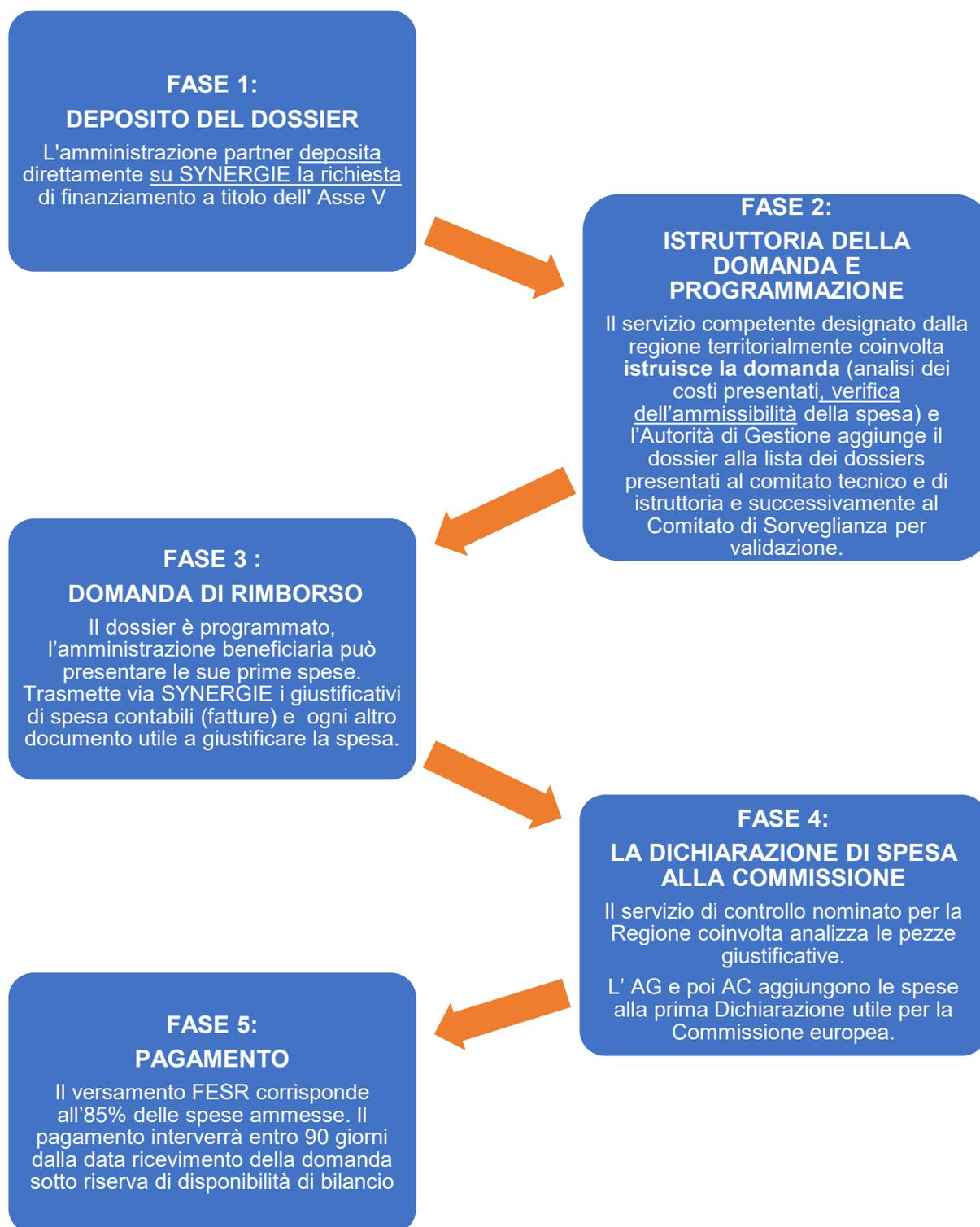


Figura 37 SCHEMA DEL CIRCUITO FINANZIARIO IN MODALITÀ RIMBORSO, Elaborazione dell'autrice su: Programma di Cooperazione Territoriale Europea INTERREG V A Italia-Francia(ALCOTRA) - Guida di Attuazione, versione del 10/07/2015, pag.42, [http://www.interreg-alcotra.eu/sites/default/files/domo\\_2014-](http://www.interreg-alcotra.eu/sites/default/files/domo_2014-)

# IL CICLO DI VITA DI UN PROGETTO

Il ciclo di vita di un progetto si articola in diverse tappe che vanno dalla concezione all'impatto finale. Approfondisci cliccando sulle fasi qui di seguito:

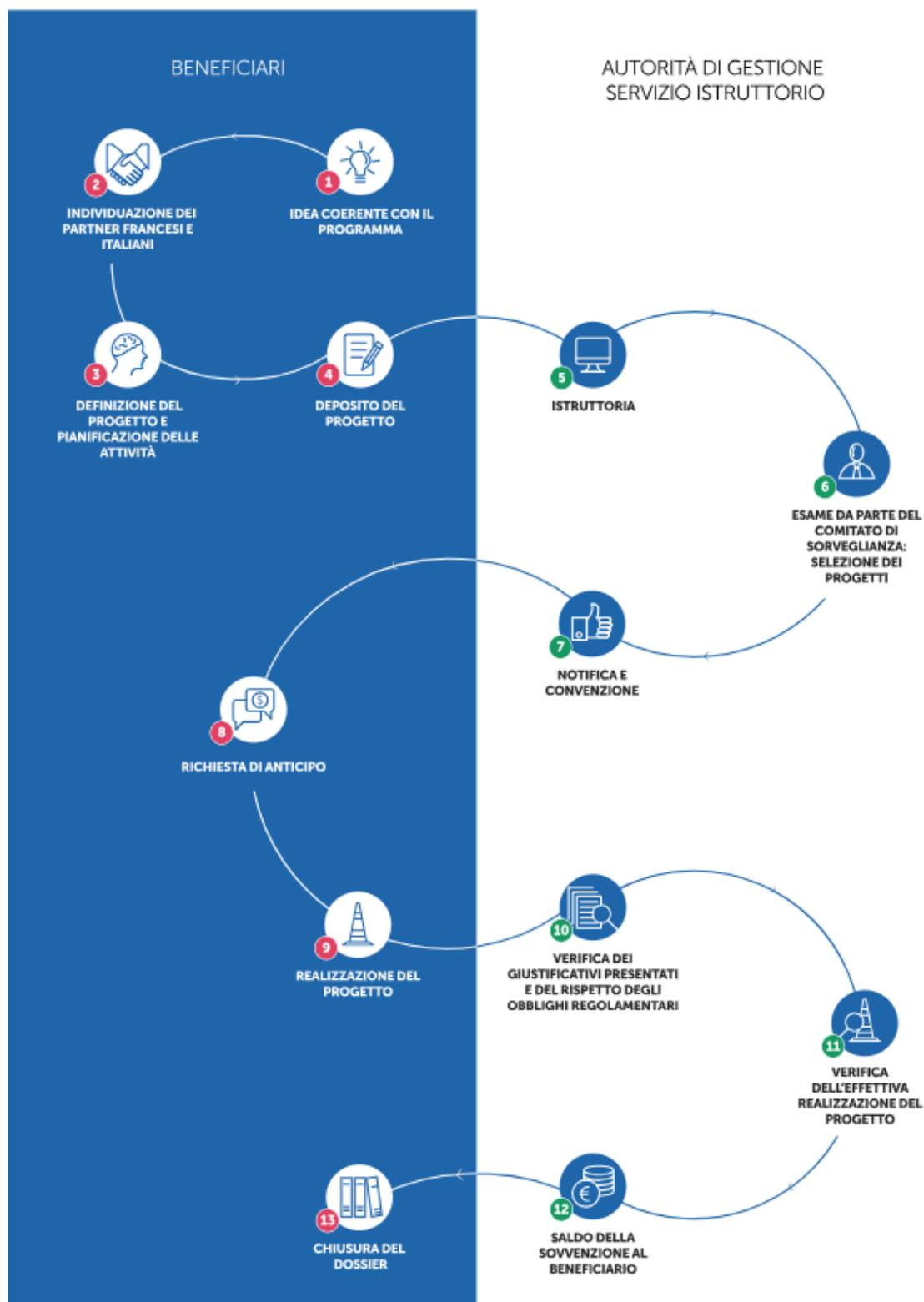


Figura 38 <http://www.interreg-alcotra.eu/it/presento-il-mio-progetto/il-ciclo-di-vita-di-un-dossier-di-candidatura> [10/06/2018]

## Capitolo 6 – Lo stato dell’arte: una lettura attraverso progetti finanziati

Alla luce di quanto emerso nei paragrafi precedenti, sono poi passata ad un’analisi critica di alcuni progetti che coinvolgessero la mobilità cicloturistica e fossero stati sostenuti da finanziamenti pubblici, per lo più europei.

La selezione dei casi studio è avvenuta: con finalità di approccio territoriale, al fine di comprendere il grado di coinvolgimento locale e le reali opportunità per il territorio; attraverso la selezione dei progetti cicloturistici più significativi per il territorio in termini di effettiva influenza sul territorio e diversificazione degli ambiti coinvolti dal progetto.

Già dalla prima ricerca dei casi studio emerge che, molto spesso, gli interventi sulla mobilità cicloturistica sono a corredo di progetti più articolati di riqualificazione e valorizzazione del territorio e dell’ambiente.

Inoltre, tra i programmi europei emerge maggiormente il Programma Alcotra quale grande sostenitore di interventi a favore del cicloturismo.

La Mobilità Sostenibile è infatti il terzo obiettivo Specifico dell’Asse Prioritario 3, vedi per cui possono esser destinate fino ad un massimo del 5% delle risorse finanziate dell’attuale programmazione.

Un obiettivo con una marginalità abbastanza ridotta rispetto al programma totale, ma che ritroviamo spesso come elemento di connessione tra tematiche differenti, come “file rouge” in diversi progetti integrati della precedente programmazione.

Di seguito si trova una schedatura de casi studio più significativi, analizzati seguendo uno schema univoco di lettura critica.

### 6.1. PIT Alpi Marittime -Mercantour

<b>Caso Studio n°</b>	1 <div style="text-align: right;">  </div>
<b>Codice Europeo del Progetto:</b>	da A1 a A7
<b>Nome del Progetto:</b>	<u><b>PIT A - Alpi Marittime e Mercantour</b></u>
<b>Periodo programmazione:</b>	2007/13
<b>Fondo/ Progetto di riferimento per accesso ai finanziamenti:</b>	<b>Programma di Cooperazione interreg IV ALCOTRA</b>
<b>Scala del progetto</b>	locale/regionale/nazionale/ <u><b>internazionale</b></u> /mondiale
<b>Territorio di competenza/localizzazione</b>	Torino /Cuneo / Alpes de Haute-Provence / Alpes Maritimes
<b>visualizzazione grafica</b>	
<b>Soggetti Coinvolti</b>	Comunità montana delle Alpi del mare, Parc national du Mercantour; Parco Naturale delle Alpi Marittime; per un totale di 3 Parchi 10 valli, 50 Comuni e 18 Patners

<b>Soggetti Coinvolti/Beneficiari progetto A6:</b>	Parc national du Mercantour; Parco Naturale delle Alpi Marittime; Comune di Cuneo- Parco fluviale Gesso e Stura; Associazione de Développement Touristique Roya-Bévéra; Provenze Val d'Azur; Communauté de Communes de la Tintée
<b>Referente Capofila progetto A6</b>	Comunità Montana Alpi del mare
<b>Finanziamenti ottenuti:</b>	<u>si</u> /no
<b>Tipologia di finanziamento:</b>	<b>fondi europei</b> / fondi nazionali/fondi regionali/ fondazioni bancarie
<b>Dettaglio finanziamenti ottenuti:</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Nel 2003 – 12.500.000 € - DOCUP 2000/2006 - Asse III: Sviluppo locale e valorizzazione del territorio</li> <li>• Nel 2009 – 10.000.000 € - POR FESR Piemonte 2007/2013 - ASSE III: Riqualficazione territoriale Attività III.1.1 Tutela dei beni ambientali e culturali</li> <li>• Nel 4 febbraio 2010 – 1.470.000 €- POR FESR Piemonte 2007/2013 - ASSE III: Riqualficazione territoriale – Attività III.2 Trasporti</li> </ul>
<b>Descrizione Progetto:</b>	Piano Integrato per lo sviluppo territoriale, sviluppato dal il Parco naturale delle Alpi Marittime ed il parco nazionale Mercantoured ed atri sedici patners, costituito da sei assi tematici e da un progetto dedicato al coordinamento e alla comunicazione generale. Un progetto che sulla base della biodiversità e della ricchezza culturale tipica di quest'area alpina, vuol essere un'opportunità di sviluppo sostenibile e condiviso attraverso la promozione del territorio transfrontaliero con una serie di attività legate all'educazione ambientale, alla mobilità sostenibile ed al turismo, alla valorizzazione del patrimonio naturale e culturale, e ad una buona pianificazione.
<b>Gli assi tematici del progetto</b>	<p><b>A2. Inventario Biologico Generalizzato (ATBI)</b>, il primo in Europa.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>➤ lo studio, la gestione e la tutela del patrimonio naturale, perché si può proteggere solo ciò che si conosce; Oltre 200 ricercatori venuti da tutto il mondo hanno censito più di 10 000 specie, di cui 250 non erano mai state osservate prima sul territorio transfrontaliero e 30 si sono rivelate addirittura specie nuove per la scienza! Tra queste si contano una decina di specie di crostacei acquatici sotterranei, varie specie di imenotteri e almeno una specie di farfalla notturna. È stato fatto molto anche per la flora: in particolare sono state proposte ricerche su muschi, licheni e funghi, su cui i Parchi avevano solo informazioni frammentarie. Per tramandare la memoria di queste scoperte, delle collezioni di riferimento sono state create dal Museo di scienze naturali di Torino e dal Muséum d'Histoire naturelle di Parigi</li> </ul> <p><b>A3. Cultura.</b> Identità culturale della diversità</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>➤ lo studio e la valorizzazione del patrimonio culturale, perché il nostro territorio transfrontaliero è anche storia, tradizioni e usanze in cui lo spirito dei luoghi affonda le sue radici</li> <li>➤ elaborazione della Carta Grand Tour Marittime Mercantour sul patrimonio. Un mezzo di promozione e strumento al servizio dei visitatori per apprezzare i presidi culturali diffusi</li> </ul>

sul territorio transfrontaliero: musei, centri visita, siti di interesse.

- Analisi del patrimonio edilizio tradizionale, di cui va mantenuta la sobria efficienza applicando ai restauri in quota le moderne tecnologie costruttive, per soddisfare le attuali esigenze di ottimizzazione energetica

#### **A4. Pianificazione e gestione del territorio**

- la gestione integrata degli ambienti naturali (zone umide, foreste, alpeggi) e dei suoi diversi usi (pastoralismo, silvicoltura, attività all'aria aperta);

**A5. Turismo Gran Tour:** lo sviluppo di un turismo sostenibile, perché il turismo è una risorsa importante per il territorio, a patto che sia responsabile e di qualità

- Creazione e promozione di un'offerta turistica comune del territorio transfrontaliero per il suo patrimonio naturale, culturale, ma anche per i prodotti locali.
- Promuovere la proposta per un turismo sostenibile ed attento alla natura in diverse esposizioni fieristiche in Italia e Francia.
- Creazione di una centrale di prenotazione online a servizio dei due parchi che mette insieme 20 rifugi e 2 alberghi semplificando le modalità di booking ed offrendo la possibilità di accedere in modo congiunto a tutte le strutture, favorendo la realizzazione di trekking transfrontalieri e di traversate da una valle all'altra.
- Interventi per migliorare l'impatto e la gestione del turismo, come ad esempio migliorare la gestione dei rifiuti e della mobilità.

**A6. Mobilità.** La creazione di sistemi di mobilità a basso impatto ambientale, perché muoversi riducendo l'inquinamento è possibile

- Incentivare i mezzi di trasporto sostenibili promuovendo un cambio di abitudini e sistemi alternativi. Incoraggiare utilizzo del treno e sperimentare nuovi servizi di trasporto.
- Promozione di itinerari a piedi e per il cicloturismo con relativi servizi
- Interventi di miglioramento sui sentieri transfrontalieri in modo da favorire un escursionismo senza frontiere, come il restauro della strada-mulattiera militare per il valico transfrontaliero della Bassa del Druos.
- Migliorare l'accessibilità per le persone con mobilità ridotta
- Creazione di percorsi tematici accessibili a tutti all'interno dei parchi
- Semplificare gli spostamenti collettivi in mountain bike con servizi navette gratuite

**A7. Educazione.** Cittadini dell'Europa di domani.

- Una delle azioni consiste dunque nel favorire gli scambi scolastici tra Francia e Italia su tematiche ambientali e di sviluppo sostenibile.
- Progetti senza frontiere, scambi di esperienze fra le scuole dei due versanti, incontri, attività didattiche

	<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ conferenze, proiezioni, interventi pubblici di esperti dedicati a tematiche ambientali per tutte le età e target diversi</li> <li>➤ attività di formazione personale per il personale dei parchi</li> <li>➤ creazione di un centro di educazione ambientale a Cuneo e realizzazione di un percorso didattico-ambientale permanente con segnaletica bilingue sviluppato insieme e realizzato parzialmente da istituto di Robilante</li> </ul>
<b>Connessioni con progetti cicloturistici precedenti</b>	<b>no</b>
<b>Sviluppi e connessioni progetti successivi</b>	<b>Si</b> <b>Progetto Reval</b>

**DETTAGLIO FINANZIAMENTI OTTENUTI**

Educazione, formazione, lavoro	Risorse del territorio	Cultura	Risorse del territorio	Turismo	Mobilità e trasporti	Educazione, formazione, lavoro
<b>A1</b>	<b>A2</b>	<b>A3</b>	<b>A4</b>	<b>A5</b>	<b>A6</b>	<b>A7</b>
<b>MARITTIME MERCANTOUR</b>	<b>Inventario Biologico Generalizzato</b>	<b>Identità culturale nella diversità</b>	<b>Pianificazione e gestione del territorio</b>	<b>Turismo Grand Tour</b>	<b>MOBILITÀ</b>	<b>Cittadini dell'Europa di domani</b>
<b>2007-2013</b>	<b>2007-2013</b>	<b>2007-2013</b>	<b>2007-2013</b>	<b>2007-2013</b>	<b>2007-2013</b>	<b>2007-2013</b>
<b>3.4. Istruzione, formazione e lavoro</b>	<b>2.1 - Risorse del territorio</b>	<b>3.3 - Cultura</b>	<b>2.1 - Risorse del territorio</b>	<b>1.3 - Turismo</b>	<b>3.2 - Trasporti</b>	<b>3.4. Istruzione, formazione e lavoro</b>
<b>Piano di coordinamento e comunicazione e del PIT Marittime-Mercantour</b>	<b>Conoscenza del patrimonio naturale e della biodiversità : l'Inventario Biologico Generalizzato</b>	<b>Conoscenza del patrimonio culturale: identità nella diversità</b>	<b>Tutela e valorizzazione delle risorse naturali e culturali</b>	<b>Una destinazione per un Turismo Sostenibile : il Grand Tour Marittime Mercantour</b>	<b>Migliorare l'accessibilità incentivando sistemi di mobilità sostenibile</b>	<b>Creare oggi i cittadini dell'Europa di domani: Marittime Mercantour</b>
Approfondimento delle conoscenze e messa in rete; sensibilizzazione ai temi ambientali ed allo sviluppo sostenibile; messa a punto di politiche ed interventi di pianificazione e gestione comuni; utilizzo sostenibile delle risorse naturali.	Creazione di un Inventario Biologico Generalizzato riferito al territorio Marittime-Mercantour eseguito con la competenza di specialisti provenienti da diverse istituzioni scientifiche. Azioni di sensibilizzazione, informazione ed educazione.	Valorizzazione degli elementi del patrimonio culturale transfrontaliero con le sue specificità. Sperimentazione di un laboratorio di catalogazione georeferenziate sul territorio Marittime-Mercantour, sensibilizzazione, informazione ed educazione.	Tutela e valorizzazione del patrimonio naturale e culturale dello spazio transfrontaliero attraverso strumenti e metodologie congiunti e realizzazione di azioni pilota puntuali per la pianificazione del territorio in un'ottica di gestione sostenibile.	promuovere un turismo rispettoso della natura favorendo la formazione professionale degli attori turistici, la creazione di prodotti d'ecoturismo, la sistemazione delle strutture d'accoglienza e la valorizzazione dei siti naturali.	Promozione della mobilità dolce, al fine di giungere a pratiche sostenibili in grado di preservare un territorio ad elevato grado di naturalità. Coinvolgimento degli attori pubblici e privati, uso della linea ferroviaria, interventi per l'accessibilità.	Creazione di un sistema di offerta, comune e bilingue, di prodotti, beni e servizi d'educazione all'ambiente e allo sviluppo sostenibile. Sensibilizzare i cittadini ed i decisori di domani sulle ricchezze e fragilità del territorio comune
€ 265.500	€ 1.684.000	€ 1.547.000	€ 1.632.000	€ 1.880.200	<b>€ 1.470.000</b>	€ 1.615.000
<b>INCIDENZA PERCENTUALE DEI SINGOLI PROGETTI SUL FINANZIAMENTO TOTALE RICONOSCIUTO AL PIF</b>						
<b>2,63%</b>	<b>634,27%</b>	<b>15,33%</b>	<b>16,17%</b>	<b>18,63%</b>	<b>14,56%</b>	<b>16,00%</b>
<b>FINANZIAMENTO TOTALE RICONOSCIUTO AL PIF</b>						
<b>10.093.700,00</b>						
<b>INCIDENZA PERCENTUALE DEI SINGOLI PROGETTI SUL FINANZIAMENTO TOTALE ATTRIBUITO AL PIF</b>						
€ 148.000	€ 1.121.544	€ 915.824	€ 1.086.912	€ 1.113.078	<b>€ 870.240</b>	1.075.590
2,34%	757,80%	14,47%	17,17%	17,58%	<b>13,75%</b>	16,99%
<b>FINANZIAMENTO TOTALE ATTRIBUITO AL PIF</b>						
<b>6.331.188,00</b>						

Figura 39 Elaborazione personale da Elenco completo progetti finanziati dal 2000 al 2013. Fonte: <http://www.regione.piemonte.it/montagna/montagna/rurale/itafra.htm> [10/02/2018]

## Il piano di finanziamento

### In riferimento al Progetto A6

prevede un valore complessivo di 1.470.000 € (di cui: 870.240€ FESR- 305.760€ Contributo Nazionale -294.000€ Autofinanziamento)

così ripartiti tra paesi e beneficiari:

- Italia 1.018.000 € (di cui: 602.656€ FESR- 211.744€ Contributo Nazionale - 201.600€Autofinanziamento)
- Francia 452.000 € (di cui: 267.584€ FESR- 94.016 € Contributo Nazionale - 90.400€ Autofinanziamento)

RAGIONE_SOCIALE	CODICE_FISCALE_PIVA	N_PROG	TITOLO_PROGETTO	TIPO PARTNER	DESC_REGIONE	BANDO	Atto di Riferimento	Costo Totale	FESR	Nazionale	Autofinanziamento
Association Développement Touristique Roya - Bévéra	38794466300021	A6	MOBILITA / MOBILITÉ	P	Provenza-Alpi-Costa Azzurra/Provence-Alpes-Côte d'Azur	Bando 2008	DD 790 del 13/03/2010	40.000,00	23.680,00	8.320,00	8.000,00
Comune di Cuneo Ente gestore del Parco fluviale Gesso e Stura	00480530047	A6	MOBILITA / MOBILITÉ	P	Piemonte/Piémont	Bando 2008	DD 790 del 13/03/2010	147.000,00	87.024,00	30.576,00	29.400,00
Comunità Montana delle Alpi del Mare	03303600047	A6	MOBILITA / MOBILITÉ	C	Piemonte/Piémont	Bando 2008	DD 790 del 13/03/2010	332.000,00	196.544,00	69.056,00	66.400,00
Métropole Nice Côte d'Azur	24060051000012	A6	MOBILITA / MOBILITÉ	P	Provenza-Alpi-Costa Azzurra/Provence-Alpes-Côte d'Azur	Bando 2008	DD 790 del 13/03/2010	40.000,00	23.680,00	8.320,00	8.000,00
Office de Tourisme de Puget - Théniers - OT Intercommunal Provence - Val d'Azur	41826139200017	A6	MOBILITA / MOBILITÉ	P	Provenza-Alpi-Costa Azzurra/Provence-Alpes-Côte d'Azur	Bando 2008	DD 790 del 13/03/2010	40.000,00	23.680,00	8.320,00	8.000,00
Parc national du Mercantour	18060005800010	A6	MOBILITA / MOBILITÉ	P	Provenza-Alpi-Costa Azzurra/Provence-Alpes-Côte d'Azur	Bando 2008	DD 790 del 13/03/2010	332.000,00	196.544,00	69.056,00	66.400,00
Parco Naturale Alpi Marittime	01797320049	A6	MOBILITA / MOBILITÉ	P	Piemonte/Piémont	Bando 2008	DD 790 del 13/03/2010	539.000,00	319.088,00	112.112,00	107.800,00

Figura 40 Tabella "Dettaglio dei Beneficiari", precedente programmazione, Fonte:<http://www.regione.piemonte.it/montagna/montagna/rurale/dwd/2014/alcotraBeneficiari.pdf> [10/02/2018]

## Partners di Progetto



## Cofinanziatori di Progetto



## Link utili

- <http://it.marittimemercantour.eu/media/177dbf87.pdf>
- <http://it.marittimemercantour.eu/media/137d0654.pdf>
- <http://it.marittimemercantour.eu/progetti/pit>
- <http://it.marittimemercantour.eu/progetti/progetto-alcotra-alp-mediterr>

## Materiale di approfondimento progetto

### Un territorio transfrontaliero integrato: lo spazio Maritime Mercantour

#### Carta d'identità del territorio PIT:



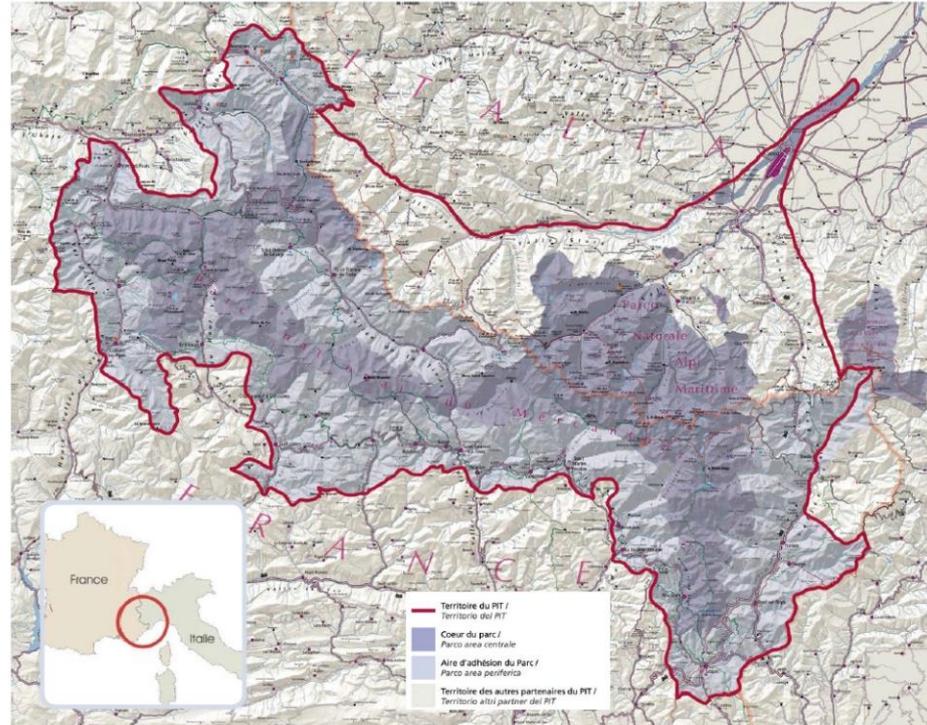
335 538 ettari  
109 432 abitanti

3 parchi  
10 valli  
50 comuni

18 partner  
150 persone coinvolte

#### Budget del PIT

Autofinanziamento	1 537 416 €
FESR	6 331 188 €
Cofinanziamento italiano	1 329 133 €
CR PACA	282 401 €
CG 04	70 685 €
CG 06	322 178 €
Stato francese	210 699 €
<b>TOTALE</b>	<b>10 093 700 €</b>



## 6.2. PIT Monviso - Percorso ciclabile Piemonte/Francia

Caso Studio n°	2 
Codice Europeo del Progetto:	da G1 a G6
Nome del Progetto:	<b>PIT G - MONVISO</b>
Periodo programmazione:	2007/13
Fondo/ Progetto di riferimento per accesso ai finanziamenti:	<b>Programma di Cooperazione interreg IV ALCOTRA</b>
Scala del progetto	: locale/regionale/nazionale/ <u>internazionale</u> /mondiale
Territorio di competenza/localizzazione	Cuneo / Hautes -Alpes Guillestrois e Queyras francesi, il massiccio del Monviso, le valli Maira, Po, Varaita, Bronda e Infernotto, il fiume Po e le aree di Saluzzo, Savigliano, Racconigi e Roero.
visualizzazione grafica	
Soggetti Coinvolti	Parco del Po Cuneese e dal Parc Naturel Régional du Queyras, coinvolge 26 partners italiani e francesi.
Soggetti Coinvolti/Beneficiari progetto A7:	Comuni di Racconigi, Savigliano, Saluzzo e Guillestre
Referente Capofila progetto A7	Ente di Gestione del Sistema delle Aree Protette della Fascia Fluviale del Po - Tratto cuneese

<b>Finanziamenti ottenuti:</b>	<u>si</u> /no
<b>Tipologia di finanziamento:</b>	<b>fondi europei</b> / fondi nazionali/fondi regionali/ fondazioni bancarie
<b>Dettaglio finanziamenti ottenuti:</b>	cfr. figura 41
<b>Descrizione Progetto:</b>	Il Piano Integrato Transfrontaliero “Monviso: l’uomo e le territoire”, promosso dal Parco del Po Cuneese e dal Parc Naturel Régional du Queyras, coinvolge 26 partners italiani e francesi, con l’obiettivo condiviso di migliorare la qualità di vita, lo sviluppo, la cooperazione e la collaborazione strategica di un territorio attraverso un piano di coordinamento e sei assi tematici:
<b>Gli assi tematici del progetto</b>	<p><b>G2.</b> Risorsa Monviso. Valorizzazione e salvaguardia del territorio dalle componenti naturalistiche, paesaggistiche, ambientali.</p> <p><b>G3.</b> Slow Tourisme. Promozione di una <u>fruizione turistica lenta e sostenibile</u> dell’area transfrontaliera.</p> <p><b>G4.</b> Cultura des Hautes terres. Il progetto intende in prima luogo <u>rafforzare l’identità collettiva e la conoscenza reciproca delle popolazioni locali franco-italiane del PIT MONVISO</u>, prevedendo impatti positivi, fattore non trascurabile, sulla creazione e mantenimento di opportunità occupazionali, in ragione di un innovativo approccio transfrontaliero al fattore cultura;</p> <p><b>G5.</b> Le Montagne produit Qualité Valorizzazione delle <u>produzioni agroalimentari di qualità</u> in quanto patrimonio e importante risorsa per lo sviluppo del territorio.</p> <p><b>G6.</b> Savoir Legno. <u>Creazione ed animazione di un sistema produttivo transfrontaliero della filiera legno-costruzioni- arredamento; data la peculiarità del territorio e la tradizionale vocazione della lavorazione artigianale del legno.</u></p> <p><b>G7.</b> Cyclo-territorio. Un percorso transfrontaliero, che si snoda per circa 150 km e ed unisce le quattro città partner del progetto (Racconigi, Savigliano, Saluzzo e Guillestre) lungo un itinerario che attraversa la pianura cuneese, la valle Varaita e attraverso il Colle dell’Agnello discende nel Queyras e nel Guillestrois. <u>Un’offerta turistica ciclabile integrata</u> capace di valorizzare e promuovere bellezze e risorse dell’area transfrontaliera, attraverso una forma di mobilità sostenibile ed eco-compatibile<sup>110</sup>.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Attività 1 La cultura del cicloturismo: la gestione del progetto e l’animazione territoriale</li> <li>➤ Attività 2 La creazione e l’allestimento degli itinerari ciclistici sia per il Circuito del Monviso che tramite la creazione di itinerari ciclistici locali, capaci di mettere in rete il patrimonio culturale diffuso in tutti i comuni partners: <ul style="list-style-type: none"> <li>○ interventi di adeguamento e messa in sicurezza del percorso individuato.</li> <li>○ realizzazione del circuito ciclistico transfrontaliero,</li> </ul> </li> </ul>

<sup>110</sup> [http://www.regione.piemonte.it/montagna/eventi/convegni/dwd/2015/oltre/progetto\\_cyclo\\_monviso.pdf](http://www.regione.piemonte.it/montagna/eventi/convegni/dwd/2015/oltre/progetto_cyclo_monviso.pdf)

	<p>collegando i territori dei quattro Comuni partner.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>○ Interventi di adeguamento/manutenzione/messa in sicurezza del percorso individuato e là dove necessario, di realizzazione ex novo di piccoli tratti indispensabili per completare il circuito.</li> <li>○ Segnaletica: studio, realizzazione e installazione di Segnaletica: studio, realizzazione e installazione di una segnaletica unica e riconoscibile a livello europeo</li> <li>○ Aree di sosta: studio, realizzazione e installazione di punti di snodo sul percorso con aree di sosta e punti informativi</li> </ul> <ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Attività 3 Gli operatori del circuito del Monviso CICLO GUIDE sensibilizzazione e formazione locale sul tema del cicloturismo</li> <li>➤ Attività 4 I servizi del circuito del Monviso – Ciclofficine – spazi dove è disponibile l’attrezzatura e materiale per manutenzione biciclette</li> <li>➤ Attività 5 La promozione del circuito del Monviso – Piano di Marketing territoriale/Strumenti di comunicazione/pagina web e sito/ Eventi.</li> </ul>
<p><b>Connessioni con progetti cicloturistici precedenti</b></p>	<p><b>no</b></p>
<p><b>Svilupi e connessioni progetti successivi</b></p>	<p><b>Si</b>                  Progetto “Veloviso” (cfr: Caso Studio n°4 – p.125)  <a href="http://www.interreg-alcotra.eu/it/decouvrir-alcotra/les-projets-finances/veloviso">http://www.interreg-alcotra.eu/it/decouvrir-alcotra/les-projets-finances/veloviso</a>                  Progetto “Due Ruote due Regge”(ciclovía Racconigi–Stupinigi)  <a href="http://www.comune.racconigi.cn.it/archivio/pagine/2Ruote_2Regge.asp">http://www.comune.racconigi.cn.it/archivio/pagine/2Ruote_2Regge.asp</a></p>

### DETTAGLIO FINANZIAMENTI OTTENUTI

- Nel 26 novembre 2011- progetto G7 – 1.411.200 € - POR FESR Piemonte 2007/2013 - ASSE I: Sviluppo e Innovazione – Attività I.3 Turismo

Turismo	Risorse del territorio	Turismo	Cultura	Economia rurale	Economia rurale	Turismo
G1	G2	G3	G4	G5	G6	G7
MONVISO	Risorsa Monviso	SlowTourisme	Cultura des Hautes Terres	Le Montagne produit Qualité	SAVOIR LEGNO	Cyclo-territorio
2007-2013	2007-2013	2007-2013	2007-2013	2007-2013	2007-2013	2007-2013
1.3 - Turismo	2.1 - Risorse del territorio	1.3 - Turismo	3.3 - Cultura	1.2 - Economie rurali	1.2 - Economie rurali	1.3 - Turismo
Piano di coordinamento e di comunicazione del PIT MONVISO	Valorizzazione e salvaguardio del territorio Risorsa Monviso	Promozione sostenibile delle risorse turistiche	Miglioramento dei servizi e conservazione del patrimonio culturale nei territori del Monviso	Prodotti agroalimentari di qualità sul territorio montano	Promozione dell'economia rurale legata alla lavorazione del legno	Creazione di un circuito cicloturistico nell'area del Monviso
L'obiettivo del PIT è lo sviluppo, a partire dalle relazioni esistenti tra le persone e il territorio, dell'area del Monviso. Il piano prevede interventi interconnessi e partecipati per promuovere la tutela e la valorizzazione delle risorse locali.	Salvaguardia delle componenti naturalistiche, paesaggistiche e ambientali delle due aree protette attraverso una maggiore conoscenza del territorio, il diretto e attivo coinvolgimento degli attori locali e la realizzazione di momenti di sensibilizzazione.	Promozione di una fruizione turistica lenta e sostenibile dell'area transfrontaliera. Si prevede lo studio, la sperimentazione e la promozione di strumenti e servizi per i visitatori che intendono fruire in maniera slow le molteplici risorse turistiche.	La cultura del Monviso come fonte di diversificazione dell'economia rurale, rafforzamento di questo ruolo per perseguire qualità della vita e socialità. I principali operatori potranno disporre dei mezzi per diventare dei veri propri operatori culturali.	Valorizzazione delle produzioni agroalimentari in quanto patrimonio e risorsa del territorio. La diffusione e riconoscibilità sul territorio di queste risorse sarà definita a partire dall'ascolto e dal coinvolgimento degli attori locali.	rafforzare l'economia rurale attraverso il sostegno alle imprese artigianali che operano nell'ambito della lavorazione del legno (costruzioni e arredamento) una risorsa importante per il savoir faire, per l'occupazione e per l'attrattività.	Costituzione di un sistema di fruizione lenta e sostenibile attraverso un circuito cicloturistico e dei suoi servizi, attività di formazione per operatori e gestori, azioni di informazione e promozione per i suoi fruitori.
€ 250.000	€ 2.801.900	€ 1.643.700	€ 1.775.000	€ 1.354.450	€ 1.415.945	€ 1.411.200
<b>INCIDENZA PERCENTUALE DEI SINGOLI PROGETTI SUL FINANZIAMENTO TOTALE RICONOSCIUTO AL PIF</b>						
2,35%	26,30%	15,43%	16,66%	12,72%	13,29%	13,25%
<b>FINANZIAMENTO TOTALE RICONOSCIUTO AL PIF</b>						
<b>10.652.195,00</b>						
<b>INCIDENZA PERCENTUALE DEI SINGOLI PROGETTI SUL FINANZIAMENTO TOTALE ATTRIBUITO AL PIF</b>						
€ 148.000	€ 1.866.065	€ 973.070	€ 1.050.799	€ 801.834	€ 838.239	€ 835.431
2,27%	1260,85%	14,94%	16,13%	12,31%	12,87%	12,83%
<b>FINANZIAMENTO TOTALE ATTRIBUITO AL PIF</b>						
<b>6.513.438,00</b>						

Figura 41 Elaborazione personale da Elenco completo progetti finanziati dal 2000 al 2013. Fonte:

<http://www.regione.piemonte.it/montagna/montagna/rurale/itafra.ht> [10/01/18]

### Il piano di finanziamento

RAGIONE_SOCIALE	N_PROG	TITOLO_PROGETTO	TIPO PARTNER	DESC_REGIONE	BANDO	Atto di Riferimento	Costo Totale	FESR	Nazionale	Autofinanziamento
Comune di Racconigi	G7	Cyclo-territorio	C	Piemonte/Piémont	Bando 2008	DD 68 del 13/01/2010 e rettifica DD 228 del 28/01/2010	302.400,0	179.021,0	62.899,00	60.480,00
Comune di Saluzzo	G7	Cyclo-territorio	P	Piemonte/Piémont	Bando 2008	DD 68 del 13/01/2010 e rettifica DD 228 del 28/01/2010	274.400,0	162.445,0	57.075,00	54.880,00
Comune di Savigliano	G7	Cyclo-territorio	P	Piemonte/Piémont	Bando 2008	DD 68 del 13/01/2010 e rettifica DD 228 del 28/01/2010	274.400,0	162.445,0	57.075,00	54.880,00
Municipalité de Guillestre	G7	Cyclo-territorio	P	Provenza-Alpi-Costa Azzurra/Provence-Alpes-Côte d'Azur	Bando 2008	DD 68 del 13/01/2010 e rettifica DD 228 del 28/01/2010	560.000,0	331.520,0	116.480,00	112.000,00

**Figura 42 Elaborazione Personale, ELENCO BENEFICIARI E RELATIVI FONDI FESR ATTRIBUITI, Fonte: tabella "Dettaglio dei Beneficiari" precedente programmazione**  
<http://www.regione.piemonte.it/montagna/montagna/rurale/dwd/2014/alcotraBeneficiari.pdf>  
 [10/01/18]

### Partners di Progetto

### Cofinanziatori di Progetto





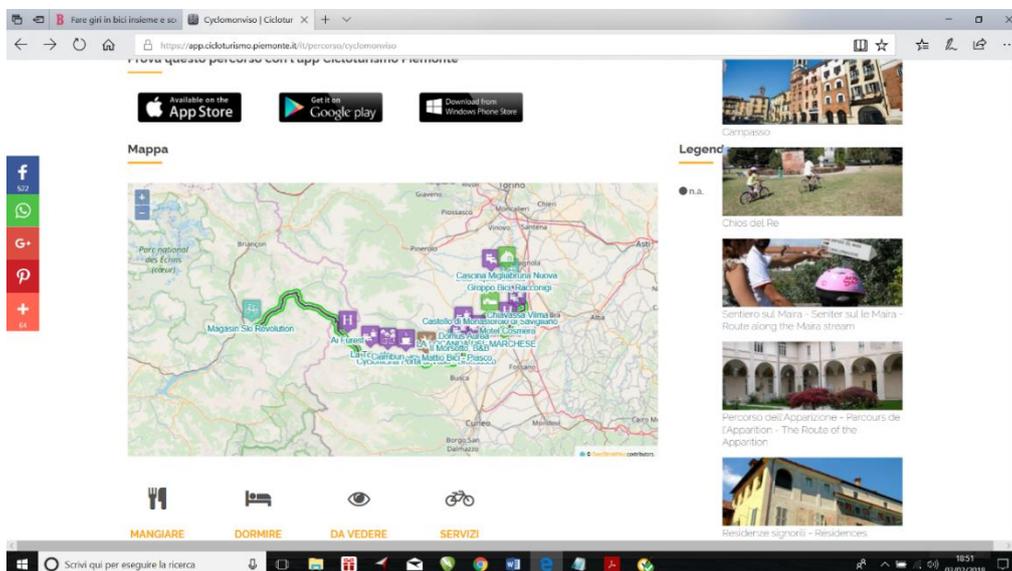


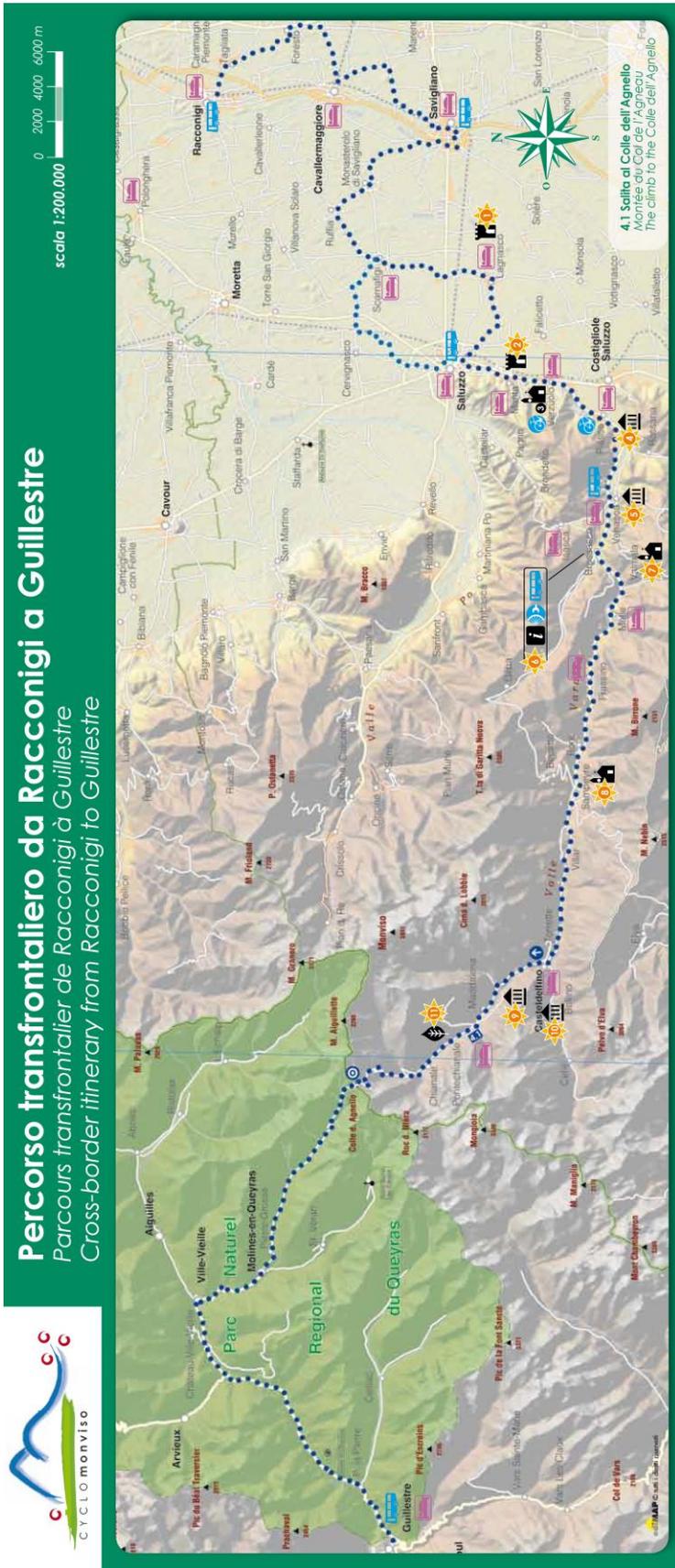

### Attuatori di Progetto

### Link utili

<http://www.monviso.eu/ita/progetto-cyclo-territorio.aspx>  
[http://www.regione.piemonte.it/montagna/eventi/convegni/dwd/2015/oltre/progetto\\_cyclo\\_monviso.pdf](http://www.regione.piemonte.it/montagna/eventi/convegni/dwd/2015/oltre/progetto_cyclo_monviso.pdf)  
<http://www.visitterredeisavoia.it/it/cyclo-monviso/>  
<http://www.visitterredeisavoia.it/documenti/CYCLO%20Monviso/cyclomonviso%20mappa.pdf>  
<http://mappe.cyclomonviso.eu/>  
<http://www.cyclotourisme-guillestre.com/>  
[http://www.regione.piemonte.it/montagna/montagna/rurale/dwd/ElencoCompletoProgetti/2007-2013/G7\\_RapportoF.pdf](http://www.regione.piemonte.it/montagna/montagna/rurale/dwd/ElencoCompletoProgetti/2007-2013/G7_RapportoF.pdf)  
[file:///C:/Users/Gloria/Documents/Gloria/Università%20di%20Architettura/Tesi%20Magistrale/casi%20studio%20finanziati/04%20\\_%20pit%20monviso/b-DefinizioneServizi\[LineeGuida2\].pdf](file:///C:/Users/Gloria/Documents/Gloria/Università%20di%20Architettura/Tesi%20Magistrale/casi%20studio%20finanziati/04%20_%20pit%20monviso/b-DefinizioneServizi[LineeGuida2].pdf)

### Materiale di approfondimento progetto





**LEGENDA • LÉGENDE • KEY**

- |  |                                                                                 |  |                                                                                                   |
|--|---------------------------------------------------------------------------------|--|---------------------------------------------------------------------------------------------------|
|  | <b>autostrada</b><br>autoroutes<br>highways                                     |  | <b>chiese e luoghi religiosi</b><br>églises et sites religieux<br>churches and religious sites    |
|  | <b>strade nazionali</b><br>routes nationales<br>national roads                  |  | <b>luoghi di interesse naturalistico</b><br>lieux d'intérêt naturel<br>places of natural interest |
|  | <b>strade regionali</b><br>routes regionales<br>regional roads                  |  | <b>castelli</b><br>châteaux<br>castles                                                            |
|  | <b>strade comunali</b><br>routes vicinales<br>municipal roads                   |  | <b>musei</b><br>musées<br>museums                                                                 |
|  | <b>strade pedonali</b><br>rue piétonne<br>pedestrian roads                      |  | <b>palazzi, ville</b><br>palais, villas<br>palaces, villas                                        |
|  | <b>inizio e fine percorso</b><br>départ et arrivée<br>start and arrival         |  | <b>strutture ricettive</b><br>hébergement<br>accommodation                                        |
|  | <b>ferrovie e gallerie</b><br>chemins de fer et tunnels<br>railways and tunnels |  | <b>ciclocifine</b><br>ateliers de réparation<br>cycle repair garage                               |
|  | <b>stazione ferroviaria</b><br>gare<br>railway station                          |  | <b>negozi di bici</b><br>magasins de vélos<br>bike shops                                          |
|  | <b>beni famo</b><br>monuments significatifs<br>significant monuments            |  | <b>navetta sherpa</b><br>service sherpa<br>sherpa shuttle                                         |
|  | <b>uffici turistici</b><br>office de tourisme<br>tourist office                 |  | <b>cascine, case rurali</b><br>fermes, hameaux<br>farms, rural houses                             |

Figura 43 Mappa Cyclomonviso - Percorso principale da Racconigi a Guillestre Fonte: <http://www.visitterredeisavoia.it/documenti/CYCLO%20Monviso/cyclomonviso%20mappa.pdf> [14/03/18]

Oltre al percorso principale italo francese che unisce la città di Racconigi (CN) a Guillestre sono stati studiati altri 15 ciclotinerari locali da percorrere alla scoperta di luoghi di interesse storico-artistico o naturalistico.

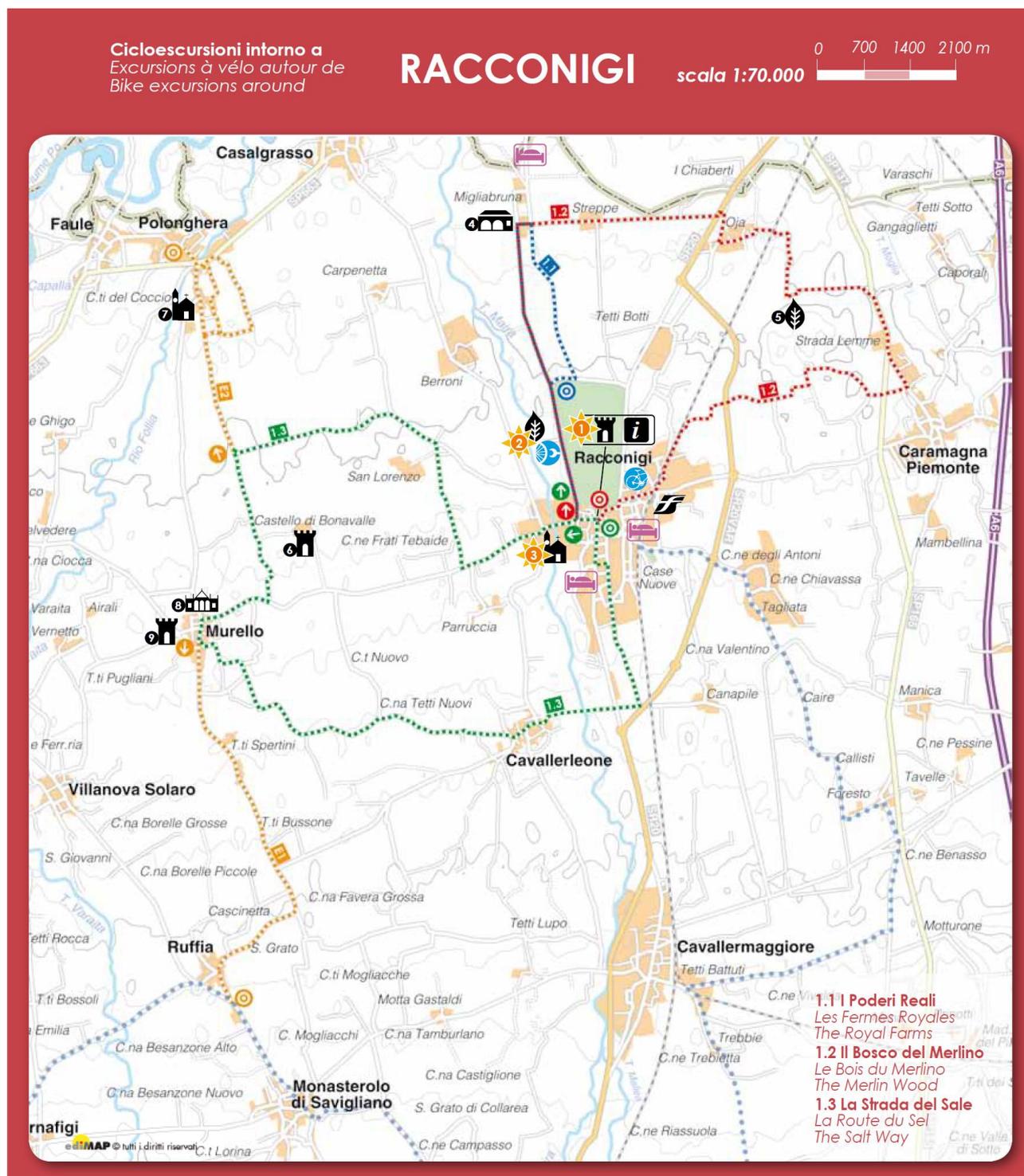


Figura 44 Mappa Cyclomonviso - Percorsi nei territori limitrofi al comune di Racconigi. Fonte: <http://www.visitterredeisavoia.it/documenti/CYCLO%20Monviso/cyclomonviso%20mappa.pdf> [14/03/18]

Cicloescursioni intorno a  
Excursions à vélo autour de  
Bike excursions around

# SAVIGLIANO

scala 1:70.000

0 700 1400 2100 m

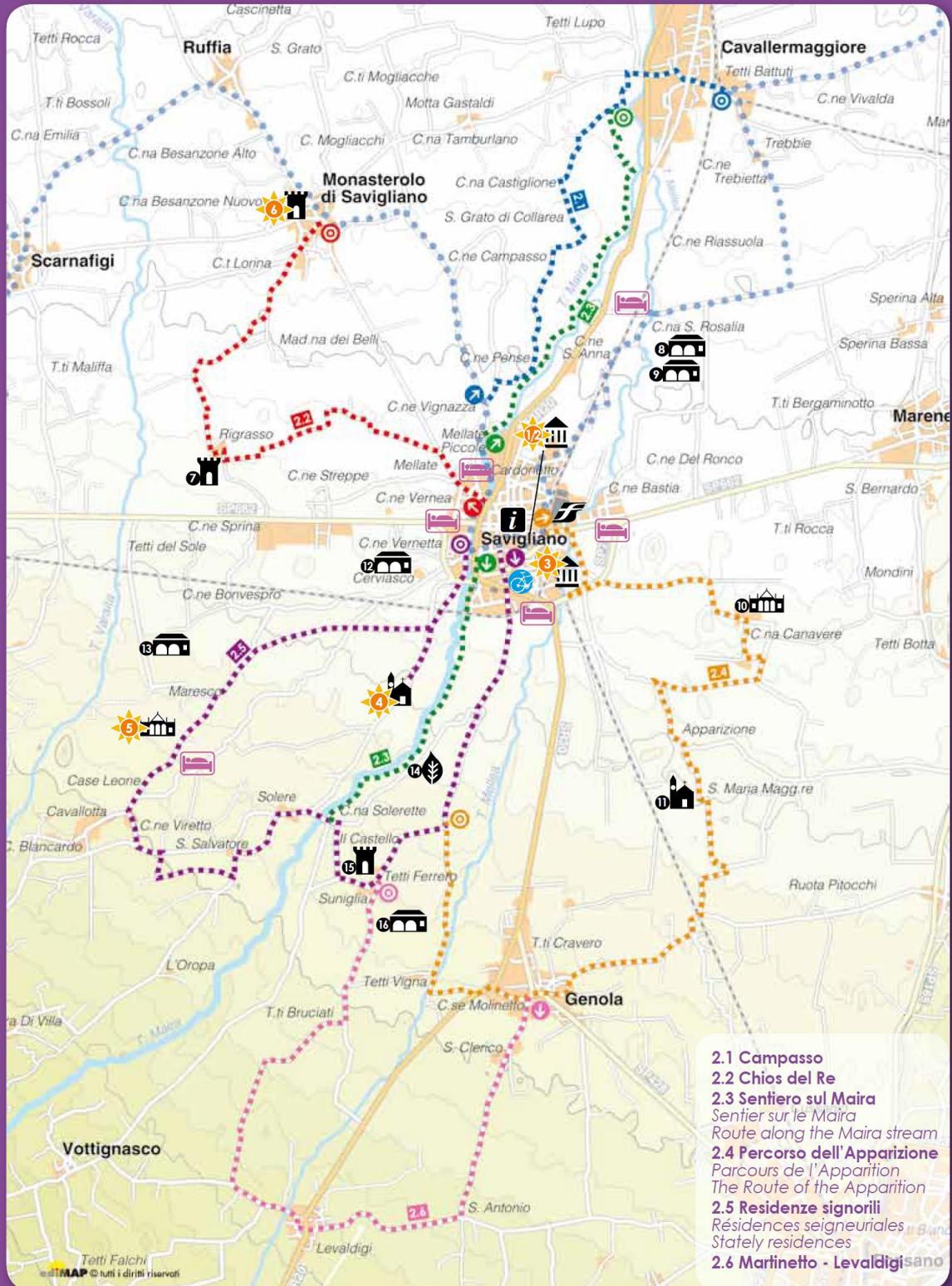


Figura 45 Mappa Cyclomonviso - Percorsi nei territori limitrofi al comune di Savigliano. Fonte: <http://www.visitterredeisavoia.it/documenti/CYCLO%20Monviso/cyclomonviso%20mappa.pdf> [14/03/18]



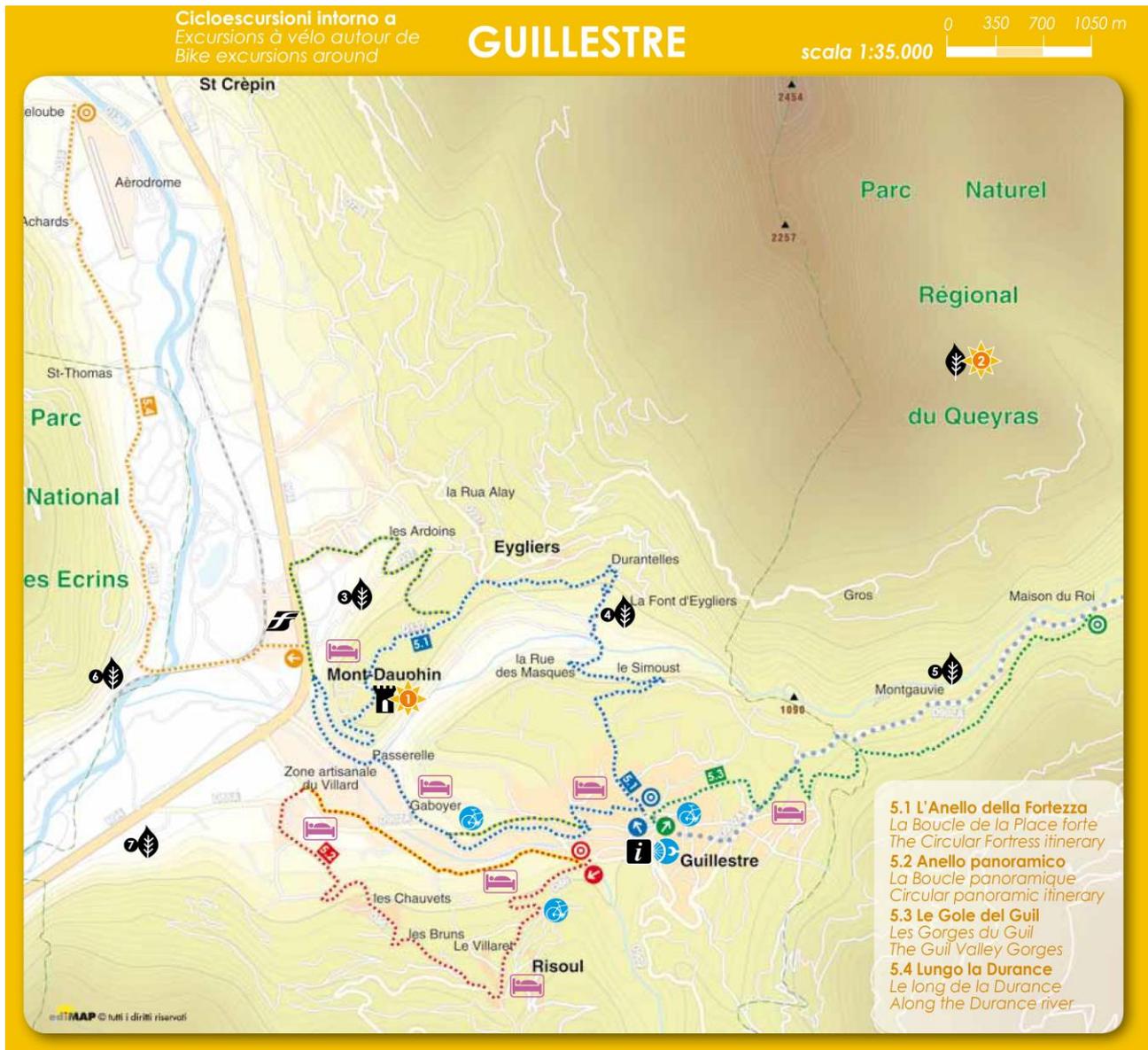


Figura 47 Mappa Cyclomonviso - Percorsi nei territori limitrofi al comune di Guillegstre. Fonte: <http://www.visitterredeisavoia.it/documenti/CYCLOMonviso/cyclomonviso%20mappa.pdf> [14/03/18]

### ANALISI EX-POST SPESE CYCLOMONVISO

BENEFICIARI	SPESA PREVISTA [euro]	valore parziale [%]	SPESA A CONSUNTIVO [euro]	Valore parziale [%]	RENDICONTAZIONE % BUDGET A CONSUNTIVO / PREVISTA
CAPOFILA - RACCONIGI	302.400,00	21%	302.074,80	22%	99,9
PARTNER 2 GUILLESTRE	560.000,00	39%	518.169,92	38%	92,5%
PARTNER 3 SALUZZO	274.400,00	19.5%	274.392,27	20%	100%
PARTNER 4 SAVIGLIANO	274.400,00	19.5%	270.855,20	20%	98,7%
TOTALE SPESE	1.411.200,00	100%	1.365.492,20	100%	96,8%

**AVANZO DI RISORSE**

CATEGORIA DI SPESA	SPESA PREVISTA [euro]	valore parziale [%]	SPESA A CONSUNTIVO [euro]	Valore parziale [%]	RENDICONTAZIONE % BUDGET A CONSUNTIVO / PREVISTA
Edilizia e lavori pubblici	491.386,00	34,82	490.646,36	35,93	99,8
Strumenti e attrezzature	54.739,00	3,87	52.906,00	3,87	96,7
Spese di consumo	3.600,00	0,26	2790,51	2,20	77,5 RIDUZIONE DI SPESA
Prestazioni di servizio	546.905,00	38,75	508.834,44	37,26	93,0
Personale interno	255.085,00	18,08	254.244,28	18,62	99,7
Personale assunto	46.585,00	3,30	45.665,56	3,34	98,0
Spese per missioni, trasferite	10.400,00	0,74	7.666,86	0,56	73,3 RIDUZIONE DI SPESA
Spese generali	2.500,00	0,18	2.738,06	0,20	109,5 ECCEDENZIA DI SPESA
TOTALE SPESE	1.411.200,00	100	1.365.492,20	100	96,8

Tabella VIII - ANALISI SPESE DI PROGETTO, Elaborazione dell'autrice su: Dati estratti dal Rapporto Finale del progetto G7 Cyclo-Territorio, p.5.

[http://www.regione.piemonte.it/montagna/montagna/rurale/dwd/ElencoCompletoProgetti/2007-2013/G7\\_RapportoF.pdf](http://www.regione.piemonte.it/montagna/montagna/rurale/dwd/ElencoCompletoProgetti/2007-2013/G7_RapportoF.pdf) [29/01/2018]

#### 1.4.INDICATORI DI RISULTATO / INDICATEURS DE RÉSULTAT

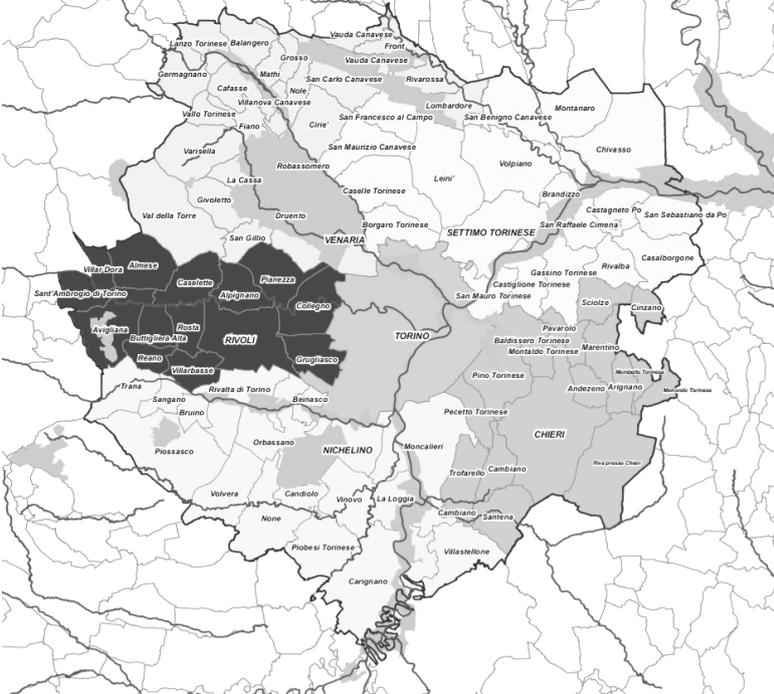
<p>Con riferimento agli indicatori di risultato riportati nella tabella 9 della scheda progettuale (parte descrittiva), indicare la quantità raggiunta. Gli indicatori e le relative quantità previste devono corrispondere esattamente a quelli riportati nella scheda progettuale.</p> <p>En référence aux indicateurs de résultat indiqués dans le tableau 9 de la fiche-projet (partie descriptive), quantifier les résultats obtenus. Les indicateurs et les quantités prévues doivent correspondre exactement à ceux indiqués dans le fiche-projet.</p>									
N. Att. N° Act.	Indicatori di risultato	Indicateurs de résultat	Unità di misura Unité de mesure	Quantità prevista / Quantité prévue			Quantità raggiunta /Quantité atteinte		
				Italia	France	Totale Total	Italia	France	Totale Total
1	Comuni interessati dagli itinerari minori [comuni partner in punti nodali dell'itinerario*]	Municipalités touchées par les itinéraires mineurs [municipalités partenaires dans les points principaux de l'itinéraire *]	N°	3	1	4	11	6	17
2	Itinerari ciclo turistici realizzati [uno transfrontaliero]	Itinéraires cyclotouristiques réalisés: [un transfrontalier]	N°	1	1	2	1	1	2
3	Enti locali e istituzioni coinvolte: associazioni e operatori turistici coinvolti: abitanti coinvolti.	Organismes locaux et institutions impliquées: associations et opérateurs touristiques impliqués: résidents impliqués.	N°	30	10	40	153	32	185
3	Azioni di qualificazione per operatori turistici.	Actions de qualification pour opérateurs touristiques.	N°	1	1	2	1	1	2
4	Spazi e aree dedicate per cicloturisti	Espaces et zones dédiés aux cyclistes.	N°	20	5	25	76	3	79
5	Iniziative di promozione [eventi dedicati e partecipazione ad eventi internazionali].	Initiatives pour la promotion [événements dédiés et participation à des événements internationaux]	N°	3	3	6	9	11	20
5	Tipologie di strumenti di promozione	Typologies des instruments de promotion	N°	4	4	4	8	8	16

18

Figura 48 RISULTATI DI PROGETTO-INDICATORI DI RISULTATO, Dati estratti dal Rapporto Finale del progetto G7 Cyclo-Territorio, p.18.

[http://www.regione.piemonte.it/montagna/montagna/rurale/dwd/ElencoCompletoProgetti/2007-2013/G7\\_RapportoF.pdf](http://www.regione.piemonte.it/montagna/montagna/rurale/dwd/ElencoCompletoProgetti/2007-2013/G7_RapportoF.pdf) [29/01/2018]

### 6.3. Corona Verde – Corona di Delizie

<p>Caso Studio n°</p>	<p>3</p> 
<p>Codice Europeo del Progetto:</p>	<p>n.d.</p>
<p>Nome del Progetto:</p>	<p>Corona Verde – Corona di Delizie in bicicletta</p>
<p>Periodo programmazione:</p>	<p>2007/13</p>
<p>Fondo/ Progetto di riferimento per accesso ai finanziamenti:</p>	<p>Programma di Cooperazione interreg IV ALCOTRA</p>
<p>Scala del progetto</p>	<p>locale/regionale/nazionale/<u>internazionale</u>/mondiale</p>
<p>Territorio di competenza/localizzazione</p>	<p>Comuni dell'area metropolitana di Torino</p>
<p>visualizzazione grafica</p>	 <p>Figura 49 Illustrazione degli ambiti di integrazione di Corona Verde.          Fonte: <a href="http://www.regione.piemonte.it/ambiente/coronaverde/web/index.php?option=com_docman&amp;view=download&amp;alias=1-ambiti-territoriali&amp;category_slug=che-cosa-e&amp;Itemid=124">http://www.regione.piemonte.it/ambiente/coronaverde/web/index.php?option=com_docman&amp;view=download&amp;alias=1-ambiti-territoriali&amp;category_slug=che-cosa-e&amp;Itemid=124</a></p>

<b>Soggetti Coinvolti</b>	93 Comuni dell'area metropolitana di Torino																																												
<b>Soggetti Coinvolti/Beneficiari progetto:</b>	Regione Piemonte - Provincia di Torino – Chieri area EST-Settimo Torinese - Cafasse, Cirie', Mathi, Nole, Robassomero, Villanova Canavese																																												
<b>Referente / Capofila</b>	Regione Piemonte, Comune di Nole																																												
<b>Finanziamenti ottenuti:</b>	<u>si</u> / no																																												
<b>Tipologia di finanziamento:</b>	<b>fondi europei</b> / fondi nazionali/fondi regionali/ fondazioni bancarie																																												
<b>Dettaglio finanziamenti ottenuti:</b>	<table border="1"> <thead> <tr> <th colspan="4">PIANI di FINANZIAMENTO COINVOLTI - Programmazioni Piani e Misure Coinvolte</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>DOCUP 2000/2006 -</td> <td>Anno 2003</td> <td>Finanziamento</td> <td>12.500.000 €</td> </tr> <tr> <td colspan="4">Asse III: Sviluppo locale e valorizzazione del territorio</td> </tr> <tr> <td colspan="4">Misura 3.1 Valorizzazione della programmazione integrata d'area</td> </tr> <tr> <td colspan="4">Progetti integrati di sviluppo socioeconomico di area (3.1a);</td> </tr> <tr> <td colspan="4">Sistema della Corona Verde (3.1b)</td> </tr> <tr> <td colspan="4">COME?</td> </tr> <tr> <td colspan="4">riqualificazione ambientale e paesaggistica dell'Area metropolitana Torinese, della ricostruzione in tale contesto della rete ecologica e della rete di fruizione sostenibile, anche attraverso il completamento delle attrezzature, in conformità con i principi della Rete Ecologica Nazionale e della Rete Natura 2000 prevista dalla Direttiva 92/43/CEE (Habitat).</td> </tr> <tr> <td>POR FESR 2007/2013</td> <td>Anno 2003</td> <td>Finanziamento</td> <td>10.000.000 €</td> </tr> <tr> <td colspan="4">ASSE III: Riqualificazione territoriale</td> </tr> <tr> <td colspan="4">Attività III.1.1 Tutela dei beni ambientali e culturali</td> </tr> </tbody> </table> <p><i>Figura 50 Elaborazione personale</i></p>	PIANI di FINANZIAMENTO COINVOLTI - Programmazioni Piani e Misure Coinvolte				DOCUP 2000/2006 -	Anno 2003	Finanziamento	12.500.000 €	Asse III: Sviluppo locale e valorizzazione del territorio				Misura 3.1 Valorizzazione della programmazione integrata d'area				Progetti integrati di sviluppo socioeconomico di area (3.1a);				Sistema della Corona Verde (3.1b)				COME?				riqualificazione ambientale e paesaggistica dell'Area metropolitana Torinese, della ricostruzione in tale contesto della rete ecologica e della rete di fruizione sostenibile, anche attraverso il completamento delle attrezzature, in conformità con i principi della Rete Ecologica Nazionale e della Rete Natura 2000 prevista dalla Direttiva 92/43/CEE (Habitat).				POR FESR 2007/2013	Anno 2003	Finanziamento	10.000.000 €	ASSE III: Riqualificazione territoriale				Attività III.1.1 Tutela dei beni ambientali e culturali			
PIANI di FINANZIAMENTO COINVOLTI - Programmazioni Piani e Misure Coinvolte																																													
DOCUP 2000/2006 -	Anno 2003	Finanziamento	12.500.000 €																																										
Asse III: Sviluppo locale e valorizzazione del territorio																																													
Misura 3.1 Valorizzazione della programmazione integrata d'area																																													
Progetti integrati di sviluppo socioeconomico di area (3.1a);																																													
Sistema della Corona Verde (3.1b)																																													
COME?																																													
riqualificazione ambientale e paesaggistica dell'Area metropolitana Torinese, della ricostruzione in tale contesto della rete ecologica e della rete di fruizione sostenibile, anche attraverso il completamento delle attrezzature, in conformità con i principi della Rete Ecologica Nazionale e della Rete Natura 2000 prevista dalla Direttiva 92/43/CEE (Habitat).																																													
POR FESR 2007/2013	Anno 2003	Finanziamento	10.000.000 €																																										
ASSE III: Riqualificazione territoriale																																													
Attività III.1.1 Tutela dei beni ambientali e culturali																																													
<b>Descrizione Progetto:</b>	<p>La Corona di Delizie in Bicicletta è un anello di oltre 90 km di ciclopiste, ciclostrade e strade rurali che collega le Residenze Reali e i Parchi metropolitani toccando i più bei paesaggi fluviali, agricoli e storici dei comuni del circuito indicato sulla mappa, da percorrere in city-bike, mountain bike o a piedi.</p> <p>È uno dei circuiti della Corona Verde, il grande sistema delle infrastrutture verdi dell'area metropolitana. Un progetto strategico a livello regionale che interessa l'area metropolitana di Torino e la collina torinese coinvolgendo 93 comuni con il quale si intende realizzare un'infrastruttura verde che integri la Corona di</p>																																												

Delitie delle Residenze Reali con la cintura verde, per riqualificare il territorio metropolitano torinese e migliorarne la qualità di vita. Una cintura verde rappresentata dal patrimonio naturale dei parchi metropolitani, dei fiumi e delle aree rurali ancora poco alterate.

Il progetto intende mettere in luce i valori, le opportunità e le potenzialità di quest'area, che ha conosciuto rapidi e intensi processi di sviluppo economico e produttivo, promuovendo interventi che, oltre alla riqualificazione, giungano a ricostruirne l'immagine e i valori identitari.

Oltre a configurarsi come un grande sistema di spazi verdi capace di salvaguardare e connettere i grandi valori che ancora caratterizzano l'area torinese, il progetto si propone obiettivi quali:

- la tutela ambientale e la riqualificazione delle componenti ecosistemiche di pregio;
- il rafforzamento della funzione di corridoio ecologico dei corsi d'acqua e dei canali;
- il potenziamento della fruizione in un sistema integrato che sia in grado di connettere le risorse naturalistiche e i sistemi storico-culturali;
- il potenziamento ed il ridisegno dei bordi urbani per salvaguardare le aree aperte e contrastare il consumo di suolo;
- l'affidamento all'agricoltura periurbana di un ruolo centrale nella gestione e nel mantenimento del sistema degli spazi aperti e dei paesaggi rurali tradizionali.

Potenziamento della rete ecologica – Valorizzazione del patrimonio storico-architettonico – Completamento e qualificazione della rete fruitiva – Potenziamento della rete ecologica e completamento e qualificazione della rete fruitiva

## Gli assi tematici del progetto

- **Attrattività**
  1. Luoghi di interesse storico/artistico
    - a. Patrimonio storico/artistico: Palazzo Reale, Palazzo Madama, Palazzo Carignano, il Castello del Valentino, Villa della Regina, le residenze suburbane di Venaria Reale e di Rivoli, la Palazzina di Caccia di Stupinigi, Borgo Castello all'interno del Parco della Mandria e il Castello di Moncalieri
    - b. Parchi naturali e paesaggi: la *rul verda*, una quercia del Parco della Collina Torinese di Superga che non perde le foglie d'inverno. I boschi di Stupinigi, la Mandria e i suoi silenzi appena "di là del muro", e, appena più lontana, ai margini del Canavese, la Vauda, con i suoi impensabili orizzonti. E ancora i laghi di Avigliana, il Colle del Lys e il Monte San Giorgio, infine il Po, il suo tempo lento, il suo tranquillo andare.
    - c. Reticolo fluviale- corridoio ecologico importante per tutto il territorio. Fiume Dora, Stura, Po Contratto di fiume- circa 10 tra cui il Sangone progetto di riqualificazione spondale e ricostruzione del corridoio ecologico
    - d. Paesaggi agricoli dell'hinterland metropolitano: per cui il progetto propone di favorire la multifunzionalità delle aziende agricole con mercati specifici km 0 bio – orti urbani, favorendo sistemi e proposte innovative.
  2. Strutture ricettive:
  3. Servizi legati alla ricettività:
    - e. Bike sharing Torino
    - f. Attività sportive: Canottaggio – equitazione
- **ICT**
  4. App "Corona in bici" con mappa
  5. evidenziati punti di riferimento e servizi
  6. Sviluppo segnaletica uniforme per tutti gli itinerari del progetto
  7. Messa in sicurezza dei percorsi esistenti

	<ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>Materiali e tradizioni</b> <ol style="list-style-type: none"> <li>8. Selezione delle specie arboree locali per nuove piantumazioni</li> <li>9. Utilizzo di materiali semplici ed ecologici come il legname per sistemi di sicurezza e segnaletica.</li> </ol> </li> </ul>
<b>Connessioni con progetti cicloturistici precedenti</b>	<b>no</b>
<b>Sviluppi e connessioni progetti successivi</b>	<b>Si</b>

### Il piano di finanziamento

Lo studio di fattibilità del 2009 prevede un ammontare di 13.147.665 €

#### **QUADRO ECONOMICO INTERVENTO CORONA VERDE -STURA**

"INTEGRAZIONE CONNESSIONE CICLOPEDONALE LUNGO LA FASCIA FLUVIALE DA VENARIA A LANZO"

#### **IMPORTO LAVORI - € 999.713,86**

- Importo lavori a base d'asta € 730.301,24
- Importo spese relative al costo del personale non soggetto a ribasso € 259.118,05
- Importo oneri per la sicurezza non soggetti a ribasso € 10.294,57

**SOMME A DISPOSIZIONE - € 293.619,71**

**TOTALE IMPORTO LAVORI - € 1.293.333,57**

**FINANZIAMENTO FESR - 80%**

Articolato sulle due sponde del Torrente, il progetto interessa una serie di percorsi che si snodano attraverso l'Area Contigua dello Stura di Lanzo, per una lunghezza complessiva di quasi 26 km.

ASFALTATA: 12670 m - STERRATA: 12940 m

### Partners di Progetto

Provincia di Torino, direzione regionale per i Beni Culturali e Paesaggistici del Piemonte, di Turismo Torino e Provincia, del Parco del Po e della Collina Torinese, del Patto Territoriale Zona Ovest e dell'Associazione Bici & Dintorni (FIAB Torino)



### Cofinanziatori di Progetto



### Link utili

<http://www.regione.piemonte.it/ambiente/coronaverde/>

<http://www.biciedintorni.it/wordpress/itinerari/corona-di-delizie-in-bicicletta/>

<http://www.peveradasnc.it/mtb/percorsi/coronadelizie.htm>

## Capitolo 7 – Analisi casi studio- Progetti avviati con la nuova programmazione

### 7.1. Progetto VeloViso

Caso Studio n°	4
	
Codice Europeo del Progetto:	498
Nome del Progetto:	<b>VeloViso</b>
Periodo programmazione:	<b>2014/20</b>
Status	Terminato
Data di Inizio Attività	01/01/2016
Fondo/ Progetto di riferimento per accesso ai finanziamenti:	<b>Programma di Cooperazione interreg V ALCOTRA</b>
Tematica del progetto	PATRIMONIO NATURALE E CULTURALE
Scala del progetto	locale/regionale/nazionale/ <u>internazionale</u> /mondiale
Territorio di competenza/localizzazione	ALPI DELL'ALTA PROVENZA, CUNEO, HAUTES-ALPES Valli del Po, Varaita, Maira, Grana e Stura, Queyras, Guillestrois, Ubaye e Serre-Ponçon
visualizzazione grafica	
Soggetti Coinvolti	
Soggetti Coinvolti/Beneficiari progetto:	Comune di Saluzzo Communauté de communes du Guillestrois et du Queyras
Referente / Capofila	Comune di Saluzzo

<b>Finanziamenti ottenuti:</b>	<u>si</u> /no																
<b>Tipologia di finanziamento:</b>	<b>fondi europei</b> / fondi nazionali/fondi regionali/ fondazioni bancarie																
<b>Dettaglio finanziamenti ottenuti:</b>	<table border="1"> <thead> <tr> <th></th> <th>Budget totale</th> <th>Budget FESR</th> <th>Contropartite pubbliche nazionali</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td><b>ITALIA</b></td> <td>459 075,98 €</td> <td>390 214,58 €</td> <td>68 861,40 €</td> </tr> <tr> <td><b>FRANCIA</b></td> <td>581 273,4 €</td> <td>494 082,39 €</td> <td>87 191,01 €</td> </tr> <tr> <td><b>TOTALE</b></td> <td>1 040 349,38 €</td> <td>884 296,97 €</td> <td>156 052, 41 €</td> </tr> </tbody> </table>		Budget totale	Budget FESR	Contropartite pubbliche nazionali	<b>ITALIA</b>	459 075,98 €	390 214,58 €	68 861,40 €	<b>FRANCIA</b>	581 273,4 €	494 082,39 €	87 191,01 €	<b>TOTALE</b>	1 040 349,38 €	884 296,97 €	156 052, 41 €
	Budget totale	Budget FESR	Contropartite pubbliche nazionali														
<b>ITALIA</b>	459 075,98 €	390 214,58 €	68 861,40 €														
<b>FRANCIA</b>	581 273,4 €	494 082,39 €	87 191,01 €														
<b>TOTALE</b>	1 040 349,38 €	884 296,97 €	156 052, 41 €														
<b>Descrizione Progetto:</b>	<p>VéloViso ha come obiettivo lo sviluppo dell'offerta cicloturistica del territorio transfrontaliero del Monviso, con la promozione congiunta dei due versanti italo-francese, da Saluzzo a Serre-Ponçon. L'area coinvolta presenta già in precedenza una forte vocazione turistica legata alla bicicletta, in quanto ha ospitato diverse volte sia il Tour de France e che il Giro d'Italia sugli oltre 16 valichi di montagna di quest'area.</p> <p>Per lo sviluppo di quest'offerta cicloturistica transfrontaliera si sono attuate molteplici attività di promozione comuni.</p> <p>Dall'uso delle tecnologie dell'informazione e della comunicazione al coinvolgimento degli operatori del settore turistico grazie ai quali si sono resi sostenibili dei risultati importanti. Sono stati predisposti infatti dei protocolli di intesa destinati a semplificare la gestione e la promozione congiunta di prodotti turistici inerenti al cicloturismo su l'intero territorio.</p> <p>Si va dunque a creare l'offerta transfrontaliera "Cyclo Monviso", composta dall'itinerario che va da Racconigi a Guillestre, (realizzazione del progetto <b>G7</b> della programmazione ALCOTRA 2007-2013), da un itinerario principale che passa attraverso Embrun, Barcelonnette, Guillestre, Saluzzo e Demonte, e da percorsi secondari e da alcune prime connessioni con degli itinerari cicloturistici di dimensione internazionale situati nei territori limitrofi. Un'offerta cicloturistica differenziata in base alle esigenze delle diverse tipologie di turisti e per i diversi itinerari distribuiti dalla pianura alle diverse valli.</p> <p>Grazie al finanziamento dal fondo europeo Interreg-Alcotra, il Comune di Saluzzo e la Communauté de Communes du Guillestrois, promuovono 125 percorsi cicloturistica per quasi 3 mila km coinvolgendo se valli italiane (Po, Infernotto, Bronda, Maira, Varaita, Grana e Stura) e 4 comunità francesi: Guillestre, Queyras, Embrunais e Ubaye.</p>																

<b>Gli assi tematici del progetto</b>	<p>Valorizzazione dell'offerta ciclo turistica transfrontaliera.</p> <p>Il progetto prevede:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>suddivisione dei percorsi per i diversi targets classificandoli in base al grado di difficoltà dovuto al dislivello ed allo sviluppo altimetrico dell'itinerario.</li> </ul> <p>In Italia sono studiati 36 percorsi per circa 1200 km: 9 su strada - 21 su sterrato per mountain bike - 6 destinati alle famiglie.</p> <p>In Francia: 62 percorsi per le mountain bike - 19 dedicati alle famiglie - 421 km per il ciclismo su strada</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>la messa in rete di operatori, di percorsi e dei territori</li> </ul>
<b>Connessioni con progetti cicloturistici precedenti</b>	<b>Sì</b> <b><u>Cyclo Monviso</u></b>
<b>Sviluppi e connessioni progetti successivi</b>	<b>Sì</b>

Il piano di finanziamento	
n.d.	
Partners di Progetto	
	
Cofinanziatori di Progetto	
	
Link utili	
<p><a href="http://www.interreg-alcotra.eu/it/decouvrir-alcotra/les-projets-finances/veloviso">http://www.interreg-alcotra.eu/it/decouvrir-alcotra/les-projets-finances/veloviso</a></p> <p><a href="http://www.insitetours.eu/veloviso.html">http://www.insitetours.eu/veloviso.html</a></p> <p><a href="http://www.visitmove.it/tag/veloviso/">http://www.visitmove.it/tag/veloviso/</a></p> <p><a href="http://www.parcomonviso.eu/ita/legginews.asp?id=1600">http://www.parcomonviso.eu/ita/legginews.asp?id=1600</a></p> <p><a href="https://www.goodtrekking.it/veloviso-alla-scoperta-delle-terre-del-marchesato-di-saluzzo-su-due-ruote/">https://www.goodtrekking.it/veloviso-alla-scoperta-delle-terre-del-marchesato-di-saluzzo-su-due-ruote/</a></p>	

Materiale di approfondimento progetto

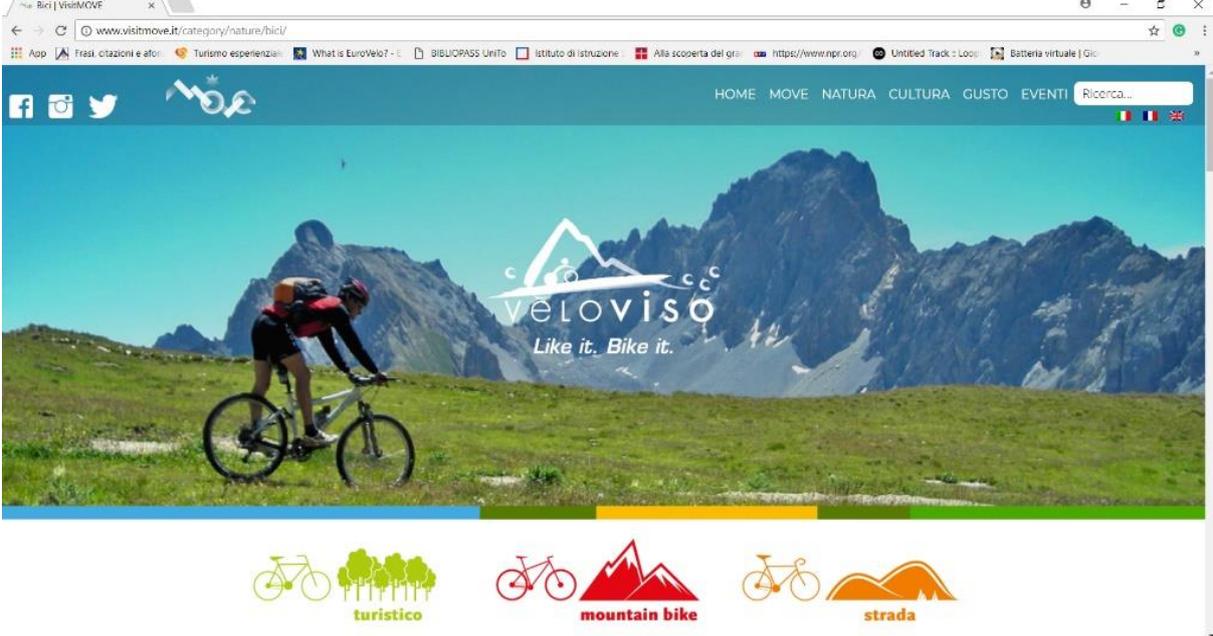
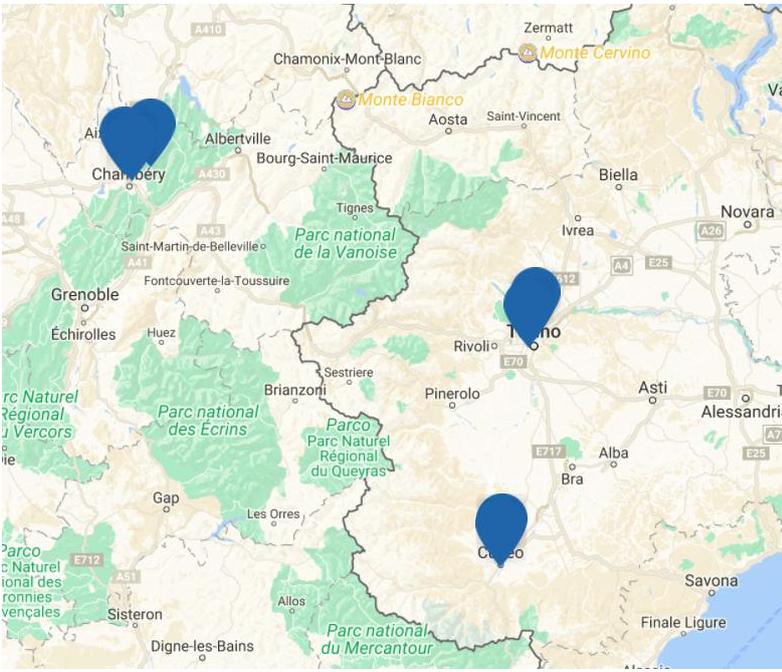


Figura 51 PORTALE WEB VISITMOVE – SEZIONE VELOVISIO CON INDIVIDUAZIONE PERCORSI PER TARGETS, <http://www.visitmove.it/category/nature/bici/>

## 7.2. Progetto ReVal

Caso Studio n°	5	
Codice Europeo del Progetto:	411	
Nome del Progetto:	ReVal	
Periodo programmazione:	2014/20	
Status	Terminato	
Data di Inizio Attività	06/04/2016	
Fondo/ Progetto di riferimento per accesso ai finanziamenti:	Programma di Cooperazione interreg V ALCOTRA	
Tematica del progetto	PATRIMONIO NATURALE E CULTURALE	
Scala del progetto	locale/regionale/nazionale/ <u>internazionale</u> /mondiale	
Territorio di competenza/localizzazione visualizzazione grafica	CUNEO, SAVOIA, TORINO	
Soggetti Coinvolti		
Soggetti Coinvolti/Beneficiari progetto:	Chambéry métropole – Coeur des Bauges Chambéry Cyclisme Organisation Commune de Les Deserts	

	Azienda Turistica Locale del Cuneese Municipalité de Cuneo - secteur environnement et territoire CONITOURS - Consorzio Operatori Turistici Provincia di Cuneo TeTra sas Fondazione Torino Wireless																
<b>Referente / Capofila</b>	Chambéry Tourisme & Congrès																
<b>Finanziamenti ottenuti:</b>	<b>si</b> /no																
<b>Tipologia di finanziamento:</b>	<b>fondi europei</b> / fondi nazionali/fondi regionali/ fondazioni bancarie																
<b>Dettaglio finanziamenti ottenuti:</b>	<table border="1"> <thead> <tr> <th></th> <th>Budget totale</th> <th>Budget FESR</th> <th>Contropartite</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td><b>ITALIA</b></td> <td>865 000,00</td> <td>735 250,00</td> <td>129 750,00</td> </tr> <tr> <td><b>FRANCIA</b></td> <td>540 000,00</td> <td>459 000,00</td> <td>81 000,00</td> </tr> <tr> <td><b>TOTALE</b></td> <td>1 405 000,00 €</td> <td>1 194 250,00</td> <td>210 750,00</td> </tr> </tbody> </table> <p><i>Figura 52 Interreg Alcotra, Reval, cifre chiave, <a href="http://www.interreg-alcotra.eu/it/decouvrir-alcotra/les-projets-finances/reval-reseau-velo-alpes-latines">http://www.interreg-alcotra.eu/it/decouvrir-alcotra/les-projets-finances/reval-reseau-velo-alpes-latines</a> [10/02/2018]</i></p>		Budget totale	Budget FESR	Contropartite	<b>ITALIA</b>	865 000,00	735 250,00	129 750,00	<b>FRANCIA</b>	540 000,00	459 000,00	81 000,00	<b>TOTALE</b>	1 405 000,00 €	1 194 250,00	210 750,00
	Budget totale	Budget FESR	Contropartite														
<b>ITALIA</b>	865 000,00	735 250,00	129 750,00														
<b>FRANCIA</b>	540 000,00	459 000,00	81 000,00														
<b>TOTALE</b>	1 405 000,00 €	1 194 250,00	210 750,00														
<b>Descrizione Progetto:</b>	<p>Il progetto ReVAL mira ad incrementare l'attrattività dei territori attorno a Chambéry e Cuneo promuovendo un'offerta turistica integrata destinata ai turisti e ai residenti che viaggiano in bicicletta.</p> <p>ReVAL é il seguito del progetto ALCOTRA 2007-2013 "IN COM" (INnovation &amp; COMmerce) per la promozione dell'offerta turistica locale tra Chambéry e Cuneo (Italia).</p> <p>Questi due territori transalpini, con molte caratteristiche comuni, territoriali, socioeconomiche e culturali, hanno deciso di continuare la loro partnership su due temi principali:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• il miglioramento della capacità della loro offerta turistica per sviluppare la propria attrattività verso nuovi utenti</li> </ul> <p>la realizzazione di attività a favore delle popolazioni residenti e dei turisti.</p>																
<b>Gli assi tematici del progetto</b>	<p>Tra le attività del progetto ReVAL:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Identificare e promuovere i percorsi più adatti per incoraggiare la mobilità ciclabile e la pratica del cicloturismo e della mountain bike (adatta a terreni accidentati) nelle aree periurbane di entrambe le città</li> <li>• Promuovere ciclismo e l'uso della mountain bike presso la popolazione, anche tra i più piccoli</li> <li>• Utilizzare strumenti digitali per ottenere le informazioni sui percorsi e sui servizi disponibili lungo i percorsi turistici e ciclabili</li> </ul>																

	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Predisporre dei servizi adeguati per i ciclisti, come il noleggio di biciclette elettriche, le stazioni di auto-riparazione e di lavaggio delle biciclette, nonché una navetta attrezzata per il trasporto di bagagli e biciclette</li> <li>• Attrezzare uno spazio dedicato ai cicloturisti, che sia centro informativo per esplorare il territorio e punto di incontro per gli appassionati</li> <li>• Creare una rete di operatori turistici in grado di offrire servizi adatti per gli appassionati di bicicletta</li> </ul> <p>Il progetto prevede in particolare:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• L'apertura della V63, un percorso incluso nel piano nazionale <i>Véloroute Voie Verte</i>, che collega la ViaRhôna a Chambéry poi Grenoble e Valence</li> <li>• Lo sviluppo di itinerari per mountain bike e sentieri in discesa a La Féclaz e vari altri interventi: pump track, stazione di lavaggio biciclette</li> <li>• La progettazione di uno spazio "<i>Bici-bar</i>" dedicato all'outdoor e alla bicicletta in particolare presso La Ruhe, ex Casa dei parchi e della Montagna</li> <li>• La creazione di "<i>La Chambérienne Cyclo</i>", evento di cicloturismo e ciclismo sportivo</li> <li>• La creazione di un sito web e di un'applicazione dedicata alla bicicletta</li> <li>• La promozione dell'offerta cicloturistica del territorio transfrontaliero in occasione del passaggio del <i>Tour de France</i> il 09 luglio 2017 a Chambéry</li> <li>• La creazione di supporti promozionali per le offerte turistiche relative al mondo della bicicletta</li> <li>• L'organizzazione di road show e di incontri di giornalisti specializzati in ciclismo</li> <li>• La costituzione di un Club di Prodotto "Product Club Cuneo Bike Experience": un nuovo prodotto turistico dedicato ai ciclisti e agli appassionati di bicicletta</li> <li>• La partecipazione a fiere internazionali, la promozione di eventi sportivi locali, la progettazione e l'installazione della "<i>Casa del Turismo</i>"</li> <li>• La realizzazione di percorsi cicloturistici, supporti per la produzione di materiale specifico per l'offerta turistica come tabelle sinottiche, cartografie, trame con riferimenti geografici.</li> </ul>
<b>Connessioni con progetti cicloturistici precedenti</b>	<b>no</b>
<b>Sviluppi e connessioni progetti successivi</b>	<b>no</b>



Il piano di finanziamento
n.d.
Partners di Progetto
 <p>The image displays a collection of logos for various project partners. In the top row, from left to right, there is a red-tinted logo for 'Cuneo' featuring a building and an elephant, the official coat of arms of 'Città di Cuneo', the 'torinowireless' logo with a stylized 'O' and the text 'ICT e innovazione in Piemonte', and the 'VELORIZONS' logo with a globe. The second row includes 'Cònitours' (Consorzio Operatori Turistici Provincia di Cuneo), 'terra' (territorio &amp; trasporti), 'CHAMBERY CYCLISME' with a gear icon, and 'Les Déserts' (Commune) with a mountain range. The third row features 'ATL' (Azienda Turistica Locale del Cuneese) with a mountain and sun icon, and 'SAVOIE GRAND RÉVARD' (Les Foches, Le Révard, St François) with a sun and mountain icon. There are also some faint, partially visible logos at the bottom of the grid.</p>
Cofinanziatori di Progetto
 <p>The image shows the logos of the project's cofinanciers. On the left is the 'Interreg ALCOTRA' logo, which includes a stylized mountain range and the text 'Fonds européen de développement régional' and 'Fondo europeo di sviluppo regionale'. To the right is the official logo of the European Union.</p>
Link utili
<p> <a href="http://www.interreg-alcotra.eu/sites/default/files/upload/21_set_17_-_presentazione_gautero.pdf">http://www.interreg-alcotra.eu/sites/default/files/upload/21_set_17_-_presentazione_gautero.pdf</a>  <a href="http://www.interreg-alcotra.eu/it/decouvrir-alcotra/les-projets-finances/reval-reseau-velo-alpes-latines">http://www.interreg-alcotra.eu/it/decouvrir-alcotra/les-projets-finances/reval-reseau-velo-alpes-latines</a>  <a href="http://www.comune.cuneo.gov.it/ambiente-e-mobilita/biciclette/biciclette/reval.html">http://www.comune.cuneo.gov.it/ambiente-e-mobilita/biciclette/biciclette/reval.html</a>  <a href="http://www.comune.cuneo.gov.it/ambiente-e-mobilita/biciclette/biciclette/reval-azioni-e-interventi.html">http://www.comune.cuneo.gov.it/ambiente-e-mobilita/biciclette/biciclette/reval-azioni-e-interventi.html</a>  <a href="http://reval.bikesquare.eu/poi/parco-fluviale-cuneo">http://reval.bikesquare.eu/poi/parco-fluviale-cuneo</a>  <a href="http://reval.bikesquare.eu/percorsi?territorio=1454-IT.CN">http://reval.bikesquare.eu/percorsi?territorio=1454-IT.CN</a>  <a href="https://www.cuneobike.eu/">https://www.cuneobike.eu/</a>  <a href="https://www.cuneoalps.it/index.php/it/vacanze-a-tema/bike-experience">https://www.cuneoalps.it/index.php/it/vacanze-a-tema/bike-experience</a> </p>

## Materiale di approfondimento progetto

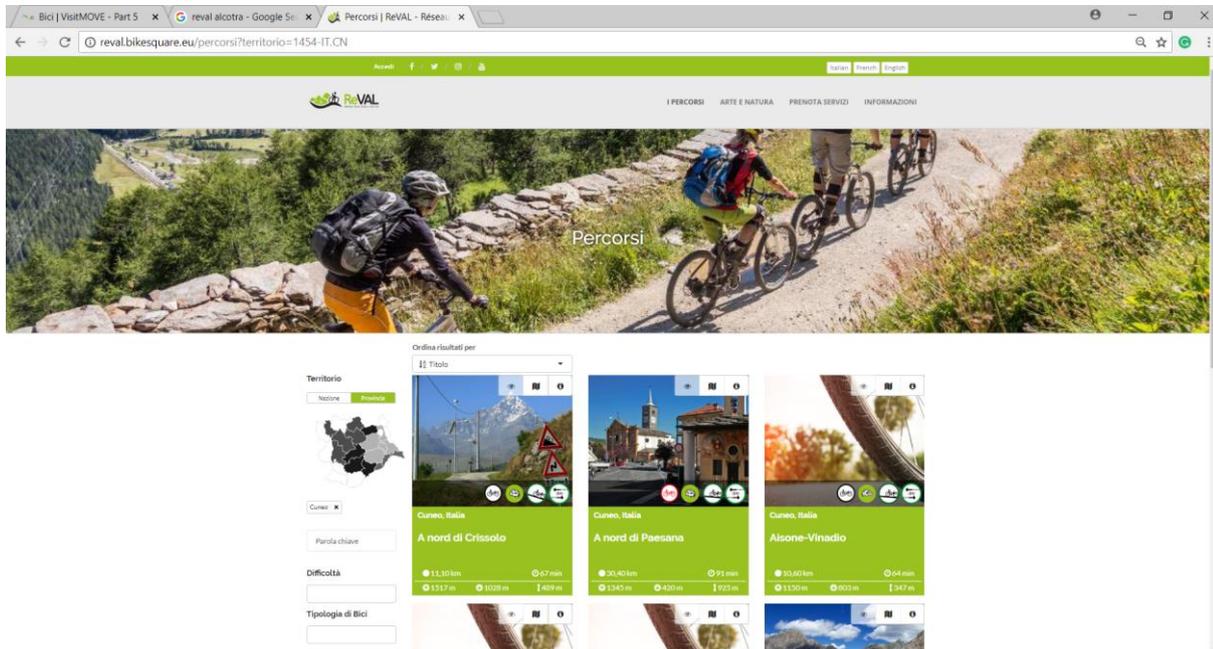


Figura 53 SITO WEB DEDICATO AL PROGETTO CON RICERCA PER TARGET - Reval, i percorsi, <http://reval.bikesquare.eu/percorsi?territorio=1454-IT.CN> [15/06/2018]

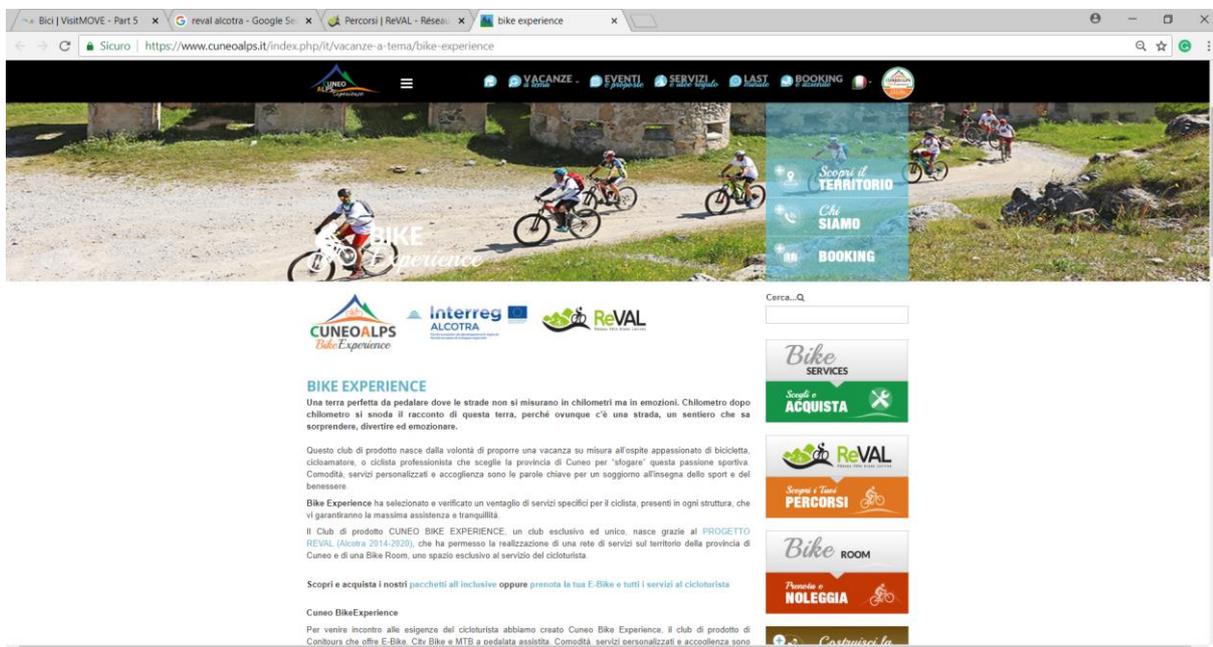
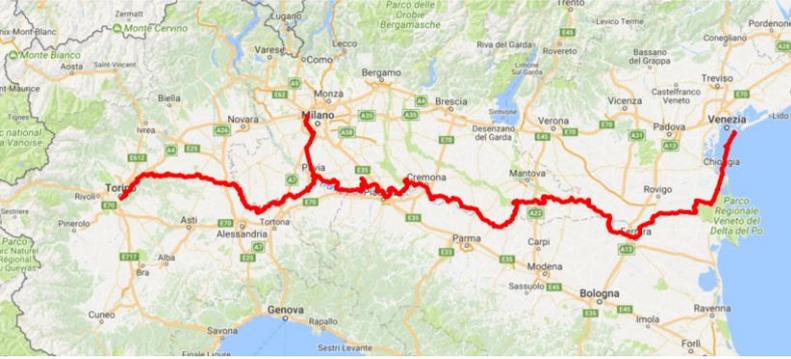


Figura 54 SITO WEB- BOOKING- CLUB DI PRODOTTO CUNEOALPS, <https://www.cuneoalps.it/index.php/it/vacanze-a-tema/bike-experience> - [15/06/2018]

### 7.3. Progetto Vento

Caso Studio n°	6 
	n.d.
Nome del Progetto:	VenTo
Periodo programmazione:	n.d.
Status	<p>In corso.</p> <p>28.08.2017 Bando di gara per l'affidamento della progettazione di fattibilità tecnica ed economica</p>  <p>Figura 55 Fasi del Progetto Vento Fonte: <a href="http://www.progetto.vento.polimi.it/progetto.html">http://www.progetto.vento.polimi.it/progetto.html</a> [20/02/2018]</p>
Data di Inizio Attività	Nel 2010 fu finanziata la prima borsa di studio per avviare la progettazione
Fondo/ Progetto di riferimento per accesso ai finanziamenti:	Fondo Nazionale – Legge di Stabilità 2016 / 2017
Tematica del progetto	MOBILITÀ E TURISMO SOSTENIBILE
Scala del progetto	locale/regionale/ <u>nazionale/internazionale</u> /mondiale
Territorio di competenza/localizzazione visualizzazione grafica	Provincia di Torino, Alessandria, Vercelli, Pavia, Milano, Piacenza, Cremona, Reggio Emilia, Mantova, Ferrara, Rovigo, Venezia
Soggetti Coinvolti	 <p>Regione Piemonte, AIPO, Provincia di Alessandria, Provincia di Vercelli, Comune di Camino, Comune di Casale Monferrato, Comune di Crescentino, Comune di Fontanetto Po, Comune di Frassineto Po, Comune di Morano sul Po, Comune di Palazzolo Vercellese, Comune di Trino, Parco Fluviale del Po e dell'Orba, DASTU - Politecnico di Milano</p>

<b>Soggetti Coinvolti/Beneficiari progetto:</b>	224 Istituzioni, 104 Associazioni, 181 Comuni, 11 Province ed alti Enti
<b>Referente / Capofila</b>	Regione Lombardia - Politecnico di Milano
<b>Finanziamenti ottenuti:</b>	<u>si</u> /no
<b>Tipologia di finanziamento:</b>	Tipologia di finanziamento: fondi europei/ <b>fondi nazionali/fondi regionali</b> / fondazioni bancarie
<b>Dettaglio finanziamenti ottenuti:</b>	Nessuno al momento, ma inseriti nella Legge di stabilità con altre 4 ciclovie di interesse nazionale per 91 m€ nel 2016 e 84m€ nel 2017.
<b>Descrizione Progetto:</b>	<p>Il progetto VENTO consiste nella realizzazione di una dorsale cicloturistica, la più lunga d'Italia, di 679 km lungo il percorso del fiume Po. L'obiettivo è quello di creare un'infrastruttura leggera dedicata alla mobilità ciclistica e pedonale che colleghi Torino a Venezia che non sia fine a sè stessa, ma che coinvolga un territorio più ampio e che costituisca un mezzo per valorizzare e far conoscere le peculiarità del territorio attraversato e sia dunque una nuova attrattiva turistica capace di sviluppare nuove opportunità anche a livello sociale.</p> <p>Il tracciato di VENTO ricalca in buona parte il tracciato di Eurovelo 8 - Mediterranean rute da Tarifa ad Atene (integrato in Italia dal progetto Bicitalia n.2) e si collega con altre vie rilevanti di mobilità dolce presenti sul territorio (la Via Francigena, il Cammino di Sant'Antonio, la ciclabile del Sole lungo l'Adige, la ciclabile lungo il Mincio). La scelta del tracciato e la progettazione tecnica di VENTO si basano su cinque criteri progettuali.</p> <p>la sicurezza, attrattività, intermobilità, semplicità, economicità.</p>
<b>Gli assi tematici del progetto</b>	<p>I nodi del progetto VenTo sono:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Sviluppare un itinerario cicloturistica che colleghi Torino a Venezia con le caratteristiche di continuità agli altri elementi definiti da ECF per far parte dell'Eurovelo;</li> <li>• Promuovere i sistemi di mobilità sostenibile, in particolare cicloturistico</li> <li>• Implementare l'attrattività turistica del territorio</li> <li>• Valorizzare il paesaggio ed il patrimonio diffuso esistente</li> </ul>
<b>Connessioni con progetti cicloturistici precedenti</b>	<b>Si - non specificato</b>
<b>Sviluppi e connessioni progetti successivi</b>	<b>Si - non specificato</b>

**120 km**

tratti già pedalabili  
in sicurezza

**15%**

del tracciato

**Tratti già pedalabili in sicurezza**



Comprende i tratti di pista ciclabile già esistenti (seppur discontinui), **102 km pari al 15% del tracciato** in progetto.

**284 km**

tratti facilmente  
trasformabili

**42%**

del tracciato

**Tratti facilmente trasformabili**



**284 km, pari al 42%**. Per la maggior parte si tratta delle sommità arginali e sono facilmente trasformabili in pista ciclabile.

**293 km**

tratti che richiedono  
nuovi interventi

**43%**

del tracciato

**Tratti che richiedono nuovi interventi**



**293 km, corrispondenti al restante 43% del tracciato**. Gli interventi più "leggeri" consistono nella realizzazione di nuovi tratti, nuove pavimentazioni, nuovi incroci e nuovi percorsi urbani; "grandi" trasformazioni sono necessarie invece per molti ponti e altre opere accessorie sostanzialmente finalizzate a vincere i dislivelli.

Figura 56 <http://www.progetto.vento.polimi.it/statofatto.html> [10/04/2018]

## 459 km

VENTO corre su argine maestro/golenale, pari al 68% del tracciato

Le diverse tipologie di percorsi e tracciati che caratterizzano lo stato di fatto oggi, sono state accorpate in tre grandi famiglie a cui sono state associate altrettante famiglie di interventi risolutivi con il fine di giungere a trasformare tutto in una sola efficiente pista ciclopedonale turistica. Lo studio di fattibilità si è concluso proponendo una sorta di **abaco di soluzioni tecniche idealtipiche** sulla cui base è stato possibile effettuare una **stima del costo in opere per realizzare VENTO**. Nelle successive fasi di progettazione l'abaco proposto verrà ulteriormente approfondito e verrà consegnato come materiale di progetto ai progettisti incaricati di redigere il progetto di fattibilità ai sensi del *Nuovo Codice Appalti*.

## 119 km

VENTO corre su argine, ma in promiscuo con auto

**Problema:** sbarra invalicabile  
**Soluzione:** nuove regole d'uso



**Problema:** mancanza pista ciclabile  
**Soluzione:** nuova pista ciclabile



**Problema:** promiscuità bici-auto  
**Soluzione:** sede ciclabile in sicurezza



## 462 km

già asfaltati, pari al 68% del tracciato

**Problema:** mancanza cordolo  
**Soluzione:** pista in sede protetta



**Problema:** argine ad uso promiscuo  
**Soluzione:** accesso limitato per auto



**Problema:** promiscuità dei traffici  
**Soluzione:** separazione dei traffici



## 63

attraversamenti di corso d'acqua, 4 sul fiume Po, i restanti sui suoi affluenti

## 36

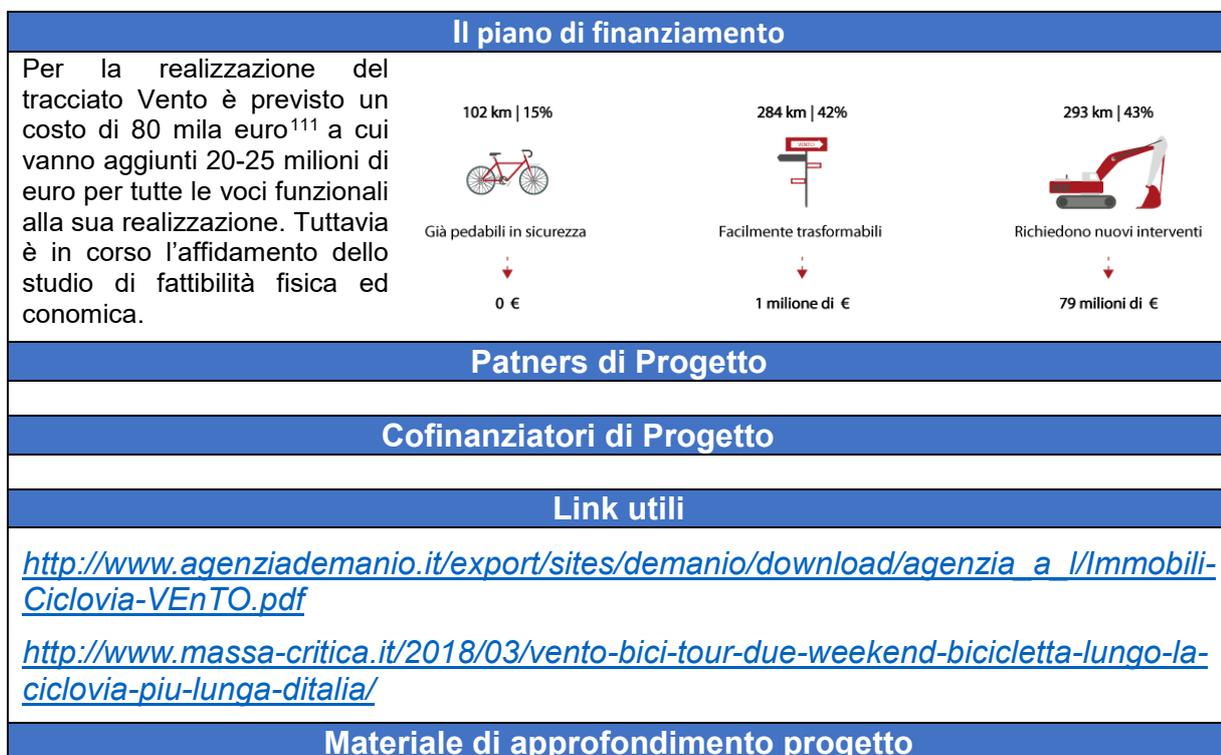
ponti richiedono piccoli e grandi interventi

## 80 mil €

costo in opere per realizzare VENTO

Per realizzare VENTO sono necessari circa 80 milioni di euro, a cui andranno aggiunte altre spese stimabili in via preliminare tra i 20 e i 25 milioni di euro per tutte quelle voci funzionali alla realizzazione stessa (le diverse fasi di progettazione, la direzione dei lavori, il collaudo, la sicurezza, i coordinamenti, gli oneri fiscali, la redazione delle gare d'appalto ecc.). L'esatta cifra sarà disponibile solo al termine del progetto di fattibilità e non è escluso che possa essere anche minore.

Figura 57 <http://www.progetto.vento.polimi.it/soluzioni.htm> [10/04/2018]



<sup>111</sup> P. Pileri, A. Giacomel, D. Giudici, *VENTO - La rivoluzione leggera a colpi di pedale e paesaggio*, Corraini Edizioni, 2015

Sostegni per il progetto ed opportunità economiche, finanziarie non solo dall' Europa o a livello nazionale, ma metodi nuovi come il crowfounding che oltre a cercare di reperire investimenti privati svolge un'attività di promozione.

Strumenti per divulgare il progetto: eventi, sito web, manifesti e cartelline cartacee, partecipazione a fiere di rilievo nazionale.



Figura 58 Politecnico di Milano, CANDIDATURA PROGETTO AL CROWDFOUNDING, <https://sostieni.polimi.it/it/vento-e-vento-bici-tour> [02/07/2018]





## FABRIZIO BRUNO

Adventure man, pilota, istruttore, guida turistica, accompagnatore escursionistico e scrittore



## 21 GIORNI

Dalla sorgente alla foce, dal Pian del Re (Crisolo) fino a Venezia **pedalando sul Po** una bicicletta galleggiante munita del sistema **Shuttle Bike**, attraverserà da est ad ovest il fiume più lungo d'Italia.

## L'IMPRESA

Si tratta dell'ennesima "impresa" di **Fabrizio Bruno**, "adventure man" di comprovata esperienza, che ha già attraversato con questo attrezzo lo Stretto di Gibilterra segnando un primato molto originale, quello di essere il primo uomo ad aver raggiunto il Marocco dalla Spagna pedalando su di una bicicletta galleggiante.

Questa lunga avventura sull'acqua sottolineerà nella **primavera 2018** l'inizio dei lavori per la realizzazione della **ciclovía VENTO**, che collegherà Torino con Venezia.

## IL PERCORSO

Dal **22 Aprile** al **12 Maggio**: **700 km** suddivisi in **21 tappe** permetteranno a Fabrizio di completare questo singolare percorso che conta **2020 metri di dislivello** dei quali 2000 su strada e 500 in acqua.

## LE TAPPE

- 1 TAPPA: **PIAN DEL RE - VILAFRANCA P.TE**  
KM 56
- 2 TAPPA: **VILAFRANCA P.TE - LA LOGGIA**  
KM 32
- 3 TAPPA: **LA LOGGIA - TORINO**  
KM 15
- 4 TAPPA: **TORINO - CRESCENTINO**  
KM 44
- 5 TAPPA: **CRESCENTINO - CASALE MONFERRATO**  
KM 33
- 6 TAPPA: **CASALE MONFERRATO - VALENZA**  
KM 22
- 7 TAPPA: **VALENZA - CORNALE**  
KM 35
- 8 TAPPA: **CORNALE - PAVIA**  
KM 40
- 9 TAPPA: **PAVIA - CASTEL SAN GIOVANNI**  
KM 27
- 10 TAPPA: **CASTEL SAN GIOVANNI - PIACENZA**  
KM 37
- 11 TAPPA: **PIACENZA - CREMONA**  
KM 38
- 12 TAPPA: **CREMONA - CASALMAGGIORE**  
KM 46
- 13 TAPPA: **CASALMAGGIORE - GUASTALLA**  
KM 28
- 14 TAPPA: **GUASTALLA - SAN BENEDETTO PO**  
KM 40
- 15 TAPPA: **SAN BENEDETTO - SERMIDE**  
KM 38
- 16 TAPPA: **SERMIDE - FERRARA**  
KM 38
- 17 TAPPA: **FERRARA - POLESSELLA**  
KM 18
- 18 TAPPA: **POLESSELLA - VILLANOVA MARCHESANA**  
KM 22
- 19 TAPPA: **VILLANOVA MARCHESANA - PORTOVIRO**  
KM 26
- 20 TAPPA: **PORTOVIRO - CHIOGGIA**  
KM 30
- 21 TAPPA: **CHIOGGIA - VENEZIA**  
KM 35



Figura 59 Itinerario VenTo. da: <http://blog.urbanfile.org/2017/08/02/milano-cilovia-torino-venezia-si-lavora-al-progetto-la-tratta-milanese/> [10/06/2018]

## 7.4. Progetto Canale Cavour

Caso Studio n°	7
Codice Europeo del Progetto:	n.d.
Nome del Progetto:	<b>Ciclovia Canale Cavour</b>
Periodo programmazione:	n.d.
Status	In corso
Data di Inizio Attività	n.d.
Fondo/ Progetto di riferimento per accesso ai finanziamenti:	n.d.
Tematica del progetto	PATRIMONIO NATURALE E CULTURALE
Scala del progetto	locale/ <b>regionale</b> /nazionale/internazionale/mondiale
Territorio di competenza/localizzazione	PROVINCIA DI TORINO, PROVINCIA DI NOVARA, PROVINCIA DI VERCELLI
visualizzazione grafica	<p>TRACCIATO del CANALE CAVOUR e del CANALE ROSSI - 1846 Scala 1 : 250.000</p> <p>The map displays the historical route of the Canale Cavour and Canale Rossi in 1846. A prominent red line traces the path from the Po River in the south, through the provinces of Novara and Vercelli, towards the north. Key locations marked include Ivrea, Novara, Vercelli, and Casale. The map also shows various rivers, lakes, and smaller towns in the region.</p>
Soggetti Coinvolti	
Soggetti Coinvolti/Beneficiari progetto:	Regione Piemonte, le Province di Novara e Vercelli, la Città Metropolitana di Torino, Ente Parco del Po e della Collina Torinese, L'Ente Parco del Ticino e del Lago Maggiore, L'Associazione di Irrigazione Ovest Sesia, L'Associazione di Irrigazione Est Sesia Coutuenza Canali Cavour
Referente / Capofila	Città Metropolitana di Torino – resp. Ing. Spina

<b>Finanziamenti ottenuti:</b>	<u>si</u> /no
<b>Tipologia di finanziamento:</b>	fondi europei/ fondi nazionali/ <b>fondi regionali</b> / fondazioni bancarie
<b>Dettaglio finanziamenti ottenuti:</b>	2 MI€ (degli 8MI€ presenti a bilancio per la realizzazione di ciclovie)
<b>Descrizione Progetto:</b>	<p>Il progetto prevede la realizzazione di un percorso ciclabile che unisce Torino a Milano, ed affianca gli 82 km di tracciato dell'opera di ingegneria Idraulica del Canale Cavour.</p> <p>Prima grande opera infrastrutturale postunitaria il Canale Cavour fu costruito a metà Ottocento da Camillo Benso Conte di Cavour ed è tutt'ora un'architettura civile in grado di rifornire il bacino irriguo risicolo del vercellese, del novarese e della Lomellina. Da sempre costituisce elemento di attrazione turistica per la sua tecnologia ed avanguardia infrastrutturale e per la sua monumentalità che si riflette sull'immagine ed il paesaggio del territorio stesso.</p> <p>L'iter progettuale di questa ciclo-via è iniziato con una prima fase di istruzione al progetto<sup>112</sup>,dove si è realizzata una prima e strutturata impostazione progettuale del tracciato e delle relazioni con le emergenze storico-ambientali ed insediative. Si sono definite le linee guida del progetto ed una sorta di manuale operativo alla progettazione sono stati individuati una serie di scenari standard lungo il tracciato a cui si risponde con delle soluzioni progettuali già determinate per ovviare a quelle che sono le problematiche più ricorrenti.</p> <p>La ciclo-via in progetto scorre lungo il Canale, collegando i due parchi, siti UNESCO Riserve della Biosfera MaB -Man and Biosphere, Uomo e Territorio, e l'area metropolitana di Milano lungo i Canali Irrigui, passando per le alzaie dei canali irrigui che percorrono la pianura tra il Po ed il Ticino. Grazie alla conformazione morfologica disegnata dal canale sul territorio il percorso è praticamente già delineato in modo naturale e permette di individuare nelle alzaie dei canali irrigui la sede stradale dove poter scorrere in piena sicurezza con una vista della spettacolare architettura idraulica affiancata. Un contesto che sembra</p>

<sup>112</sup> C.Occelli, R. Palma, Mario Sassone, "La ciclostrada del Canale Cavour. Una via a bassa velocità tra Torino e Milano", Araba Fenice, Boves(CN)2012.

	<p>esser già predisposto ad accogliere il cicloturismo e che già ad oggi viene attraversata da numerosi cicloamatori. Un'opportunità interessante per aumentare il turismo sostenibile, perché offre un'opportunità per il cicloturista del nord Europa che potrà raggiungere Torino attraverso il Lago Maggiore, attraversando un territorio ancora poco conosciuto ma di grande fascino e potenzialità e per questo finanziato dalla Regione Piemonte. Il progetto prosegue affidato alla città metropolitana di Torino.</p> 
<p><b>Gli assi tematici del progetto</b></p>	<p>Il progetto della ciclovia canale Cavour</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Valorizzare il paesaggio ed l'opera stessa del Canale, importante patrimonio di ingegneria idraulica esistente</li> <li>• Promuovere i sistemi di mobilità sostenibile, particolar modo quello cicloturistico, attraverso lo sviluppo di un itinerario cicloturistico sicuro e fruibile da cicloturisti e famiglie</li> <li>• Implementare l'attrattività turistica del territorio</li> <li>• Innescare nuove opportunità per il territorio coinvolto</li> </ul>
<p><b>Connessioni con progetti cicloturistici precedenti</b></p>	<p><b>Si - non specificato</b></p>
<p><b>Sviluppi e connessioni progetti successivi</b></p>	<p><b>Si - non specificato</b></p>

<b>Il piano di finanziamento</b>	
n.d.	
<b>Partners di Progetto</b>	
	
<b>Cofinanziatori di Progetto</b>	

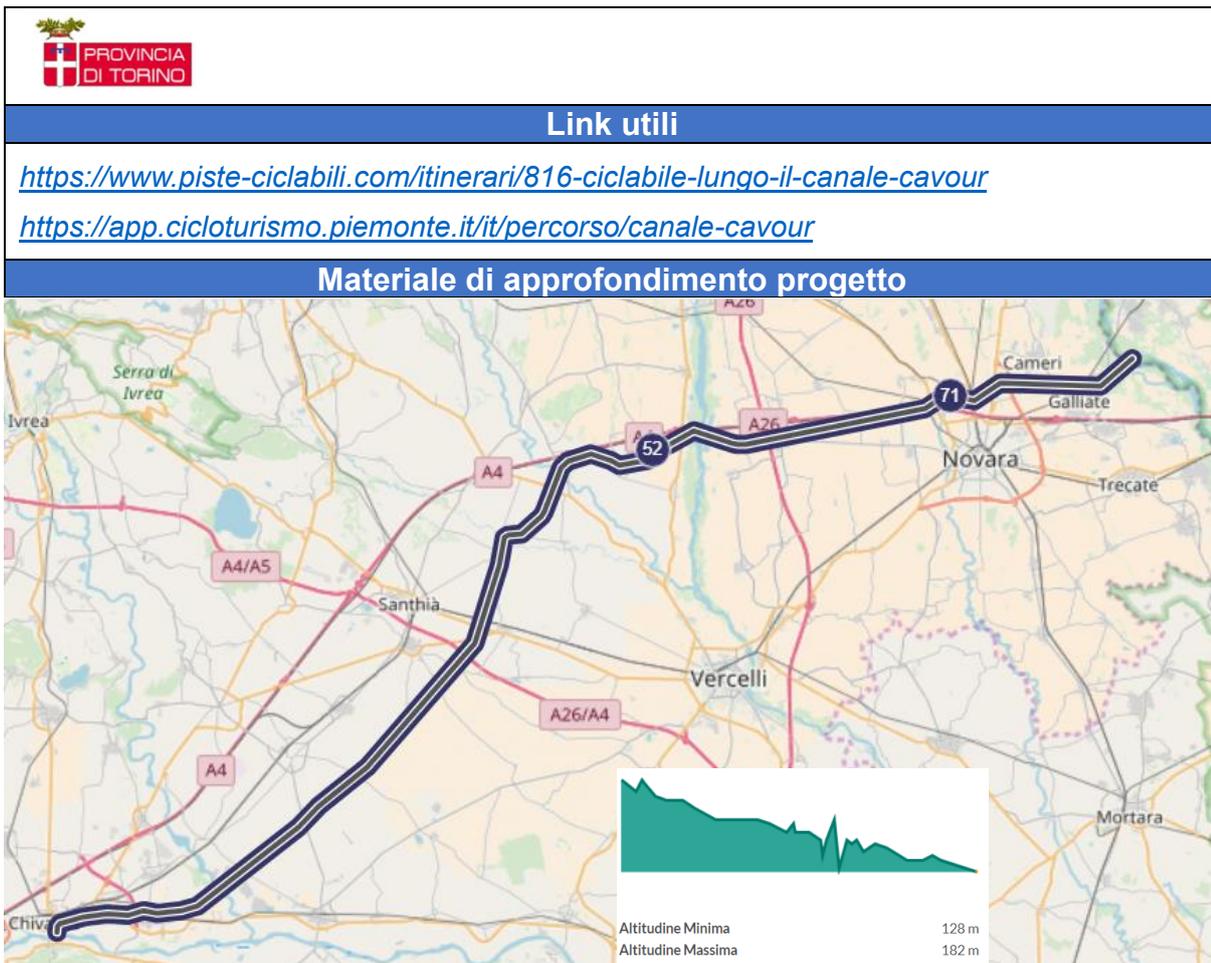


Figura 60 Percorso Canale Cavour.

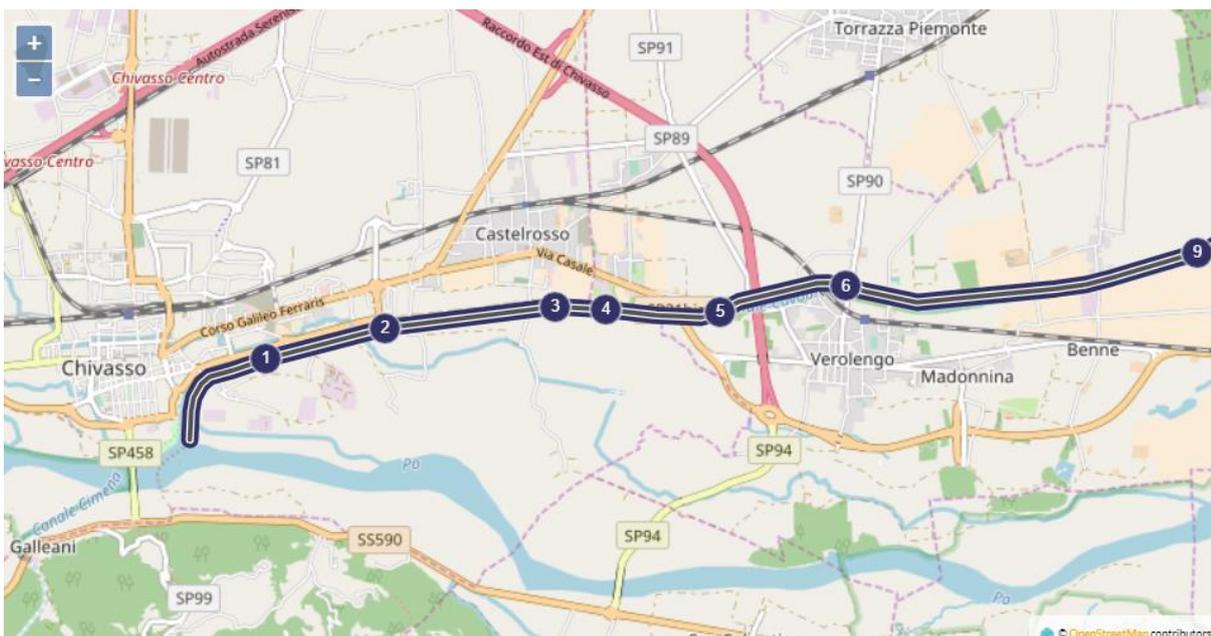


Figura 61 Zoom Primo tratto del Percorso Canale Cavour. Fonte: <https://app.cicloturismo.piemonte.it/it> [3/07/2018]

## Capitolo 8 – Confronto tra i vari progetti analizzati

Attraverso l’osservazione di un ampio ventaglio di progetti sul cicloturismo e la lettura critica di sette di questi, approfonditi nei precedenti capitoli, emerge un quadro d’insieme ricco di sfaccettature differenti, ma di alcuni elementi molto ricorrenti. Infatti, nonostante gli elementi in comune (contesto regionale ed il focus sulla mobilità ciclistica) ognuno di questi ha saputo utilizzare la chiave cicloturistica in chiave differente. Individuare questi aspetti può essere utile per comprendere per progetti futuri come questo tema possa rispondere ad esigenze differenti.

Gli obiettivi che ritroviamo sempre presenti nei progetti sono: aumentare l’attrattività del territorio per il turismo sostenibile e valorizzare il patrimonio paesaggistico architettonico. Le valenze paesaggistiche ed architettoniche locali vengono coinvolte in itinerari e talvolta rifunzionalizzate per ospitare funzioni di servizio sull’itinerario in cui sono coinvolte.

Le varie esperienze si differenziano tra loro per tipologie di finalità evidenziando come possano svilupparsi progetti cicloturistici rivolti principalmente e determinati target cicloturistici, anche se buona parte dei progetti propone comunque delle soluzioni per i vari target.

Un aspetto molto considerato, su cui si percepisce l’influenza degli obiettivi preposti dai canali di finanziamento europeo, sono i sistemi di promozione adottati sempre più numerosi. In quest’ambito aumenta sempre di più l’applicazione di sistemi digitali che facilitano la diffusione delle informazioni e la promozione stessa degli itinerari.

Riassumendo in breve i sette progetti valutati cercando di evidenziare le peculiarità interessanti che possiamo visualizzare nella tabella di confronto dei progetti:

- **PIT Alpi Marittime -Mercantour**

Il PIT Alpi Marittime- Mercantour nasce all’interno del Parco Naturale con lo scopo di attirare un turismo sportivo montano, in tutte le sue ramificazioni: dal trekking sui sentieri montani al ciclismo in varie forme e difficoltà. Un’offerta ampia che si rivolge al giovane dilettante ed al corridore professionista su itinerari che ricalcano il Gran tour. Tuttavia le caratteristiche degli itinerari proposti mirano ad un target di cicloescursionisti. Interessante è il

coinvolgimento dei soggetti con mobilità ridotta , frutto di una specifica progettazione di percorsi tematici.

Un'altro punto fondamentale si concentra sull'intermodalità, migliorata tramite l'inserimento di servizi bus, navetta e l'incentivo ad usufruire dei servizi ferroviari.

Tra i sistemi di promozione adottati dal progetto vi sono elementi tradizionali e tecnologici. Dai sistemi ict (realizzazione del sito web,ecc...) a iniziative più tradizionali come la promozione su supporti cartacei vari (come depliant, mappe) fino a sistemi didattici ed innovativi, e per finire proposte di pacchetti prenotabili online. Un sistema di promozione originale adottato è l'allestimento di mostre temporanee all'interno delle ex-stazioni ferroviarie.

- **PIT Cyclo-Territorio**

Questo progetto è caratterizzato dalla volontà di raggiungere un Turismo Esperienziale, amante della natura e delle tradizioni. La struttura è composta da un itinerario principale (esteso per 156 chilometri ed un dislivello di 15 chilometri con una difficoltà del percorso medio/alta) adatto ad un target sportivo, e da 15 itinerari "a margherita" rivolti a ciclo-escursionisti.

Attraverso la creazione di una rete di Servizi dedicati al cicloturismo: ciclofficina – accoglienza bik-friendly, navetta sherpa, cycloguide, segnaletica si è puntato sul migliorare da subito la qualità degli itinerari proposti.

Il territorio coinvolto offre importanti punti di interesse, come: Regge Reali, Castelli, Centri urbani, Musei, Santuari e chiese, Parchi nazionali Unesco

Tra i Sistemi di Promozione adottati troviamo:

- web sito web post-f, sito/applicazione-mappa post-f.
- eventi divulgativi
- info- point uffici turistici
- materiale cartaceo divulgativo: cartoline /mappe itinerari e servizi

- **Corona Verde -Corona di delizie in bicicletta**

Corona Verde è un progetto ampio ed articolato al quale si somma il progetto ciclabile, mirando alla valorizzazione e promozione del territorio che attraversa, con lo scopo di incentivare un turismo culturale:

Il percorso si sviluppa ad anello intorno a Torino unendo le principali realtà Patrimoniali architettoniche della zona.

Mountain-bike o city-bike alla Scoperta della corona di delizie (castelli, residenze storiche e parchi).

Il progetto di comunicazione si estende dalla pubblicazione on line sul sito della Regione Piemonte; Sistemi di Promozione, la più recente presenza sui social network, e tante altre forme divulgative più tradizionali come materiale cartaceo ed eventi di informazione e sensibilizzazione.

- **Progetto Reval**

Il progetto Reval, finanziato dalla nuova programmazione, che impone le basi progettuali con la finalità decisa di sostenere ed aumentare la mobilità ciclabile:

sia negli spostamenti locali e quotidiani, ma anche per costruire un’offerta turistica sostenibile formulata su misura basata su un’attenta analisi del potenziale turismo sportivo ed esperienziale in provincia di Cuneo ed oltre il confine francese.

Un insieme di proposte che coinvolge tutti i target, dai bici da strada alle mountain-bike o city-bike alle famiglie.

Come sistema di promozione si è puntato su percorsi didattici per spiegare le potenzialità del mezzo bicicletta. Sono stati svolti dei percorsi di tutoraggio per approcciare in sicurezza con questo mezzo e rivalutarlo come sistema di spostamento ideale a livello urbano ed ottimo anche per attività di svago per il tempo libero.

Inoltre, si è puntato a migliorare il servizio proposto per far crescere l’attrattiva turistica in modo mirato, seguendo gli esempi di ciclovie europee di successo come la ciclovia francese e quella lungo il Danubio.

- **Progetto VeloViso**

VeloViso si differenzia invece per essere un progetto dal forte taglio promozionale che

ricalcando il Progetto del Pit monviso sviluppa una piattaforma di promozione e di composizione ideale ai diversi target sul territorio italo francese. Un pacchetto molto ampio di 125 itinerari per soddisfare gli amanti della bici da strada, ma anche mountain-bike o city-bike - famiglie

Il cuore del progetto è proprio nell'elaborazione di un Sistemi di comunicazione Promozione del territorio in modo decisivo. Dallo sviluppo del sito, alla presenza sul portale VISITMOVE, fino alla partecipazione ad esposizioni fieristiche internazionali.

- **Progetto Vento**

Il progetto VenTo ricalca il tracciato eurovelo 8, unisce Torino a Venezia, attraversando per lungo la penisola, affiancando la dorsale del fiume Po. Lo scopo di questo itinerario è creare un'asse di rilevanza internazionale con opportunità turistiche esperienziale ed agevolare l'intermodalità.

Un progetto molto ampio in cui vengono coinvolte diversi sistemi dalla pubblicazione del sito web, la presenza sui social network già in fase ma anche numerosi eventi per divulgare l'idea, evento tour, e la creazione di materiale promozionale cartaceo da distribuire agli eventi e l'utilizzo di sistemi originali come il crowdfunding, ed i sondaggi.

- **Progetto Canale Cavour**

La ciclovia Canale Cavour è un progetto di dimensioni regionali che estende per 82 km ed è adatto a cicloescursionisti dalle slow-bike e mountain-bike, ma apprezzata anche dalle bici da corsa.

Il progetto è già stato oggetto di studi preliminari di fattibilità tecnica ed è attualmente in sviluppo, dopo esser stato riconosciuto di interesse regionale.

I sistemi di promozione in questo progetto risultano molto più ridotti rispetto agli altri, poiché si sono svolti dei tavoli d'incontro tra i vari soggetti coinvolti nella pianificazione ed attività didattiche con workshop di progettazione architettonica indirizzati maggiormente alle figure attuatrici del progetto e non alla promozione turistica.

Tuttavia, nonostante gli sia stata data una minor visibilità a livello pubblicitario, risulta più avanzato a livello progettuale.

8.1. Tavola di confronto

	(1) PIT MERCANTOUR ACCESSIBILITA' INTERMOBILITA' + NATURA	(2) PIT MONVISO CYCLOMONVISO	(3) CORONA VERDE CORONA di DELIZIE	(4) PROGETTO VELOVISO	(5) PROGETTO REVAL	(6) PROGETTO VENTO	(7) PROGETTO CANALE CAVOUR
<b>TAGLIO PROGETTO</b>	INTERMOBILITA' + NATURA	SVAGO + CULTURA	SVAGO + CULTURA	SVAGO + CULTURA	NATURA	INTERMOBILITA' + NATURA + CULTURA	SVAGO + CULTURA
<b>AREA di COMPETENZA</b>	INTERNAZIONALE	INTERNAZIONALE	REGIONALE	INTERNAZIONALE	INTERNAZIONALE	NAZIONALE	REGIONALE
<b>TERRITORIO COINVOLTO</b>	Francia e Italia Piemonte	Francia e Italia Piemonte	Piemonte	Francia e Italia Piemonte	Francia e Italia Piemonte	Regioni: Piemonte Lombardia - Emilia Romagna - Veneto	Piemonte/Lombardia
<b>PRESENZA SU RETE REGIONALE</b>	Via Provenzale	Via del Monviso	Corona di Delizie	Monviso	Via Provenzale	Eurovelo 8 - vento	canale Cavour
<b>CONTRIBUTO alla CONTINUITA' di un percorso lineare</b>		x	x			x	x
<b>Canale di FINANZIAMENTO</b>	Alcotra 2007/13	Alcotra 2007/13	Alcotra 2007/13	Alcotra 2014/20	Alcotra 2014/20	Legge di Stabilità Nazionale	Regione Piemonte
<b>TARGET di Cicloturista a cui si rivolge</b>	Slow-Bike e Mountain-Bike (25/45 anni)	Slow-Bike e Mountain-Bike (25/45 anni)	Slow-Bike e Mountain-Bike (25/45 anni)	Slow-Bike e Mountain-Bike (25/45 anni)	Slow-Bike e Mountain-Bike (25/45 anni)	Slow-Bike e Mountain-Bike (25/45 anni)	Slow-Bike e Mountain-Bike (25/45 anni)
	Bici da corsa (30/60 anni)	Bici da corsa (30/60 anni)	Bici da corsa (30/60 anni)	Bici da corsa (30/60 anni)	Bici da corsa (30/60 anni)	Bici da corsa (30/60 anni)	Bici da corsa (30/60 anni)
	cicloturismo itinerante	cicloturismo itinerante	cicloturismo itinerante	cicloturismo itinerante	cicloturismo itinerante	cicloturismo itinerante	cicloturismo itinerante
	CicloEscursionisti	CicloEscursionisti	CicloEscursionisti	CicloEscursionisti	CicloEscursionisti	CicloEscursionisti	CicloEscursionisti
	Escursioni a piedi	Escursioni a piedi	Escursioni a piedi	Escursioni a piedi	Escursioni a piedi	Escursioni a piedi	Escursioni a piedi
<b>TIPOLOGIA DI PERCORSI</b>	Mobilità ridotta	Mobilità ridotta	Mobilità ridotta	Mobilità ridotta	Mobilità ridotta	Mobilità ridotta	Mobilità ridotta
	in Linea/itineranti	in Linea/itineranti	in Linea/itineranti	in Linea/itineranti	in Linea/itineranti	in Linea/itineranti	in Linea/itineranti
	ad Anello	ad Anello	ad Anello	ad Anello	ad Anello	ad Anello	ad Anello
<b>LIVELLO DI DIFFICOLTA' ITINERARI</b>	a margherita/stanziali	a margherita/stanziali	a margherita/stanziali	a margherita/stanziali	a margherita/stanziali	a margherita/stanziali	a margherita/stanziali
	bassa	bassa	bassa	bassa	bassa	bassa	bassa
	medio	medio	medio	medio	medio	medio	medio
<b>TIPOLOGIE INTERVENTI PREVISTI DAL PROGETTO</b>	alta	alta	alta	alta	alta	alta	alta
	definizione itinerari	definizione itinerari	definizione itinerari	definizione itinerari	definizione itinerari	definizione itinerari	definizione itinerari
	definizione percorso	definizione percorso	definizione percorso	definizione percorso	definizione percorso	definizione percorso	definizione percorso
<b>ACCESSIBILITA'- INTERMODALITA' considerata a progetto</b>	promozione turistica	promozione turistica	promozione turistica	promozione turistica	promozione turistica	promozione turistica	promozione turistica
	Treno	Treno	Treno	Treno	Treno	Treno	Treno
	Autobus	Autobus	Autobus	Autobus	Autobus	Autobus	Autobus
	shape navetta	shape navetta	shape navetta	shape navetta	shape navetta	shape navetta	shape navetta
<b>SERVIZI AL CICLOTURISTA considerati a progetto</b>	auto	auto	auto	auto	auto	auto	auto
	segnaletica	segnaletica	segnaletica	segnaletica	segnaletica	segnaletica	segnaletica
	aree manutenzione bici	aree manutenzione bici	aree manutenzione bici	aree manutenzione bici	aree manutenzione bici	aree manutenzione bici	aree manutenzione bici
<b>COINVOLGIMENTO POPOLAZIONE nelle scelte di progetto</b>	rete di accoglienza	rete di accoglienza	rete di accoglienza	rete di accoglienza	rete di accoglienza	rete di accoglienza	rete di accoglienza
	coordinamento	coordinamento	coordinamento	coordinamento	coordinamento	coordinamento	coordinamento
<b>PROMOZIONE - ICT</b>							
sito web esclusivo	x	x			x	x	
presenza su portali e siti web	x	x		x	x	x	
presenza su piattaforme promozionali				x	x	x	
attività sui canali social			x	x		x	
digitaliz. mappe gpx		x	x	x	x		
<b>PROMOZIONE - metodi tradizionali</b>							
eventi sensibilizzazione		x	x		x	x	x
eventi promozionali	x	x	x	x	x	x	
attività didattica x sensibilizzare	x				attività scuole-uso bicicletta		x
attività didattica formazione		x					x
esposizione fieristiche -naz.	x		x	x		x	
esposizione fieristiche -int.	x	Salone del Gusto	x	x	x	x	
punti accoglienza	allestimenti ex- stazioni	Uffici turistici comunali	x	x	Apertura BIke Room CN		Progetti moduli abitativi
distribuzione cart.mat. Info	x	x	x	x	x	x	x
progettaz. Rete servizi	x	x	x	x	Sviluppo CLUB di Prodotto	x	x
grafica mappa -cicloservizi	x	x	x				
sviluppo di pacchetti predefiniti					x		
accordi con Tour Operatori				x	x		

LEGENDA:



Tema NON affrontato dal progetto



Tema affrontato dal progetto

Tabella IX - QUADRO SINOTTICO COMPARATIVO DEI PROGETTI, Elaborazione dell'autrice su Capitolo 6 e Capitolo 7.

Osservando il quadro sinottico comparativo fornito con la tabella IX è possibile svolgere un confronto critico tra i vari progetti analizzati secondo dei parametri che ci permettono di evidenziare il taglio differente di ciascun caso e gli aspetti ricorrenti.

Tra gli aspetti ricorrenti emergono: i canali di finanziamento perseguiti, l'appartenenza degli stessi agli assi della rete regionale, ma anche alcuni aspetti di progetto. Ad esempio, la maggioranza dei casi approfonditi ha adottato un criterio di comune per la definizione. Infatti, seppur si sviluppino privilegiando una tipologia di percorso, in linea piuttosto che ad anello o a margherita, tutti i progetti presentano itinerari con differenti livelli di difficoltà. L'obiettivo di questa scelta è ovviamente quella di rispondere alle caratteristiche richieste dall'ECF per far parte di Eurovelo, ma anche quella di ampliare il proprio ventaglio di offerta e coinvolgere una gran parte dei cicloamatori sul relativo territorio.

Al contrario non tutti i progetti hanno approfondito gli aspetti di accessibilità del proprio territorio né tantomeno hanno proposto nuove soluzioni per l'intermodalità. Nonostante sia un aspetto più volte ribadito dai vari strumenti di pianificazione, vedi capitolo 1, molto spesso è rimasto un argomento citato in modo marginale nei diversi casi. Fanno eccezione: il Progetto Pit Mercantour, il quale mira a diminuire l'accessibilità in auto per sostenere sistemi di trasporto ferroviario e semplificare gli spostamenti collettivi tramite introduzione di servizi di navetta gratuiti, più adatti agli ambienti montani; ed il progetto Vento che pone l'intermodalità alla base della definizione dell'itinerario interfacciandosi in più occasioni il proprio tracciato con la rete ferroviaria.

Come è possibile osservare al fondo della tabella IX tutti i casi analizzati, ad eccezione del Canale Cavour che ha seguito un iter progettuale ben diverso, hanno investito molto di più nella promozione del progetto che nella sua infrastruttura. Questa scelta è sicuramente influenzata dalle condizioni dettate dal canale di finanziamento europeo a cui fanno riferimento, poiché il Programma Alcotra, approfondito al capitolo 5, principale finanziatore dei casi analizzati, sostiene la parte concettuale e promozionale, molto meno gli interventi infrastrutturali di maggior competenza del Fesr e del Feasr, vedi capitolo 4.

Sono stati coinvolte molte tipologie di promozione. Dalla promozione con metodi più tradizionali adottate da tutti, come la diffusione delle mappe con i percorsi, a metodi di promozione sul mondo del web, la partecipazione a fiere nazionali ed internazionali, o con metodi originali adottati solo da alcuni casi come: l'allestimenti di mostre temporanee nelle

ex stazioni ferroviarie del PIT Mercantour, la realizzazione di un punto accoglienza informativo nella Bikeroom di Cuneo prevista dal Progetto Reval, lo sviluppo di attività didattiche di sensibilizzazione e formazione sulla mobilità ciclabile,

Nel progetto Canale Cavour invece, di interesse regionale, la parte di promozione per il momento è rimasta meno sviluppata a favore della fase progettuale dell’infrastruttura, più sviluppata rispetto agli altri progetti analizzati. Gli unici canali di promozione sviluppati su questo progetto riguardano la sensibilizzazione didattica maggiormente indirizzata al settore progettuale, tramite workshop e convegni e la sensibilizzazione degli attori coinvolti tramite la Coutenza Canali Cavour. Questo progetto evidenzia come la natura privata piuttosto che pubblica del soggetto promotore del progetto influenzi il suo iter. In questo caso la Coutenza Canale Cavour, si sia sviluppato con un percorso molto diverso rispetto agli altri progetti analizzati.

## **8.2. Individuazione degli aspetti ricorrenti ed elementi utili ad ottenere i finanziamenti.**

Come emerge dalla tabella IX, che ha voluto operare un confronto critico tra i casi attraverso la lettura di diversi parametri, e dall’analisi dei sistemi di finanziamento europei, nei precedenti capitoli, esistono alcuni elementi ricorrenti nei progetti finanziati.

L’aumento della mobilità sostenibile citata nel quarto obiettivo tematico dell’attuale programmazione europea già ci evidenzia la propensione europea a sostenere questi interventi.

Nei progetti analizzati, abbiamo individuato come alcuni aspetti vengano ricorrentemente abbinati alla mobilità ciclabile per rispondere meglio a molteplici obiettivi e rendere più efficaci gli interventi.

Tra gli aspetti ricorrenti nei casi studio, riconosciuti interessanti dall’Unione Europea troviamo:

- Aumento dell’attrattività del territorio per il turismo sostenibile
- La valorizzazione del patrimonio paesaggistico architettonico, coinvolto negli itinerari e talvolta rifunzionalizzate per ospitare funzioni di servizio dell’itinerario;

- Sensibilizzare sull'utilizzo della bicicletta come mezzo
- L'integrazione di itinerari differenti per coinvolgere i vari target
- Sviluppare sistemi di Coordinamento e miglioramento dei servizi, es. Club di prodotto
- Prevedere una promozione intensa e diversificata per promuovere il territorio e l'itinerario

Giunti a questo punto dell'analisi, avendo indagato sulla diversa natura dei progetti mi è sembrato interessante proporre, in sede di tesi, un metodo di valutazione dei progetti riconosciuto e che permetta di valutarli nella loro interezza.

Per questo motivo, nei prossimi paragrafi, si approfondirà quale possa essere il metodo di valutazione più opportuno e si svilupperà l'applicazione sperimentale ad un singolo progetto.

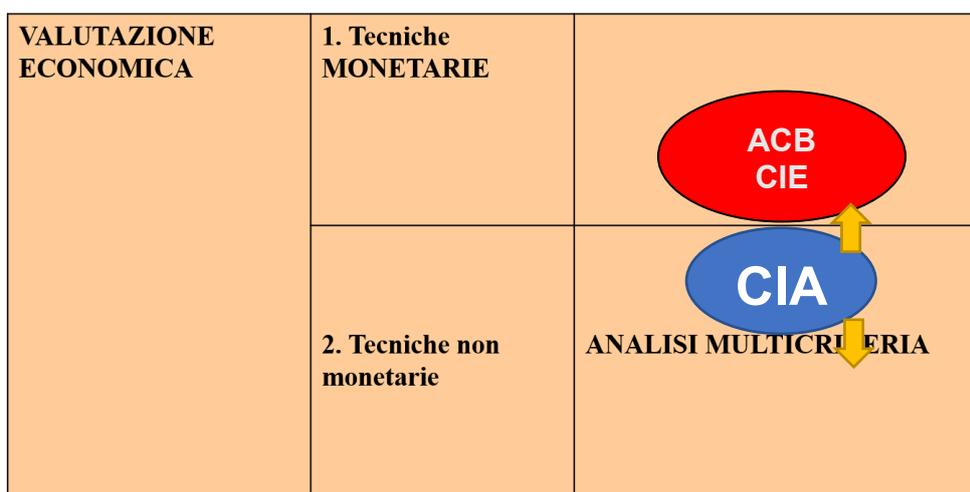
Tra i casi analizzati, ho ritenuto di maggior interesse approfondire la valutazione del progetto CycloMonviso, poiché inserito tra le priorità della rete regionale ed unico progetto con valenza internazionale già concluso, per cui è possibile valutare più oggettivamente gli impatti. Si tratterà dunque di una valutazione economica del progetto ex-ante.

### 8.3. La valutazione degli impatti del progetto sul territorio ed i vari soggetti coinvolti - La CIA - Community Impact Analysis

Nella valutazione economica di progetti di natura pubblica esistono differenti strumenti valutativi adeguati alle varie fasi di progetto: dallo studio di fattibilità, alla progettazione preliminare e definitiva.

All'interno della famiglia dell'Analisi Costi e Benefici esistono strumenti in grado di determinare gli impatti di un progetto, tenendo conto non solo degli impatti monetari, ma anche di impatti non monetari, come l'impatto sociale, culturale ed ambientale in fase preliminare del progetto, dando l'opportunità di considerare concretamente con un metodo le ricadute di un progetto pubblico sul territorio. Considerando che stiamo parlando di interventi di pubblico interesse, che svolgono principalmente un ruolo di servizio comunitario sarebbe inadeguato approcciare a tale valutazione strumenti puramente economici, come spesso si procede per interventi architettonici privati. In questo caso sebbene si possano individuare in modo abbastanza preciso i costi per la realizzazione dell'opera, diventa già più difficile attribuire un valore degli introiti, che da questa derivano ed è praticamente impossibile definire gli impatti non monetari. In un intervento per la realizzazione di una ciclovia, gli impatti non monetari sono molto rilevanti per cui si è scelto di allontanarci dal modello di Analisi Costi/Benefici comuni nel campo estimativo per indirizzarci su un sistema di valutazione di prefattibilità molto applicato per valutare le opere, gli interventi pubblici e derivante da un sistema americano; che ci permette di inserire e valutare con un metodo analitico gli impatti non monetari e le ricadute sui vari soggetti ed elementi coinvolti dal progetto **LA CIA - Community Impact Analysis**.

Figura 62 (a destra)  
 Tecniche della  
 “famiglia ACB”:  
 dall'analisi  
 finanziaria all'analisi  
 economica ,  
 Fonte:Dispense  
 universitarie -  
 Valutazione  
 Economica -  
 Docente: Cristina  
 Coscia,  
 A.A.2013/14



Dove si collocano l'ACB, la CIA e la CIE nelle fasi del ciclo di intervento di dal punto di vista PUBBLICO?

## CONFRONTO TRA ALTERNATIVE di SVILUPPO:

Programmazione

Studi di FATTIBILITA'

### 2. SCELTA

Tecniche di aiuto alla decisione



**ACB/CIA**

S.W.O.T. Analysis

### 3. 1 ANALISI DI PRE-FATTIBILITA'

(DPR 554/99)

Analisi della pre-fattibilità ambientale

Calcolo sommario della spesa

(costi standardizzati)

### 3.2 FATTIBILITA'

**CIE/VIC**



CME definitivo

CME esecutivo finale

Cronoprogramma

Elenco prezzi unitari



## 8.4. La CIA - Community Impact Analysis sul progetto “G7 - Cyclo Monviso”

Per avviare la valutazione Community Impact Analysis al caso studio è necessario svolgere un'analisi approfondita del progetto sotto diversi punti di vista.

La caratteristica di questa analisi risiede in una valutazione approfondita, che prende in considerazione molti aspetti e permette di valutare il progetto a diverse scale territoriali e in diverse fasi temporali.

Questo sistema di valutazione permette la valutazione dei progetti in tutte le loro fasi (ex ante / on going / ex – post).

Per procedere alla valutazione del progetto “Cyclo Monviso” è stato necessario individuare tutte le informazioni necessarie e determinare alcuni parametri fondamentali per la valutazione

È stato quindi consultato il materiale disponibile online sul sito del progetto e sul sito europeo, ma è stato necessario richiedere alcune informazioni all'ufficio tecnico di Racconigi, capofila del progetto e dal “Rapporto finale di Esecuzione del progetto G7” consultabile online.

### 1. Individuazione dei tempi del progetto:

I tempi influenzano in modo considerevole gli impatti, a volte anche invertendone gli effetti, per cui una valutazione maggiormente realistica è importante stabilire con chiarezza il periodo di tempo considerato.

Nella valutazione affrontata ho definito con:

**Breve – Medio periodo** = tempi di realizzazione del progetto, circa 3 anni.

**Medio – Lungo periodo** = nei 10 anni successivi alla realizzazione del progetto.

## 2. Delimitazione dell'ambito d'intervento:

- “In sito” = area territoriale su cui gli effetti del progetto sono DIRETTI e CONCATENATI
- “fuori sito” = tutto ciò che sta all'esterno, ma è fondamentale per una logica di RETE e di SISTEMA



Figura 63 Elaborazione personale, DELIMITAZIONE DELL'AMBITO TERRITORIALE D'INTERVENTO. Fonte: estratto grafico da mappa del percorso Cyclo Monviso - [http://www.regione.piemonte.it/montagna/eventi/convegni/dwd/2015/oltre/progetto\\_cyclo\\_monviso.pdf](http://www.regione.piemonte.it/montagna/eventi/convegni/dwd/2015/oltre/progetto_cyclo_monviso.pdf) [10/01/2018]

**“In Sito”** = i comuni attraversati dal tracciato della ciclo-via.

**“Fuori Sito”** = le aree attinenti ed i comuni limitrofi nel raggio di 60 km.

### 3. Individuazione degli Stakeholders:

Gli stakeholders sono soggetti coinvolti direttamente o indirettamente dall'intervento in progetto.

L'individuazione avviene per gruppi di interesse e non per singoli soggetti.

- **PRODUTTORI/OPERATORI privati**
  - Progettisti
  - Costruttori – allestimento percorsi ed aree servizi
  - Commercianti
  - Settore Turistico – ciclo-guide ed Operatori Turistici
  - Settore terziario – strutture ricettive
  - Settore terziario – noleggio bici ed E-bike e servizi
  - Associazione amici della bicicletta FIAB e simili
  - Enti Privati– ATL Associazione turismo locale
  
- **PRODUTTORI/OPERATORI pubblici**
  - Unione Europea: soggetto promotore
  - Regione Piemonte
  - Comune di Racconigi
  - Comune di Savigliano
  - Comune di Saluzzo
  - Comune di Guillestre
  
- **CONSUMATORI privati**
  - Che lavora durante l'intervento
  - Che lavora dopo l'intervento
  - Che vive – popolazione cittadina
  - Che si sposta- popolazione cittadina
  - Che visita – escursionisti a piedi
  - Che scopre – cicloescursionismo
  - Che attraversa il territorio – cicloturismo sportivo

- **CONSUMATORI privati e pubblici: popolazione**

- Che lavora durante l'intervento
- Che lavora dopo l'intervento
- Che vive - popolazione cittadina
- Che si sposta in bici- popolazione cittadina
- Che visita e scopre - ciclo escursionismo 50 km/gg
- Che cicloturismo sportivo MTB -100 km/gg
- Che cicloturismo sportivo bici da corsa -200 km/gg

#### 4. Individuazione dei Manufatti ed Elementi Fisici coinvolti

- Struttura -itinerari
- Suolo
- Servizi
- Risorse Naturali - ris. Autoctone
- Patrimonio Architettonico - culturale
- Telecomunicazioni

#### 5. Individuazione dei ATTIVITA'/USI

- SVAGO
- CICLO- ESCURSIONI
- CICLOTURISMO SPORTIVO

#### 6. Individuazione dei LINK FISICI

- Trasporto/accessibilità

## Classificazione degli IMPATTI

Definiti i parametri principali dell'analisi, si passa poi alla fase valutativa in cui si definisce l'impatto del progetto su ogni soggetto individuato nella prima parte.

È importante definire bene cosa si intende per impatto e quali tipologie di impatto si valutano. Abbiamo specificato fin dal principio che esistono due principali classificazioni di impatti: monetari e non monetari. All'interno di queste due categorie è possibile distinguerli in modo maggiormente specifico in base alla natura dell'impatto.

Per Impatto si intende: l'effetto aggregato derivante da molteplici effetti eterogenei che appartengono ad un una natura benefica

- **Impatto di natura FINANZIARIA (F) = (pecuniario)**  
determina COSTI e RICAVI legati a nuove e vecchie attività del sito considerato, ma che possono avere delle RICADUTE anche FUORI SITO e sono legati ai FINANZIAMENTI da parte degli operatori che agiscono sul PROGETTO
- **Impatto di natura FISCALE (FIS) = (pecuniario)** sia per i soggetti PUBBLICI sia per i soggetti PRIVATI è determinato da agevolazioni dal punto di vista FISCALE (es. sgravi fiscali, apertura nuovi cantieri, acquisto prima casa, ecc.)
- **Impatto ECONOMICO (E) = (non pecuniario/pecuniario)** su soggetti PUBBLICI e PRIVATI crea redistribuzione di redditi, effetti calamita, effetti a grappolo delle attività commerciali, effetti intangibili,
- **Impatto SOCIALE (S) = (non pecuniario)** ricade sia su soggetti PUBBLICI sia su soggetti PRIVATI, è di tipo intangibile e crea prestigio sociale, senso di comunità, aumento di posti di lavoro e miglioramento dei servizi pubblici
- **Impatto CULTURALE (C) = (non pecuniario)**, obiettivo principale è “produrre cultura”, sviluppando a priori nuovi strumenti conoscitivi e creando nuovi poli culturali su grande scala
- **Impatto AMBIENTALE (En) = (non pecuniario)**, agisce sulla riqualificazione ambientale, sui soggetti PUBBLICI e su quelli PRIVATI; è strettamente connesso al progetto di restauro, derivante da: interventi sui manufatti, sugli spazi pubblici e sull'ambiente antropizzato (parchi e giardini), impatti che inducono al migliorare la qualità della vita della comunità.

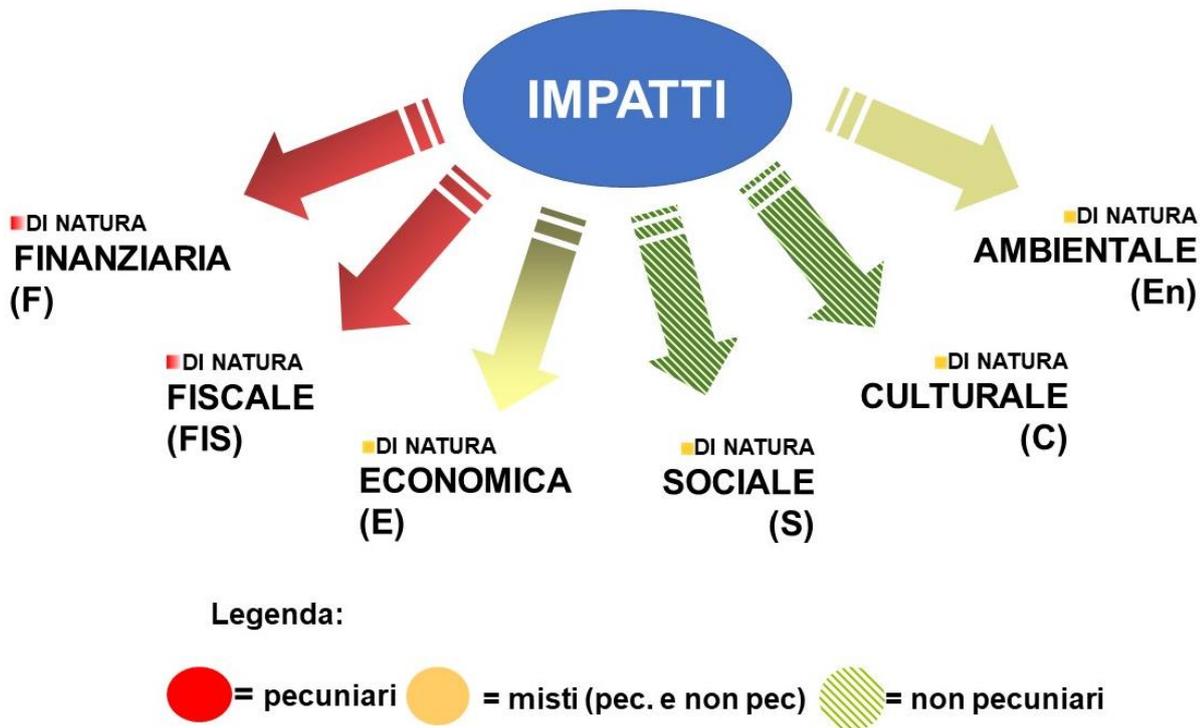


Figura 64 - SCHEMA DI CLASSIFICAZIONE DEGLI IMPATTI, Elaborazione dell'autrice su: Dispense universitarie - Valutazione Economica - Docente: Cristina Coscia, A.A.2013/14

## Scala di valutazione degli impatti

Qualunque tipologia di impatto può essere sia positivo che negativo ed avere un'intensità differente su diversi soggetti o semplicemente durante un arco temporale più o meno lungo.

Per rispondere a questa necessità si è definita la seguente scala di valutazione degli impatti, che tiene conto del differente peso degli impatti.

<b>LEGENDA - PESO DEGLI IMPATTI</b>	
Forte Impatto Positivo	
Medio Impatto Positivo	
Lieve Impatto Positivo	
Nessun Impatto	
Lieve Impatto Negativo	
Medio Impatto Negativo	
Forte Impatto Negativo	

*Tabella X LEGENDA PESO GRADUATO DEGLI IMPATTI DI PROGETTO, Elaborazione dell'autrice su: Dispense universitarie - Valutazione Economica - Docente: Cristina Coscia, A.A.2013/14*

Stabiliti, dunque, tutti i parametri fondamentali per l'impostazione della CIA ho analizzato quale fosse l'impatto del progetto per ciascun soggetto o elemento coinvolto dal progetto stesso, indicati nella prima colonna a sinistra della tabella, se si trovassero in loco o fuori loco ed in due differenti archi temporali: il primo corrispondente alla realizzazione ed avvio, l'altro quella utilizzazione e gestione del sistema a progetto.

Ad esempio, per la categoria dei progettisti sul breve periodo "in sito" il progetto avrà un medio impatto finanziario positivo (costi e ricavi dei nuovi progetti/ finanziamenti studio di fattibilità) ed un lieve impatto economico positivo (ridistribuzione del reddito) e nullo "fuori sito".



GRUPPI DI RIFERIMENTO	EFFETTI SUL BREVE - MEDIO PERIODO( tempi di realizzazione del progetto circa 3 anni)												EFFETTI SUL MEDIO- LUNGO PERIODO ( nei 10 anni successivi)											
	IMPATTI - SITO ( Comuni attraversati dalla ciclovia)						IMPATTI - FUORI SITO nel raggio di 60 km						IMPATTI - SITO ( Comuni attraversati dalla ciclovia)						IMPATTI - FUORI SITO nel raggio di 60 km					
	Pecuniari			Non pecuniari			Pecuniari			Non pecuniari			Pecuniari			Non pecuniari			Pecuniari			Non pecuniari		
	F	Fis	E	S	C	Am	F	Fis	E	S	C	Am	F	Fis	E	S	C	Am	F	Fis	E	S	C	Am
Che lavora durante l'intervento	ricavi			ridistribuzione del reddito																				
Che lavora dopo l'intervento	ricavi			ridistribuzione del reddito										ricavi		ridistribuzione del reddito	prestigio sociale e nuove opportunità di occupazione	sviluppo della cultura del cicloturismo e della mobilità sostenibile				ridistribuzione del reddito		
Che vive - popolazione cittadina				ridistribuzione del reddito	senso di comunità											ridistribuzione del reddito	senso di comunità	valorizzazione del patrimonio culturale	miglioramento della qualità della vita					
Che si sposta - popolazione cittadina					miglioramento dei servizi	cultura mobilità sostenibile	miglioramento della qualità della vita											cultura mobilità sostenibile	miglioramento della qualità della vita					
Che visita - escursionisti a piedi						valorizzazione del patrimonio culturale	miglioramento della qualità della vita																	
Che scopre - cicloescursionismo				ridistribuzione del reddito		sviluppo della cultura del cicloturismo	valorizzazione del territorio									ridistribuzione del reddito		valorizzazione del patrimonio culturale	valorizzazione del territorio			ridistribuzione del reddito	valorizzazione del patrimonio culturale	valorizzazione del territorio
Che attraversa il territorio- cicloturismo sportivo				ridistribuzione del reddito		sviluppo della cultura del cicloturismo	miglioramento della qualità della vita									ridistribuzione del reddito		sviluppo della cultura del cicloturismo	miglioramento della qualità della vita			ridistribuzione del reddito	sviluppo della cultura del cicloturismo	miglioramento della qualità della vita
<b>MANUFATTI/ ELEMENTI FISICI:OFFERTA</b>																								
Struttura -itinerari	costo allestimento itinerari				miglioramento dei servizi	valorizzazione del patrimonio culturale e sostegno cultura del cicloturismo	valorizzazione del territorio e miglioramento della qualità della vita							costi di manutenzione			effetto a grappolo	identità sociale	valorizzazione del patrimonio culturale	valorizzazione del territorio			valorizzazione del patrimonio culturale	valorizzazione del territorio
Suolo	costo allestimento itinerari						messi in sicurezza dei percorsi esistenti							costi di manutenzione			effetto a grappolo			messi in sicurezza dei percorsi esistenti				
Servizi	costo allestimento itinerari			ridistribuzione del reddito	miglioramento dei servizi									costi di manutenzione			ridistribuzione del reddito	miglioramento dei servizi						
Risorse Naturali - ris. Autoctone	costo allestimento itinerari			effetto intangibile	senso di comunità		valorizzazione del territorio							costi di manutenzione			effetto intangibile	senso di comunità		valorizzazione del territorio				
Patrimonio Architettonico - culturale	costo allestimento itinerari			effetto intangibile	senso di comunità	valorizzazione del patrimonio culturale								costi di manutenzione			effetto intangibile	senso di comunità	valorizzazione del patrimonio culturale					
Telecomunicazioni	costo allestimento itinerari			effetto intangibile						crescita delle opportunità economiche con effetto intangibile				costi di manutenzione			crescita delle opportunità economiche con effetto intangibile	identità sociale e prestigio sociale	valorizzazione del patrimonio culturale e sostegno cultura del cicloturismo			crescita delle opportunità economiche con effetto intangibile	identità sociale e prestigio sociale	valorizzazione del patrimonio culturale e sostegno cultura del cicloturismo
<b>ATTIVITA'/USI</b>																								
SVAGO	costo sistemazione				senso di comunità	valorizzazione del patrimonio culturale	miglioramento della qualità della vita											senso di comunità	valorizzazione del patrimonio culturale	miglioramento della qualità della vita				
CICLO- ESCURSIONI	costo sistemazione				miglioramento dei servizi	cultura mobilità sostenibile	miglioramento della qualità della vita											miglioramento dei servizi	cultura mobilità sostenibile	miglioramento della qualità della vita				cultura mobilità sostenibile
CICLOTURISMO SPORTIVO	costo sistemazione				miglioramento dei servizi	valorizzazione del patrimonio culturale	miglioramento della qualità della vita											miglioramento dei servizi	valorizzazione del patrimonio culturale	miglioramento della qualità della vita				cultura mobilità sostenibile
<b>LINK FISICI</b>																								
Trasporto/accessibilità	costo sistemazione				miglioramento dei servizi	valorizzazione del patrimonio culturale e sostegno cultura del cicloturismo						valorizzazione del patrimonio culturale e sostegno cultura del cicloturismo		costi di manutenzione				miglioramento dei servizi	valorizzazione del patrimonio culturale e sostegno cultura del cicloturismo					valorizzazione del patrimonio culturale e sostegno cultura del cicloturismo

Tabella XIII Applicazione Sperimentale della Community Impact Analysis al progetto Cyclo Monviso – Visualizzazione completa – parte 2/2

Come è possibile osservare nella Tabella XI, in cui viene sviluppata la valutazione del Progetto “Cyclo Monviso” utilizzando il metodo CIA, gli impatti del progetto sono molteplici e si riflettono in modo differente su soggetti e tempistiche.

Gli impatti del progetto in generale acquisiscono un valore maggiormente positivo con il passare del tempo, anche se sono previsti dei riscontri positivi già nei primi tre anni soprattutto sugli impatti non pecuniari.

Da un punto di vista dei Produttori sia pubblici che privati, queste categorie registrano in un rimo tempo un impatto fiscale fortemente negativo, legato alla fase iniziale di investimento molto alta e qualche lieve impatto finanziario positivo nel breve periodo è dovuto ad un rientro che può avvenire per i pagamenti dei lavori eseguiti, all'aumento delle prenotazioni nelle strutture ricettive e al reddito dei comuni legato al noleggio delle biciclette. Altri impatti lievemente negativi si registrano anche a livello ambientale, dove seppur trattandosi di percorsi per lo più esterni ai nuclei urbani, lo sviluppo dei cantieri causa la temporanea modifica della mobilità ordinaria. Il miglioramento dei servizi, lo sviluppo della cultura cicloturistica e la redistribuzione del reddito e la ricezione dei finanziamenti europei generano numerosi impatti positivi. Nei successivi dieci anni gli stessi soggetti nonostante si continuino a registrare degli impatti di natura finanziaria mediamente negativi dovuti ai costi di manutenzione ed ai costi amministrativi di gestione da sostenere e l'assenza di impatti fiscali positivi poiché avranno esaurito i finanziamenti, diversi impatto di natura economica e non pecuniaria aumenteranno positivamente.

Analogamente ai soggetti produttori/operatori, anche l'impatto sui manufatti e sulle attività ed usi subiranno un impatto finanziario negativo, ma diversi sono gli impatti del progetto positivi sia a livello economico, ma anche sociale, culturale ed ambientale che si mantengono ed in alcuni casi sulle attività cicloturistiche aumenteranno l'effetto sul medio-lungo periodo.

La popolazione che fruisce in vario modo del progetto non avrà quasi mai un impatto finanziario o fiscale, se non direttamente coinvolto nella realizzazione, ma in sito beneficia fin da subito di un impatto economico generato da una redistribuzione del reddito e da un miglioramento della qualità della vita, registrando diversi impatti economici, sociali, culturali ed ambientali positivi. Anche fuori sito, sul lungo periodo, aumentano in positivo gli impatti economici, culturali ed ambientali.

Per quanto riguarda l’impatto generico del progetto sulle aree territoriali più distanti, oltre i 60 chilometri dal percorso, sebbene in principio possa considerarsi nullo sul lungo periodo si evidenziano degli impatti economici, sociali, culturali ed ambientali positivi.

La Community Impact Analysis del progetto Cyclo Monviso è mediamente positiva.

Applicare il metodo della CIA ha dunque permesso di valutare il progetto in modo sicuramente più oggettivo e confrontabile con altri progetti valutabili con lo stesso metodo e stessi parametri. positivamente il progetto.

## Conclusioni

Dall'analisi effettuata emerge che lo sviluppo di un sistema di mobilità sostenibile cicloturistica può costituire un ottimo volano per la valorizzazione territoriale. Una potenzialità confermata, come detto, da diversi esempi di successo (Tabella II).

Questa considerazione, inoltre, non è solamente derivata da un'analisi comparata di molteplici progetti nazionali ed internazionali sul tema, ma è frutto di un approfondimento valutativo sullo specifico progetto CycloMonviso. Infatti, ci si è resi conto che sebbene gli impatti dei vari progetti siano abbastanza evidenti già in una prima fase di lettura critica, applicare un metodo valutativo "robusto" e riconosciuto dalla comunità scientifica può dare una maggiore quantità di informazioni e rende molto più oggettivo e trasparente le potenzialità del progetto, distinguere le relative priorità. Lo strumento della Community Impact Economy (CIA) ha consentito di valutare i diversi impatti economici e non, generati dal progetto sul medio e lungo periodo, ragionando sui soggetti coinvolti e sul territorio stesso.

La mobilità ciclabile può rispondere in modo adeguato sia alle esigenze degli ambienti urbani, come soluzione per decongestionare il traffico e ridurre l'inquinamento, sia alle esigenze degli spazi rurali, più isolati e periferici. In questi luoghi svolge un ruolo di riconnessione del territorio e valorizzazione del patrimonio paesaggistico architettonico dislocato fuori dai centri urbani, migliorandone accessibilità e visibilità. Tuttavia, per innescare dei meccanismi di valorizzazione e crescita di nuove opportunità per il territorio, non è sufficiente concentrarsi su interventi puntuali che soddisfino esclusivamente gli spostamenti con un metodo alternativo. La grande opportunità, infatti, è la messa a sistema di un insieme di percorsi e servizi per i cicloamatori, che coinvolga e coordini le diverse scale territoriali, in una rete di itinerari capace di aumentare l'attrattività dei territori e generare una crescita del turismo sostenibile ed il relativo indotto.

Sviluppare questo sistema di mobilità lento richiede investimenti sul territorio, sia in termini di pianificazione, ma anche di realizzazione dell'infrastruttura. Tuttavia, con un'attenta progettazione delle ciclovie, adottando un approccio volto al recupero e restauro di percorsi secondari e sedimi stradali e ferroviari abbandonati, è possibile minimizzare gli investimenti e valorizzare l'esistente.

Il cicloturismo si presta in modo particolare alla valorizzazione del nostro patrimonio architettonico e paesaggistico (tipico per la sua ampia disponibilità e diffusione irregolare su

tutto il territorio), poiché esalterebbe le sue peculiarità facendoli scoprire in modo inaspettato, lungo percorsi che li valorizzerebbe in modo sostenibile.

Inoltre, lungo gli itinerari, l'esigenza di nuovi servizi al cicloatore potrebbe generare ulteriori riqualificazioni e rifunzionalizzazioni dei beni attualmente abbandonati, come: l'ex patrimonio ferroviario (dalle stazioni alle strade ferrate abbandonate) ed antichi percorsi in disuso.

L'Unione Europea sostiene ed è autrice del progetto cicloturistico EuroVelo, ritenuto un'opportunità importante per tutto il territorio e per le potenziali ricadute benefiche su vari ambiti. Per questo motivo, mette a disposizione risorse economiche per favorire la definizione e realizzazione degli itinerari. Come evidenzia il confronto tra i progetti analizzati (Capitolo 8 – vedi: tabella IX) i finanziamenti sostengono ed influenzano molto l'evoluzione di questo fenomeno. Difatti, sebbene sia positivo che in un'ottica di aiuti comunitari non miri ad interventi di tipo puntuale, il rischio opposto è quello di rendere troppo astratti i progetti. A seguito delle problematiche rilevate nella prima programmazione, dove si finanziavano interventi di tipo puntuale, le direttive europee si sono poi indirizzate sul versante opposto, sostenendo progetti volti a fasi preventive come: pianificazione, promozione e studio di fattibilità. Questa modifica nella programmazione è sicuramente migliorativa, poiché permette l'incremento di progetti più articolati che alimentino dei sistemi di sviluppo del territorio in base alle loro reali esigenze e peculiarità. Tuttavia, per agevolare concretamente l'evoluzione del cicloturismo, sarebbe opportuno implementare la possibilità di sostenere i progetti più rilevanti nella loro realizzazione.

Ovviamente i fondi sono limitati ed è quindi importante considerare le opportunità offerte dal settore valutativo. L'attuale programmazione ha già introdotto alcuni parametri valutativi aggiuntivi attraverso le condizionalità ex-ante ed il performance framework (vedi capitolo 3).

La gestione delle priorità coinvolge anche il coordinamento territoriale.

La realizzazione di una rete cicloturistica è un progetto che non può scindere dal suo legame con il territorio. Per ottenere una buona progettazione è indispensabile coinvolgere nella partecipazione al progetto tutte le scale territoriali in modo coordinato. A livello nazionale la pianificazione coordinata tra il MIT -Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti - ed il MiBACT – Ministero dei Beni ed Attività Culturali e del Turismo – e Regioni ha definito i dieci assi principali, con rimando alle ultime per la realizzazione. Inoltre, diverse Regioni tra cui il

Piemonte hanno sviluppato la rete cicloturistica di interesse regionale. L'anello di congiunzione tra progetti a scala sovracomunale e le direttrici regionali e nazionali è svolto dalla Regione che ha un ruolo essenziale per evitare la realizzazione di percorsi sconnessi e mal organizzati. La Regione Piemonte, nel suo ruolo di coordinatore, ha definito la maglia di itinerari di interesse regionale nel 2015. Negli ultimi anni sostiene il cicloturismo attraverso dei finanziamenti volti a sostenere gli interventi a favore del territorio di competenza.

Tra i criteri di selezione della regione Piemonte, per attribuire i finanziamenti, viene data priorità ai progetti appartenenti alla rete di percorsi di interesse regionale.

Attraverso lo studio ed il confronto tra diversi progetti cicloturistici avviati sul territorio piemontese, si nota un aumento di interesse su queste tematiche, ma nonostante l'impegno regionale per incentivare la sinergia tra progetti di più ampio raggio, la maggior parte di questi focalizza l'interesse esclusivamente sul singolo territorio e sui relativi canali di accesso. Questo tipo di approccio genera una rete di percorsi che risulta ancor molto frammentata.

A tale proposito, una possibile sfida per il futuro potrebbe consistere nell'implementare il coordinamento di questi progetti non solo con raccordi di congiunzione, ma lavorando in modo sinergico già nelle fasi preliminari della progettazione. In modo tale da creare dei tavoli di coordinamento tra la regione ed i vari promotori locali. Sinergia e coordinamento nello sviluppo di queste proposte.

Inizialmente, per migliorare il sistema di coordinamento senza burocratizzare troppo il sistema, si potrebbe valutare l'introduzione di alcuni strumenti valutativi più snelli. In particolare, si potrebbero introdurre degli indicatori qualitativi capaci di misurare l'efficacia del singolo progetto ai fini della rete, a cui attribuire pesi differenti in base alle reali connessioni del singolo progetto (forti/deboli) con la maglia d'interesse regionale, nazionale ed europeo. Un'ipotesi che ritengo possa aiutare il ruolo coordinativo della Regione nella pianificazione della graduatoria dei progetti da finanziare, poiché permetterebbe di stabilire delle priorità sugli interventi di maggiore influenza, attraverso l'adozione di un metodo oggettivo e trasparente.

Inoltre, dichiarare l'adozione di nuovi parametri valutativi, stimolerebbe il territorio ad evolvere la propria pianificazione locale in modo da soddisfarli, elevando la qualità delle proposte e accelerando l'efficacia della rete.

## Bibliografia

### **Valutazione e valorizzazione**

AA.VV., *Valutare programmi e progetti di sviluppo turistico*, Quaderni dell'Associazione di Valutazione, Franco Angeli, Milano.

Associazione di Valutazione Italiana [www.valutazioneitaliana.it]

BAGNULO A., LA ROSA O., "La domanda di valutazione nei programmi di sviluppo regionale: l'esperienza dei progetti cofinanziati dai fondi strutturali", in *Rassegna Italiana di Valutazione*, a. VIII, n. 30, 2004 pp.151-161

C. Occelli, "Nuovo VS antico. Riflessioni intorno al tema della memoria", in E. Vassallo, A. Ferlenga, F. Schellino (a cura di) *Antico e Nuovo. Architetture e Architettura*, Il Poligrafo, Padova 2007, pp965-974

C. Occelli, R. Palma, "Architetture geografiche e invenzione architettonica del territorio. Restauro e progetto degli insediamenti rurali lungo il terrazzo fluviale del Po torinese", <<ARCHITETTURA DEL PAESAGGIO>>, n°20, 2009

CAROLI M., *Il marketing territoriale*, Franco Angeli, Milano 1999

COSCIA C., BOLLO A., *Gli strumenti economico estimativi nel decision-making e nella verifica di sostenibilità dei progetti di riuso*, in R. IENTILE, E. ROMEO (a cura di), *La conservazione dell'architettura e del suo contesto, protocollo per la valutazione integrata del patrimonio di Pinerolo, Celid, Torino, 2009*

CRONBACH L.J. et al., *Toward reform of program evaluation*, Jossey Bass, San Francisco 1980

CURTO R., STELLIN G., *Estimo e valutazione: metodologie e casi studio*, De Rosa, Roma, 2007

CURTO R., *Strategie e progetti per valorizzare e gestire il patrimonio esistente*, in "Genio Rurale", n. 12, dicembre 2003

DE RITA G., BONOMI A., *Manifesto per lo sviluppo locale. Dall'azione di comunità ai Patti Territoriali*, Bollati Boringhieri, Torino 1998

DEMATTEIS G., *Possibilità e limiti dello sviluppo locale*, in *Sviluppo locale*, I, 1994, pp. 10-30

- FANCIULLACCI D., GUELFY CARLO C., PENNISI G. (a cura di), *Valutare lo sviluppo – Volume primo. Metodologia e tecnica della valutazione retrospettiva dei progetti, volume secondo. Il processo decisionale*, Franco Angeli, Milano 1991
- FERLAINO FIORENZO, *Strumenti per la valutazione ambientale della città e del territorio*, Franco Angeli, 2010
- FERRERO G., *Valutare i programmi complessi*, L'Artistica, Savigliano 2004
- FLORIO M., *La valutazione degli interventi pubblici. I progetti di sviluppo dell'Unione Europea e nell'esperienza internazionale*, 2 voll Franco Angeli, Milano 2002
- FLORIO M., *La valutazione delle politiche di sviluppo locale*, in BRANCATI R: (a cura di), *Analisi e metodologie di valutazioni delle politiche industriali*, Angeli, Milano 2001
- FLORIO M., *La valutazione in rete: una riflessione sul percorso costitutivo*, in RIV, n29, 2004, pp. 73-91
- FORMEZ: [www.formez.it]
- FUSCO GIRARD L., NIJAMP P., *Le valutazioni per lo sviluppo sostenibile della città e del territorio*, Angeli, Milano 2000
- GIARDINELLI S., SANTONI M., *Analisi degli scenari locali per uno sviluppo sostenibile. Un metodo per interventi di sviluppo e tutela dei sistemi ambientali locali*, Franco Angeli, Roma 2003
- GIULIANO BARTOLOMEI, ALESSANDRA MARCOZZI, *I fondi europei (2014-2020). Guida operativa per conoscere ed utilizzare i fondi europei*, EPC, 2016<sup>2</sup>
- GROSSI R. M. MENEGUZZO (a cura di), *La valorizzazione del patrimonio culturale per lo sviluppo locale*, Primo rapporto di Federculture, Touring Editore, Milano 2002
- LICHFIELD N., *Il metodo di valutazione di impatto comunitario*, in Di Stefano R., Siola U. (a cura di), *Rigenerazione dei centri storici: il caso di Napoli*, Ed. Il Sole 24 Ore, Napoli, 1988
- LICHFIELD N., *Metodi di valutazione nella pianificazione urbana e territoriale. Teoria e casi studio*, IRIS, Bari 1989
- MAGNAGHI A., *Il progetto locale*, Bollati Boringhieri, Torino, 2000
- MAIRATE A., "Quale futuro della valutazione in Europa?", *Rassegna italiana di Valutazione*, a. X, n.34, 2006, pp. 75-79.
- MAURO CAPPELLO, *Guida ai fondi europei 2014-2020*, Maggioli Editore, 2015
- Verso una strategia europea per una mobilità sostenibile: linee d'azione per gli enti locali*, Volume 96 di Collana di urbanistica, Osservatorio città sostenibili (Piedmont, Italy), FrancoAngeli, 2004

ROMINA RAPONI, Finanziamenti comunitari: condizionalità senza frontiere. La finta solidarietà dell'Unione Europea, Imprimatur editore, 2016

### **Circuiti, ciclovie e infrastrutture**

Aa.vv. (2009) *The european cycle route network EuroVelo challenges and opportunities for sustainable tourism*, a cura di Institute of Transport and Tourism, University of Central Lancashire, e Centre for Sustainable Transport and Tourism, Breda University, Comitato Europarlamentare per Trasporti e Turismo.

Aa.vv. (2009) *The european cycle route network EuroVelo challenges and opportunities for sustainable tourism*, a cura di Institute of Transport and Tourism, University of Central Lancashire, e Centre for Sustainable Transport and Tourism, Breda University, Comitato Europarlamentare per Trasporti e Turismo.

AA.VV., National Policies to Promote Cycling, Implementing Sustainable urban travel policies: moving ahead, European Conference Of Ministers of Transport, 2004

AA.VV., Pedalitalia & Mobilità Dolce, Idee e Proposte, Quarto Seminario Nazionale sul Cicloturismo & Convegno su Turismo e Mobilità Dolce, Atti del Seminario, mercoledì 7 Ottobre 2009

AA.VV., The European Cycle Route Network Eurovelo Study, Parlamento Europeo, Brussels, 2012

Bodor A. (2014) *Cycling for growth: using european funds for cycling*, Cycling Tourism and Regional Policy, (<https://ecf.com/groups/using-european-funds-cycling>).

C. Occelli, R. Palma, "L'invenzione del MiTO. Il Futuro del Canale Cavour (1863- 1866)", <<ANANKE>>, vol. 4, 2012, pp. 212-219

C. Occelli, R. Palma, "Lo stupore della lentezza. Ciclovie, infrastrutture e nuovi immaginari territoriali", << ARCHITETTURA DEL PAESAGGIO >>, n.24, 2011, pp. 1-11

C. Occelli, R. Palma, "Tempo libero, luoghi ritrovati: una città d'acqua lungo il Po", in F. Acuto, F. Bonfante (a cura di), <<Sport, città e tempo libero. Un'ipotesi di lavoro.>>, Maggioli, Santarcangelo di Romagna 2011, pp.125-136

C. Occelli, R. Palma, Mario Sassone, "La ciclostrada del Canale Cavour. Una via a bassa velocità tra Torino e Milano, Araba Fenice, Boves(CN)2012

Cozzi M., *Piste Ciclabili: manuale di progettazione e guida alla moderazione del traffico*, Milano, Il Sole 24 ore, 1999

SAJEDUE, *Uno spazio per vivere la città: gli spazi accessori, piste ciclabili, percorsi pedonali e aree attrezzate*, Bologna, Ente autonomo per le fiere, 1984

## **Normativa**

Legge 28 giugno 1991, n. 208, Interventi per la realizzazione di itinerari ciclabili e pedonali nelle aree urbane.

Decreto 6 luglio 1992, n.467, Regolamento concernente l'ammissione al contributo statale e la determinazione della relativa misura degli interventi per la realizzazione di itinerari ciclabili e pedonali nelle aree urbane, art.3, comma 2, della legge 28 giugno 1991, n. 208.

Circolare 31 marzo 1993, n. 432, Circolare esplicativa del decreto interministeriale in data 6 luglio 1992, n. 467, avente per oggetto: Regolamento concernente l'ammissione al contributo statale e la determinazione della relativa misura degli interventi per la realizzazione di itinerari ciclabili e pedonali nelle aree urbane in attuazione dell'art. 3, comma 2, della legge 28 giugno 1991, n. 208.

Legge 19 ottobre 1998, n. 366, Norme per il finanziamento della mobilità ciclistica.

Decreto Ministeriale N. 557 del 30/11/1999, Regolamento recante norme per la definizione delle caratteristiche tecniche delle piste ciclabili.

Regione Piemonte, Norme tecniche per la progettazione, realizzazione e segnalazione di piste e percorsi ciclabili in sede urbana e extraurbana, d.g.r. 85-19500, maggio 1997

## **SITOGRAFIA**

### **Manualistica on line**

European Cyclists Federation (<http://www.ecf.com>), Manualistica della European Cyclist Federation

[http://www.ecf.com/3051\\_1\\_100115\\_Signing\\_EuroVelo\\_e\\_ZW\\_sml](http://www.ecf.com/3051_1_100115_Signing_EuroVelo_e_ZW_sml)

Regione Piemonte, normativa

[www.regione.piemonte.it/trasporti/piste\\_cicl/dwd/norme.pdf](http://www.regione.piemonte.it/trasporti/piste_cicl/dwd/norme.pdf)

Regione Lombardia, Manuale per la realizzazione della rete ciclabile regionale, d.g.r. 22 dicembre 1999, n. VII/47207 (versione aggiornata, 2000)

[http://www.regione.lombardia.it/cs/Satellite?c=Redazionale\\_P&childpagename=DG\\_Ambiente%2FDetail&cid=1213356849883&packedargs=NoSlotForSitePlan%3Dtrue%26menu-to-render%3D1213356591912&pagename=DG\\_QAWrapper](http://www.regione.lombardia.it/cs/Satellite?c=Redazionale_P&childpagename=DG_Ambiente%2FDetail&cid=1213356849883&packedargs=NoSlotForSitePlan%3Dtrue%26menu-to-render%3D1213356591912&pagename=DG_QAWrapper)

*Regione Puglia, Assessorato Trasporti, Reti ciclabili in area Mediterranea, Vademecum della ciclabilità, (soggetto attuatore FIAB)*

[http://www.regione.puglia.it/www/web/files/trasporti/CYRONMED\\_completo\\_web.pdf](http://www.regione.puglia.it/www/web/files/trasporti/CYRONMED_completo_web.pdf)

*Regione Toscana, Piste ciclabili in ambito fluviale: manuale tecnico*

[http://www.regione.toscana.it/regione/export/RT/sito-RT/Contenuti/sezioni/ambiente\\_territorio/visualizza\\_asset.html\\_420616637.html](http://www.regione.toscana.it/regione/export/RT/sito-RT/Contenuti/sezioni/ambiente_territorio/visualizza_asset.html_420616637.html)<http://www.interreg-alcotra.eu/it/attualita/feedback-sul-2016-un-anno-ricco-di-progetti>

## **Cicloturismo**

[http://www.europarl.europa.eu/thinktank/en/document.html?reference=IPOL-TRAN\\_ET\(2012\)474569](http://www.europarl.europa.eu/thinktank/en/document.html?reference=IPOL-TRAN_ET(2012)474569)

<http://www.eurovelo.org/downloads/studies/>

<http://www.eurovelo.org/euroveloorganisation/coordination-centres/annual-necccs-meeting/arnhem-2017/>

<http://www.mit.gov.it/sites/default/files/media/normativa/2018-01/DM%2012%20del%2025-01-2018%20all3.pdf>

[http://www.mit.gov.it/sites/default/files/media/progetti/2018-01/DM\\_468\\_27-12-2017.pdf](http://www.mit.gov.it/sites/default/files/media/progetti/2018-01/DM_468_27-12-2017.pdf)

[http://www.parcotreja.it/public/it/news/articoli/doc/14\\_02\\_GazzettAmbiente\\_CicloviasPo.pdf](http://www.parcotreja.it/public/it/news/articoli/doc/14_02_GazzettAmbiente_CicloviasPo.pdf)

<http://www.turismo.beniculturali.it/wp-content/uploads/2018/01/piano-mobilit%C3%A0-turistica-2017-2022.pdf>

[https://ecf.com/eu\\_cycling\\_strategy](https://ecf.com/eu_cycling_strategy)

<https://ecf.com/groups/ecf-report-hgv-cabs-direct-vision-and-amendments-directive-9653-full-report>

<https://ecf.com/news-and-events/news/flow-we-changed-meaning-congestion>

[https://ecf.com/sites/ecf.com/files/ECF-report-on-HGV-cabs-direct-vision-and-amendments-to-Directive-96\\_3.pdf](https://ecf.com/sites/ecf.com/files/ECF-report-on-HGV-cabs-direct-vision-and-amendments-to-Directive-96_3.pdf)

<https://ecf.com/topics/bike-sharing>

<https://www.ingenio-web.it/20001-piste-ciclabili-inizia-lesame-tecnico-del-riparto-dei-162-milioni-per-le-dieci-ciclovie>

## **Programmazione Europea**

[http://ec.europa.eu/regional\\_policy/it/policy/how/priorities](http://ec.europa.eu/regional_policy/it/policy/how/priorities)

<http://fondistrutturali.formez.it/sites/all/files/2.2.5-lo-performance-framework.pdf>

[http://h2020-flow.eu/fileadmin/user\\_upload/Deliverables/15\\_quick\\_facts\\_eng\\_FINAL.pdf](http://h2020-flow.eu/fileadmin/user_upload/Deliverables/15_quick_facts_eng_FINAL.pdf)

[http://h2020-flow.eu/fileadmin/user\\_upload/flow\\_D\\_3.5\\_Implementers\\_Guide.pdf](http://h2020-flow.eu/fileadmin/user_upload/flow_D_3.5_Implementers_Guide.pdf)

[http://h2020-flow.eu/fileadmin/user\\_upload/FLOW\\_D2.4\\_Guidelines\\_PTV\\_FINAL\\_20180309.pdf](http://h2020-flow.eu/fileadmin/user_upload/FLOW_D2.4_Guidelines_PTV_FINAL_20180309.pdf)

<http://porfesr.regione.campania.it/it/por-in-sintesi/il-contesto-c9i3/la-programmazione-2014-2020?page=1>

[http://www.beniculturali.it/mibac/export/MiBAC/sito-MiBAC/Contenuti/MibacUnif/Comunicati/visualizza\\_asset.html\\_97675053.html](http://www.beniculturali.it/mibac/export/MiBAC/sito-MiBAC/Contenuti/MibacUnif/Comunicati/visualizza_asset.html_97675053.html)

<http://www.ideawebtv.it/pillole-piemonte/45456-via-libera-ai-progetti-interreg-alcotra-italia-francia-oltre-19-milioni-per-enti-ed-associazioni-cuneesi>

<http://www.interreg-alcotra.eu/it/decouvrir-alcotra/les-projets-finances/jardival-valorizzazione-dei-giardini-della-riviera-franco>

<http://www.interreg-alcotra.eu/it/decouvrir-alcotra/les-projets-finances/natcult-natura-e-cultura-tutti>

<http://www.interreg-alcotra.eu/it/decouvrir-alcotra/les-projets-finances/borderscapes>

<http://www.interreg-alcotra.eu/it/scopri-alcotra/i-progetti-finanziati>

[http://www.isfort.it/sito/statistiche/Congiunturali/Annuali/RA\\_2015.pdf](http://www.isfort.it/sito/statistiche/Congiunturali/Annuali/RA_2015.pdf)

<http://www.mit.gov.it/node/5383>

[http://www.regione.piemonte.it/europa2020/dwd/comSorv/22maggio2018/FESR\\_obiettivi.pdf](http://www.regione.piemonte.it/europa2020/dwd/comSorv/22maggio2018/FESR_obiettivi.pdf)

[http://www.regione.piemonte.it/europa2020/dwd/comSorv/22maggio2018/20180515\\_Presentazione%20modifica%20POR\\_FSE.pdf](http://www.regione.piemonte.it/europa2020/dwd/comSorv/22maggio2018/20180515_Presentazione%20modifica%20POR_FSE.pdf)

[http://www.regione.piemonte.it/europa2020/dwd/comSorv/8A\\_quadrodiattuazionePORFESR14\\_20def.pdf](http://www.regione.piemonte.it/europa2020/dwd/comSorv/8A_quadrodiattuazionePORFESR14_20def.pdf)

[http://www.regione.piemonte.it/montagna/eventi/convegni/dwd/2015/oltre/progetto\\_cyclomonviso.pdf](http://www.regione.piemonte.it/montagna/eventi/convegni/dwd/2015/oltre/progetto_cyclomonviso.pdf)

<https://www.adfc.de/radreiseanalyse/die-adfc-radreiseanalyse-2018>

## **Progetti ed itinerari cicloturistici**

<http://www.cicloalpinismo.com/p/elenco-itinerari.html>

<http://www.cicloalpinismo.com/p/elenco-itinerari.html>

<http://www.ciclodolomiti.eu/?nid=2&lang=it>

<http://www.interreg-alcotra.eu/it/decouvrir-alcotra/les-projets-finances/alp-mediterr-destinatione-turistica-le-alpi-del-mediterraneo>

<http://www.interreg-alcotra.eu/it/decouvrir-alcotra/les-projets-finances/veloviso>

<http://www.interreg-alcotra.eu/it/decouvrir-alcotra/les-projets-finances/alp-mediterr-destinatione-turistica-le-alpi-del-mediterraneo>

<https://bikewm.com/it>

<https://ecf.com/groups/report-electromobility-all-financial-incentives-e-cycling>

<https://ecf.com/news-and-events/news/cyclists-and-public-bike-sharing-%E2%80%93-best-kept-secret-smart-city-data-collection>

<https://www.keep.eu/keep/project-ext/6333/BIKE%20TOURISM>

<https://www.piste-ciclabili.com/itinerari/816-ciclabile-lungo-il-canale-cavour>

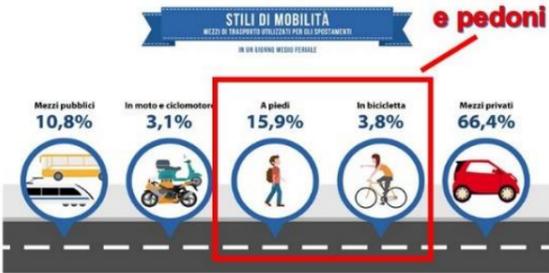
# IL TEMA DEL CICLOTURISMO NEL PROCESSO DI VALORIZZAZIONE

## TOPICS



LE RAGIONI PER CUI REALIZZARE UNA RETE CICLISTICA NAZIONALE SECONDO BICTALIA. Elaborazione dell'autrice su: <http://www.bictalia.org/it/bictalia-il-progetto> [22/03/2018]

**circa 20% CICLISTI e pedoni**



Ministero dell'Infrastruttura e dei Trasporti. STILI DI MOBILITÀ IN UN GIORNO MEDIO FERIALE, 27/07/2016. Fonte: ISFORT. Report Osservatorio "AUDIMOB" sulla mobilità. dati del 2014. <http://www.mit.gov.it/sites/default/files/media/notizia/2016-07/sistema%20nazionale%20ciclovie%20turistiche%202016%20luglio%202016.pdf> [15/02/2018]

Aspetti A FAVORE	Aspetti A SFAVORE
<ul style="list-style-type: none"> <li>La Diversificazione dell'offerta</li> <li>La Destagionalizzazione dei flussi turistici</li> <li>Le Ricadute economiche positive sul territorio</li> <li>Il Ritorno dell'investimento in tempi brevi (vedi esempi europei, studi internazionali dimostrano che: ad 1€ investito corrispondono 4/5€ di ritorno in tre anni)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Azioni poco coordinate a diversi livelli politici e territoriali</li> <li>Mancanza di coordinamento tra soggetti pubblici e privati</li> <li>Buone iniziative che spesso rimangono circoscritte all'interno dei confini amministrativi senza generare turismo</li> </ul>

Tabella | ASPETTI A FAVORE E SFAVORE DEL CICLOTURISMO. Elaborazione dell'autrice da: Maria Elena Rossi e Giacomo Pasino, Q28 - Pedalare per lo sviluppo, Il cicloturismo in provincia di Cuneo, Quaderni della Fondazione Cassa di Risparmio di Cuneo, novembre 2016, pp.25

### MESI IDEALI PER IL CICLOTURISMO: Da MARZO a GIUGNO ; SETTEMBRE e OTTOBRE



ANALISI DESTAGIONALIZZAZIONE. Cfr. Eloisa Bonacina, Paesaggio e infrastruttura cicloturistica: la costruzione di un rapporto biunivoco. Il caso del progetto VenTo. Tesi di Laurea in architettura e società, a.a. 2013/14, Politecnico di Milano, Relatore Pileri P., Correlatore Giacomel Alessandro, p.25

## CASI EUROPEI



### CICLOVIE EUROPEE DI SUCCESSO - Aspetti caratteristici

LA LOIRE À VÉLO	CICLABILE DEL DANUBIO TRATTO PASSAU-VIENNA
<p>FRANCIA</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>800 km – primi 40 km realizzati nel 2001</li> <li>200 km iscritti nel patrimonio Unesco</li> <li>Paesaggio culturale</li> <li>piste ciclabili in sede propria si alternano a tratti di strada poco frequentate</li> <li>Fa parte di EuroVelo 6 – Atlantic-Black Sea</li> <li>Particolarmente adatto alle famiglie</li> <li>Attrae turisti anche da oltreoceano</li> <li>Segnaletica affidabile</li> <li>Intermodalità assicurata</li> <li>Club di prodotto Accueil Vélo (marchio nazionale) con strutture ricettive, noleggiatori, guide, ecc., associate</li> <li>Stakeholder pubblici e privati quali soci dell'associazione che gestisce il percorso</li> <li>Investimento di 52 mln € con un ritorno economico diretto di 19,5 mln € all'anno</li> <li>Nel 2015 superato il milione di cicloturisti</li> </ul>	<p>GERMANIA E AUSTRIA</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>320 km creato nel 1984</li> <li>Parte del percorso in territori Unesco</li> <li>Paesaggio di qualità</li> <li>piste ciclabili o strade chiuse al traffico automobilistico</li> <li>Fa parte di EuroVelo 6 – Atlantic-Black Sea</li> <li>Itinerario alla portata di tutti</li> <li>Segnaletica affidabile</li> <li>Intermodalità assicurata</li> <li>Tutte le informazioni online per organizzare il viaggio in autonomia</li> <li>più di 300 mila ciclisti all'anno</li> </ul>

### PIANIFICAZIONE DALLA MACRO ALLA MICRO SCALA



RAFFIGURAZIONE SCHEMATICA DEL PROGETTO EUROVELO E RELATIVI PERCORSI, Elaborazione dell'autrice su: <http://www.eurovelo.com/en/eurovelos> [06/06/2018] cfr. <http://www.eurovelo.org/wp-content/uploads/2014/09/Press-Kit-Qot-2018.pdf> [31/05/2018]

Ministero dell'Infrastruttura e dei Trasporti, LE CICLOVIE TURISTICHE NAZIONALI, 08/05/2018, Fonte: <http://www.mit.gov.it/node/5383> [07/06/2018]

Regione Piemonte, PROGETTO DI RETE CICLABILE DI INTERESSE REGIONALE, 03/09/2015, Fonte: [http://www.regione.piemonte.it/retescursionistica/cms/image/files/dgr\\_01903\\_990\\_27072015%20rete%20ciclabile.pdf](http://www.regione.piemonte.it/retescursionistica/cms/image/files/dgr_01903_990_27072015%20rete%20ciclabile.pdf) [11/06/2018]

PIANIFICAZIONE ATTUALE: 15 ITINERARI EUROPEI → 10 CICLOVIE TURISTICHE NAZIONALI → 10 ITINERARI REGIONALI

## TARGETIZZAZIONE

### I diversi profili di cicloturisti

- Slow-biker**
  - Fascia d'età ampia
  - Utilizza slowbike o MTB
  - Amante della natura, cultura, cerca relax e comfort
  - Predilige percorsi pianeggianti (se non usa una e-bike) asfaltati (o sterrati facilmente percorribili) e sicuri
  - Percorre anche 50 km/gg a velocità medio-basse
  - Pedala per il piacere di muoversi in bici, effettua anche escursioni brevi (3-4 ore)
  - Cicloamatori e famiglie rientrano in questa tipologia
  - Buona capacità di spesa
- Amante MTB**
  - Età 25-45 anni
  - Utilizza MTB
  - Amante dello sport, natura e avventura
  - Predilige percorsi tecnici, nella natura e/o adrenalinici
  - Percorre anche 100 km/gg
  - Organizza in autonomia il viaggio (anche dal web)
  - Buona capacità di spesa
- Amante Bici da corsa**
  - Età 30-60 anni
  - Utilizza bici da corsa
  - Amante dello sport è allenato fisicamente ed interessato alle manifestazioni sportive
  - Predilige percorsi medio-lunghi sicuri e segnalati e di vario tipo
  - Percorre anche 200 km/gg a velocità sostenuta
  - Spesso viaggia in gruppo
  - Capacità di spesa medio-alta

## Le tipologie di cicloturismo

- Ciclo escursionista**
  - Attività in bici non è motivazione principale della vacanza, ma una delle diverse attività praticate
  - Prevale il noleggio all'utilizzo della bici di proprietà
  - Assenza di pernottamento in caso di gita fuori porta
  - I turisti si organizzano in autonomia il viaggio (da casa) o chiedono informazioni sul posto
  - Concetto di "vacanza con la bicicletta" e di "escursione in bici"
- Cicloturista Itinerante**
  - Lunghe tratte di ciclisti da percorrere in diversi giorni
  - Punto di arrivo e partenza non coincidono
  - Cambia continuamente il luogo di pernottamento
  - Può viaggiare da solo, in coppia o in gruppo
  - Utilizzo bici di proprietà o noleggio
  - Utilizza i sistemi di intermodalità
  - Tra i turisti, l'85% si organizza in autonomia; il 15% ricorre a tour operator specialisti
  - Concetto di "vacanza in bicicletta"
- Cicloturista Sportivo**
  - Valenza sportiva della vacanza
  - Partecipazione a granfondo e manifestazioni sportive
  - Turista preparato fisicamente per lunghi percorsi, diverse difficoltà e diversi manti stradali
  - Praticato in prevalenza da uomini di età compresa tra 40 e 60 anni
  - Lo sportivo viaggia con la propria bici al seguito (difficilmente cerca il noleggio sul posto)
  - Concetto di "vacanza con la bicicletta" e di "vacanza in bicicletta"

## LINEE GUIDA

- IN LINEA** o itineranti, in cui il punto di partenza e di arrivo non coincidono;
- AD ANELLO**, in cui punto di partenza e di arrivo sono gli stessi, indipendentemente dal numero di giorni necessari per completare il giro;
- A MARGHERITA** o stanziali, in cui la località di partenza rimane invariata, ma i percorsi a disposizione per il cicloturista sono differenti.

## LE COMPONENTI DI UN BUON VIAGGIO

Infrastruttura 65%	Service 20%	Promotion 15%
a. Continuità dell'infrastruttura	a. Strutture ricettive	a. Comunicazione Web
b. Componenti dell'infrastruttura	b. Bar, ristoranti ed aree di sosta 1-40 km	b. Comunicazione cartacea
c. Superficie e ruvidezza	c. Ciclo Officine e noleggio/vendita bici ed accessori	c. Altro
d. Pendenza	a. Altri servizi	
e. Attrattività	b. Offerte prenotabili	
f. Segnaletica		
g. Trasporti pubblici		

LE COMPONENTI CHE INFLUENZANO LA QUALITÀ DI UN VIAGGIO IN BICICLETTA, Elaborazione dell'autrice su: <http://www.eurovelo.org/wp-content/uploads/2011/08/European-Certification-Standard-Manual-short-version-English.pdf> [2/02/2018]



## FONTI DI FINANZIAMENTO E RISORSE

### HORIZON 2020 –PROGRAMMAZIONE EUROPEA

PROGRAMMAZIONE EUROPEA 2007/2013

UN REGOLAMENTO PER CIASCUN FONDO

3 OBIETTIVI GUIDA

REGIONAMENTO LINEARE

PROGRAMMAZIONE EUROPEA 2014/2020

UN SOLO REGOLAMENTO COMUNE PER I CINQUE FONDI

11 OBIETTIVI TEMATICI

REGIONAMENTO A MATRICE PRINCIPIO DI CONCENTRAZIONE

#### ALTRE NOVITÀ INTRODOTTE CON LA NUOVA PROGRAMMAZIONE 2014/2020

- FORTE ATTENZIONE AI RISULTATI
- CONDIZIONALITÀ EX-ANTE
- + INDICATORI - PERFORMANCE FRAMEWORK
- ESISTONO DIVERSI TIPI DI INDICATORI:
  - FINANZIARI,
  - DI OUTPUT (QUANTITATIVI),
  - KEY IMPLEMENTATION STEPS (QUALITATIVI) CHE MISURINO LE FASI DI ATTUAZIONE DEGLI INTERVENTI.
- POTENZIAMENTO LOTTA PER L'INCLUSIONE SOCIALE
- COLLEGAMENTO ALLA RIFORMA ECONOMICA
- AUMENTO FONDI PER IL CICLOTURISMO DAL 1% AL 10%

OBBIETTIVO TEMATICO	DESCRIZIONE	FONDI ASSOCIATI
1. Ricerca, sviluppo tecnologico e innovazione	Rafforzare la ricerca, lo sviluppo tecnologico e l'innovazione	FESR - FSE
2. Agenda digitale	Migliorare l'accesso alle tecnologie dell'informazione e della comunicazione, nonché impiego e qualità delle medesime	FESR - FSE
3. Competitività dei Sistemi Produttivi	Promuovere competitività Plus, il settore agricolo ed il settore pesca ed acquacoltura	FESR - FSE
4. Energia Sostenibile e Qualità della Vita	Sostenere una transizione verso un'economia a bassa emissione di carbonio in tutti i settori	FESR - FSE - FC
5. Clima e Rischi Ambientali	Promuovere l'adattamento al cambiamento climatico, la prevenzione e gestione dei rischi	FC
6. Tutela dell'Ambiente e Valorizzazione delle risorse Culturali ed Ambientali	Tutelare l'ambiente e promuovere l'uso efficace delle risorse	FC
7. Mobilità sostenibile di persone e merci	Promuovere sistemi di trasporto sostenibili e rimuovere le strutture nelle principali infrastrutture di rete	FC
8. Occupazione	Promuovere l'occupazione sostenibile e di qualità e sostenere la mobilità dei lavoratori	FSE
9. Inclusione Sociale e Lotta alla Povertà	Promuovere l'inclusione sociale, combattere la povertà e ogni forma di discriminazione	FSE
11. Istruzione e Formazione	Investire nell'istruzione, formazione e formazione professionale, per la competenza e l'apprendimento permanente	FSE - FC
12. Capacità Istituzionale e Amministrativa	Rafforzare la capacità delle amministrazioni pubbliche e degli stakeholders e promuovere un'amministrazione pubblica efficiente, Assistenza Tecnica	FESR - FSE - FC



- COOPERAZIONE TRASFRONTALIERA (TRA CUI INTERREG ALCOTRA)
- COOPERAZIONE TRANSAZIONALE
- COOPERAZIONE INTERREGIONALE

#### Programmi di cooperazione -Interreg ALCOTRA



#### DISTRIBUZIONE DELLE RISORSE NEL PROGRAMMA INTERREG V ALCOTRA



#### O.S.3.3 MOBILITÀ SOSTENIBILE:

- favorire la realizzazione di progetti per una mobilità efficace e rispettosa dell'ambiente e della salute e per l'offerta di trasporti diversificati quali, ad esempio car-pooling, car-sharing, trasporto a richiesta, bicicletta, piani di trasporto
- stimolare il cambiamento delle abitudini e dei comportamenti della popolazione residente, dei pendolari e dei turisti.

Asse prioritario	Obiettivo Specifico	% su tot Asse 1-4	Sostegno dell'Unione	Contropartita nazionale	Finanziamento totale	Tasso di cofinanziamento
Asse prioritario 1	OS 1.1.	10%	18.694.371	3.299.007	21.993.378	85%
	OS 1.2	5%	9.347.185	1.649.503	10.996.688	85%
TOTALE ASSE I		15%	28.041.556	4.948.510	32.990.066	85%
Asse prioritario 2	OS 2.1	8%	14.955.497	2.639.206	17.594.703	85%
	OS 2.2	12%	22.433.245	3.958.808	26.392.053	85%
TOTALE ASSE II		20%	37.388.742	6.598.014	43.986.756	85%
Asse prioritario 3	OS 3.1	28%	52.344.238	9.237.219	61.581.457	85%
	OS 3.2	12%	22.433.245	3.958.808	26.392.053	85%
	OS 3.3	5%	9.347.185	1.649.503	10.996.688	85%
TOTALE ASSE III		45%	84.124.668	14.845.530	98.970.198	85%
Asse prioritario 4	OS 4.1	10%	18.694.371	3.299.007	21.993.378	85%
	OS 4.2	10%	18.694.371	3.299.007	21.993.378	85%
TOTALE ASSE IV		20%	37.388.742	6.598.014	43.986.756	85%
Totale Asse 1-4		100%	186.943.708	32.990.068	219.933.776	85%
Asse prioritario 5	Assistenza tecnica		11.932.577	2.105.749	14.038.326	85%
Totale programma			198.876.285	35.095.817	233.972.102	85%

Distribuzione % Sui singoli Assi

Il COFINANZIAMENTO copre fino all' 85% Il restante 15% è previsto in AUTOFINANZIAMENTO

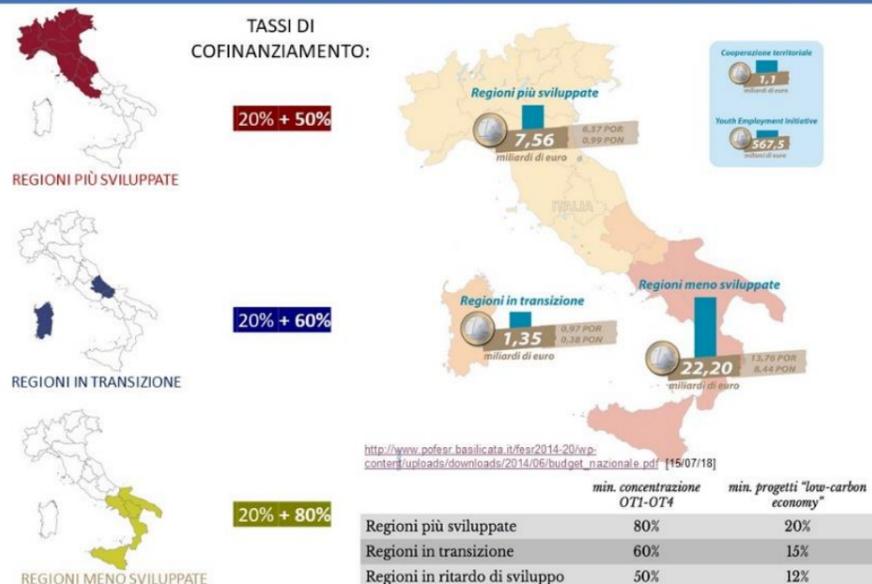
### RISORSE NAZIONALI E REGIONALI

#### RISORSE NAZIONALI

- PIANO NAZIONALE DI SICUREZZA STRADALE DM468/2017 RIPARTO DELLE RISORSE PREVISTE DALLA LEGGE DI STABILITÀ DEL 2016 PER LE VARIE REGIONI.
- Dotazione finanziaria 91 milioni di euro nel triennio 2016-2018 (Per la regione Piemonte 889.674,54€)
  - Co-finanziamento del 50%
  - Interventi la sicurezza della circolazione ciclistica cittadina
  - Comuni con più di 20.000 abitanti
- <http://www.rezione.piemonte.it/entlocali/cms/index.php/component/content/article/2395-provvedimenti-dell'amministrazione-regionale/15345-selezione-delle-proposte-proattuali-e-per-la-redazione-della-proposta-di-programma-per-la-progettazione-e-realizzazione-di-interventi-per-la-sicurezza-della-circolazione-ciclistica-cittadina-approvazione-criteri>
- [06/07/2018]



### RIPARTIZIONE DELLE RISORSE EUROPEE A LIVELLO NAZIONALE



## SETTE CASI STUDIO

### 1 PIT A – Alpi Marittime Mercantour: (A6)Accessibilità



**Piano Integrato per lo sviluppo territoriale**, sviluppato dal Parco naturale delle Alpi Marittime ed il parco nazionale Mercantour ed altri sedici partners, costituito da sei assi tematici e da un progetto dedicato al coordinamento e alla comunicazione generale.

**Parole chiave:**  
 Biodiversità  
 Educazione ambientale  
**Mobilità sostenibile**  
 Turismo  
 Valorizzazione del patrimonio.

**PROMOZIONE MOBILITÀ SOSTENIBILE**



**PROMOZIONE DI ITINERARIA PIEDI - PER IL CICLOTURISMO - MOBILITÀ RIDOTTA**



**NAVETTA GRATUITA**



Fonte: [http://it.meritimesmercantour.eu/progetti/pit#gallery\\_pun\\_7/20a6420164e61e72db1639b302c57b2](http://it.meritimesmercantour.eu/progetti/pit#gallery_pun_7/20a6420164e61e72db1639b302c57b2) [10/07/2018]

### 2 PIT G - MONVISO: (G7) Il progetto Cyclo Monviso



Percorso transfrontaliero da Racconigi a Gullestre  
 Percours transfrontalier de Racconigi à Gullestre  
 Cross-border itinerary from Racconigi to Gullestre

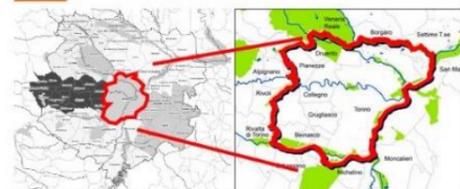


Cyclo Monviso è un percorso transfrontaliero di circa 150 km che unisce Racconigi, Savigliano, Saluzzo e Gullestre.

- La cultura del cicloturismo
- La creazione e l'allestimento degli itinerari ciclistici
- Ciclo Guide sensibilizzazione e formazione
- Ciclo Officine
- Promozione sul sito web e tramite partecipazione a fiere internazionali

**1 PERCORSO TRANFRONTALIERO + 15 ITINERARI LOCALI**

### 3 Corona Verde: Il progetto Corona di Delizie in bicicletta



La Corona di Delizie in Bicicletta è un anello di oltre 112 km di cicliste, ciclostrade e strade rurali che collega le **Residenze Reali** e i **Parchi metropolitani** toccando i più bei paesaggi fluviali, agricoli e storici dei comuni del circuito indicato sulla mappa, da percorrere in **city-bike, mountain bike o a piedi**.

**RESIDENZE REALI**



**BIKE SHARING**



**MANIFESTAZIONI**



**APP "CORONA IN BICI" CON MAPPA**



	(1) PIT MERCANTOUR ACCESSIBILITA' + NATURA	(2) PIT MONVISO CYCLONOVISO	(3) CORONA VERDE CORONA DI DELIZIE	(4) PROGETTO VELOVISO	(5) PROGETTO REVAL	(6) PROGETTO VENTO	(7) PROGETTO CANALE CAVOUR
<b>TAGLIO PROGETTO</b>	INTERMOBILITA' + NATURA	SVAGO + CULTURA	SVAGO + CULTURA	SVAGO + CULTURA	NATURA	INTERMOBILITA' + NATURA + CULTURA NAZIONALE	SVAGO + CULTURA
<b>AREA di COMPETENZA</b>	INTERNAZIONALE	INTERNAZIONALE	REGIONALE	INTERNAZIONALE	INTERNAZIONALE	REGIONALE	REGIONALE
<b>TERRITORIO COINVOLTO</b>	Francia e Italia Piemonte	Francia e Italia Piemonte	Piemonte	Francia e Italia Piemonte	Francia e Italia Piemonte	Regioni: Piemonte Lombardia - Emilia Romagna - Veneto	Piemonte/Lombardia
<b>PRESENZA SU RETE REGIONALE CONTRIBUTO alla CONTINUITA' di un percorso lineare</b>	Via Provenzale	Via del Monviso	Corona di Delizie	Monviso	Via Provenzale	Eurovelo 8 - vento	canale Cavour
<b>Canale di FINANZIAMENTO</b>	Alcotra 2007/13	Alcotra 2007/13	Alcotra 2007/13	Alcotra 2014/20	Alcotra 2014/20	Legge di Stabilità Nazionale	Regione Piemonte
<b>TARGET di Cicloturista a cui si rivolge</b>	Slow-Bike e Mountain-Bike (25/45 anni) Bici da corsa (30/60 anni) ciclismo itinerante CicloEscursionisti Escursioni a piedi Mobilità ridotta in Linea/itineranti	Slow-Bike e Mountain-Bike (25/45 anni) Bici da corsa (30/60 anni) ciclismo itinerante CicloEscursionisti Escursioni a piedi Mobilità ridotta in Linea/itineranti	Slow-Bike e Mountain-Bike (25/45 anni) Bici da corsa (30/60 anni) ciclismo itinerante CicloEscursionisti Escursioni a piedi Mobilità ridotta in Linea/itineranti	Slow-Bike e Mountain-Bike (25/45 anni) Bici da corsa (30/60 anni) ciclismo itinerante CicloEscursionisti Escursioni a piedi Mobilità ridotta in Linea/itineranti	Slow-Bike e Mountain-Bike (25/45 anni) Bici da corsa (30/60 anni) ciclismo itinerante CicloEscursionisti Escursioni a piedi Mobilità ridotta in Linea/itineranti	Slow-Bike e Mountain-Bike (25/45 anni) Bici da corsa (30/60 anni) ciclismo itinerante CicloEscursionisti Escursioni a piedi Mobilità ridotta in Linea/itineranti	Slow-Bike e Mountain-Bike (25/45 anni) Bici da corsa (30/60 anni) ciclismo itinerante CicloEscursionisti Escursioni a piedi Mobilità ridotta in Linea/itineranti
<b>TIPOLOGIA DI PERCORSI</b>	ad Anello a margherita/stanziali						
<b>LIVELLO DI DIFFICOLTA' ITINERARI</b>	bassa medio alta						
<b>TIPOLOGIE INTERVENTI PREVISTI DAL PROGETTO</b>	definizione itinerari definizione percorso promozione turistica						
<b>ACCESSIBILITA' INTERMODALITA' considerata a progetto</b>	Treno Autobus shape navetta auto						
<b>SERVIZI AL CICLOTURISTA considerati a progetto</b>	segnalatica aree manutenzione bici rete di accoglienza coordinamento						
<b>COINVOLGIMENTO POPOLAZIONE nelle scelte di progetto</b>	x	x	x	x	x	x	x
<b>PROMOZIONE - ICT</b>							
sito web esclusivo	x	x		x	x	x	
presenza su portali e siti web	x	x		x	x	x	
presenza su piattaforme promozionali				x	x	x	
attività sui canali social digitaliz. mappe gpx		x		x	x	x	
<b>PROMOZIONE - metodi tradizionali</b>							
eventi sensibilizzazione		x	x	x	x	x	x
eventi promozionali	x	x	x	x	x	x	
attività didattica x sensibilizzare	x				attività scuole-uso bicicletta		x
attività didattica formazione		x					x
esposizioni fieristiche -naz.	x		x	x	x	x	
esposizioni fieristiche -int.	x	Salone del Gusto	x	x	x	x	
punti accoglienza	allestimenti ex- stazioni	Uffici turistici comunali	x	x	Apertura Bike Room CN		Progetti moduli abitativi
distribuzione cart.mat. info	x	x	x	x		x	x
progetta. Rete servizi	x	x	x	x	Sviluppo CLUB di Prodotto	x	x
grafica mappa -cicloservizi	x	x	x				
sviluppo di pacchetti predefiniti accordi con Tour Operatori				x	x		

### 4 Il progetto Véloviso



Il progetto VéloViso ha come obiettivo lo **sviluppo e valorizzazione dell'offerta cicloturistica del territorio transfrontaliero del Monviso**, con la promozione congiunta dei due versanti italo-francese, da Saluzzo a Serre-Ponçon.

Si va dunque a creare l'offerta transfrontaliera "Cyclo Monviso", composta dall'itinerario che va da Racconigi a Gullestre, (realizzazione del progetto G7 della programmazione ALCOTRA 2007-2013), da un itinerario principale che passa attraverso Embrun, Barcelonnette, Gullestre, Saluzzo e Demonte, e da percorsi secondari e da alcune prime connessioni con degli itinerari cicloturistici di dimensione internazionale situati nei territori limitrofi.

**MAPPATURA DEI PERCORSI ESISTENTI E CLASSIFICAZIONE PER I DIVERSI TARGETS**



Percorsi in Italia: 6  
 Percorsi in Francia: 19

**PARAMETRI DI CLASSIFICAZIONE**

- GRADO DI DIFFICOLTÀ dovuto al dislivello
- SVILUPPO ALTIMETRICO DELL'ITINERARIO.

**LA MESSA IN RETE DI OPERATORI, DI PERCORSI E DEI TERRITORI**

**DISCIPLINARE BIKE FRIENDLY HOTEL VÉLOVISO**



### 7 Il progetto Canale Cavour



Un percorso ciclabile che **unisce Torino a Milano**, ed affianca gli **82 km** di tracciato dell'opera di ingegneria idraulica del Canale Cavour.

La ciclo-via in progetto scorre lungo il Canale, collegando i due parchi, **siti UNESCO Riserve della Biosfera MaB -Man and Biosphere**.

**1° Ciclovia regionale - Finanziata**

**In previsione la realizzazione - 1° tratto**

**ANALISI DI FATTIBILITÀ PROGETTUALE - DAD**



**MAPPA RAPPRESENTATIVA PERCORSO**



### 6 Il progetto VenTo



Il progetto VENTO consiste nella realizzazione di una **dorsale cicloturistica**, la più lunga d'Italia, di **679 km** lungo il percorso del fiume Po e collega Torino a Venezia.

Il tracciato di VENTO **ricalca in buona parte il tracciato di Eurovelo 8 - Mediterranean route da Tarifa ad Atene** e si collega con la Via Francigena, il Cammino di Sant'Antonio, la ciclabile del Sole lungo l'Adige, la ciclabile lungo il Mincio).

**Cinque criteri progettuali: la sicurezza, attrattività, intermodalità, semplicità, economicità.**

**INTERVENTI PREVISTI**

- 102 km | 15%  
Gai pedali in sicurezza
- 284 km | 42%  
Facilmente trasformabili
- 293 km | 43%  
Richiedono nuovi interventi

**TOTALE SPESA PREVISTA 80 MILA €**



### 5 Il progetto ReVAL



Il progetto ReVAL mira ad **incrementare l'attrattività dei territori attorno a Chambéry e Cuneo** promuovendo un'offerta turistica integrata destinata ai turisti e ai residenti che viaggiano in bicicletta.

ReVAL è il seguito del progetto ALCOTRA 2007-2013 "IN COM" (Innovation & Commerce) per la promozione dell'offerta turistica locale tra Chambéry e Cuneo (Italia).

**TRA LE ATTIVITÀ DEL PROGETTO REVAL**

- IDENTIFICARE E PROMUOVERE PERCORSI PIÙ ADATTI
- PROMUOVERE CICLISMO E L'USO DELLA MOUNTAIN BIKE
- STRUMENTI DIGITALI
- PREDISPOSIZIONE DI SERVIZI: NOLEGGIO DI E-BIKE, CICLOFFICINE, SERVIZIO NAVETTA
- BIKE-ROOM CUNEO
- CREAZIONE - CLUB DI PRODOTTO

**SITO WEB TARGETTIZZAZIONE ITINERARI**



APPROFONDIMENTO CASO 2 : PIT G - MONVISO : (G7) Il progetto Cyclo Monviso

2 PIT G - MONVISO : (G7) Il progetto Cyclo Monviso



Caso Studio n°	2
Codice Europeo del Progetto:	da G1 a G6
Nome del Progetto:	PIT G - MONVISO
Periodo programmazione:	2007/13
Fondo/ Progetto di accesso ai finanziamenti:	Programma di Cooperazione Interreg IV ALCOTRA
Scala del progetto	locale/regionale/nazionale/internazionale/mondiale
Territorio di competenza/localizzazione	Cuneo / Hautes -Alpes Guillestrois e Queyras francesi, il massiccio del Monviso, le valli Maira, Po, Varaita, Bronda e Infernotto, il fiume Po e le aree di Saluzzo, Savigliano, Racconigi e Roero.
Soggetti Coinvolti	Parco del Po Cuneese e dal Parc Naturel Régional du Queyras, coinvolge 26 partners italiani e francesi.
Soggetti Coinvolti/Beneficiari progetto A7:	Comuni di Racconigi, Savigliano, Saluzzo e Guillestre
Referente Capofila progetto A7	Ente di Gestione del Sistema delle Aree Protette della Fascia Fluviale del Po - Tratto cuneese
Finanziamenti ottenuti:	sì/no
Tipologia di finanziamento:	fondi europei/ fondi nazionali/fondi regionali/ fondazioni bancarie
Descrizione Progetto:	Il Piano Integrato Transfrontaliero "Monviso: l'uomo e le terre"
Gli assi tematici del progetto	<p><b>Risorsa Monviso</b> Valorizzazione e salvaguardia del territorio dalle componenti naturalistiche, paesaggistiche, ambientali.</p> <p>Slow Tourism. Promozione di una fruizione turistica lenta e sostenibile dell'area transfrontaliera.</p> <p>Cultura des Hautes terres. Il progetto intende in prima luogo rafforzare l'identità collettiva e la conoscenza reciproca delle popolazioni locali franco-italiane del PIT MONVISO, prevedendo impatti positivi, fattore non trascurabile, sulla creazione e mantenimento di opportunità occupazionali, in ragione di un innovativo approccio transfrontaliero al fattore cultura;</p> <p>Le Montagne produit Qualité. Valorizzazione delle produzioni agroalimentari di qualità in quanto patrimonio e importante risorsa per lo sviluppo del territorio.</p> <p>Savoir Legno. Creazione ed animazione di un sistema produttivo transfrontaliero della filiera legno-costruzioni - arredamento, data la peculiarità del territorio e la tradizionale vocazione della lavorazione artigianale del legno.</p> <p><b>CYCLO MONVISO:</b> Un percorso transfrontaliero, che si snoda per circa 150 km ed unisce le quattro città partner del progetto (Racconigi, Savigliano, Saluzzo e Guillestre) lungo un itinerario che attraversa la pianura cuneese, la valle Varaita e attraverso il Colle dell'Agnello discende nel Queyras e nel Guillestrois.</p> <p>ATTIVITÀ PREVISTE:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>➢ GESTIONE DEL PROGETTO e l'ANIMAZIONE TERRITORIALE</li> <li>➢ CREAZIONE E L'ALLESTIMENTO DEGLI ITINERARI CICLISTICI</li> <li>➢ LE CYCLO GUIDE</li> <li>➢ I SERVIZI - CICLOFFICINE</li> <li>➢ PROMOZIONE DEL CIRCUITO DEL MONVISO</li> </ul>
SVILUPPI CONNESSIONI PROGETTI SUCCESSIVI	



PERCORSI IN PROGETTO ( N° 1 TRASFRONTALIERO + N° 15 ITINERARI LOCALI

INDICAZIONE DEI GRADI DI DIFFICOLTÀ E CARATTERISTICHE DI CIASCUN PERCORSO

PARTELLA	ARRIVO	LUNGHEZZA	DISLIVELLO	PENDENZA	FONDO	DIFFICOLTÀ
DÉPART	ARRIVÉE	LONGUEUR	DÉNIVELÉ	PENDANCE	TERRAIN	DIFFICULTÉ
START	ARRIVAL	LENGTH	GRADIENT	GRADIENT	ROAD SURFACE	DIFFICULTY
Castellino 1200 m s.l.m.	Colle dell'Agnello 2744 m s.l.m.	22.4 km	1464 m	6.5 % media 14.6 max	Asfalto Asfalto Asfalto	Bevuta elevata
1.1	9 km	60 min	Asfalto-sterrato	Gouaron-Hame	Asfalto-dirt road	
1.2	15 km	120 min	Asfalto-sterrato	Gouaron-Hame	Asfalto-dirt road	
1.3	17 km	120 min	Asfalto	Gouaron	Asfalto	

SEGNALETICA UNIVOCA



AREE DI SOSTA



CICLOGUIDE - TEAM



CICLOFFICINE



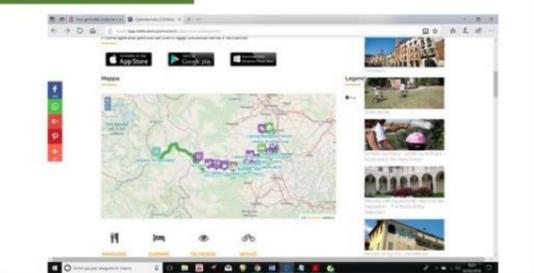
CICLOGUIDE - FORMAZIONE



EVENTI DI SENSIBILIZZAZIONE



PORTALI WEB E APP



DETTAGLIO FINANZIAMENTI OTTENUTI e CONFRONTO INDICATORI

-Nel 26 novembre 2011-progetto G7 - 1.411.200 € - POR FESR Piemonte 2007/2013 - ASSE I: Sviluppo e Innovazione - Attività 1.3 Turismo

Turismo	Risorse del territorio	Turismo	Cultura	Economia rurale	Economia rurale	Turismo
G1 MONVISO	G2 Risorsa Monviso	G3 Slow Tourism	G4 Cultura des Hautes Terres	G5 Le Montagne produit Qualité	G6 SAVOIR LEGNO	G7 Cyclo-Monviso
2007-2013	2007-2013	2007-2013	2007-2013	2007-2013	2007-2013	2007-2013
1.3 - Turismo	2.1 - Risorsa del territorio	1.3 - Turismo	3.3 - Cultura	1.2 - Economie rurali	1.2 - Economie rurali	1.3 - Turismo
Piano di coordinamento e di comunicazione del PIT MONVISO	Valorizzazione e salvaguardia del territorio Risorsa Monviso	Promozione sostenibile delle risorse turistiche	Miglioramento dei servizi e conservazione del patrimonio culturale nei territori del Monviso	Prodotti agroalimentari di qualità sul territorio montano	Promozione dell'economia rurale legata alla lavorazione del legno	Creazione di un circuito cicloturistico nell'area del Monviso
L'obiettivo del PIT è lo sviluppo, a partire dalle relazioni esistenti tra le persone e il territorio, dell'area del Monviso. Il piano prevede interventi interconnessi e partecipati per promuovere la tutela e la valorizzazione delle risorse locali.	Salvaguardia delle componenti naturalistiche, paesaggistiche e ambientali delle due aree protette attraverso una maggiore conoscenza del territorio, il diretto e attivo coinvolgimento degli attori locali e la realizzazione di momenti di sensibilizzazione.	Promozione di una fruizione turistica lenta e sostenibile dell'area transfrontaliera. Si prevede lo studio, la sperimentazione e la promozione di strumenti e servizi per i visitatori che intendono fruire in maniera slow le molteplici risorse turistiche.	La valorizzazione delle risorse del territorio. La promozione di questo ruolo per perseguire qualità della vita e socialità. I principali operatori potranno disporre dei mezzi per diventare dei veri propri operatori culturali.	quanto patrimonio e risorse del territorio. La diffusione e riconoscibilità sul territorio di queste risorse sarà definita a partire dall'ascolto e dal coinvolgimento degli attori locali.	La promozione di un sistema di fruizione lenta e sostenibile attraverso un circuito cicloturistico e dei suoi servizi, attività di formazione per operatori e gestori, azioni di informazione e promozione per i suoi fruitori.	Costituzione di un sistema di fruizione lenta e sostenibile attraverso un circuito cicloturistico e dei suoi servizi, attività di formazione per operatori e gestori, azioni di informazione e promozione per i suoi fruitori.
€ 250.000	€ 2.801.900	€ 1.643.700	€ 1.775.000	€ 1.354.450	€ 1.415.945	€ 1.411.200
INCIDENZA PERCENTUALE DEI SINGOLI PROGETTI SUL FINANZIAMENTO TO TALE RICONOSCIUTO AL PIF	2,36%	26,30%	15,43%	16,66%	12,72%	13,29%
FINANZIAMENTO TOTALE RICONOSCIUTO AL PIF						
10.652.195,00						
INCIDENZA PERCENTUALE DEI SINGOLI PROGETTI SUL FINANZIAMENTO TOTALE ATTRIBUITO AL PIF	€ 148.000	€ 1.866.065	€ 973.070	€ 1.050.799	€ 801.634	€ 838.235
2,27%	1260,85%	14,94%	16,13%	12,31%	12,87%	12,83%
FINANZIAMENTO TOTALE ATTRIBUITO AL PIF						
6.513.438,00						

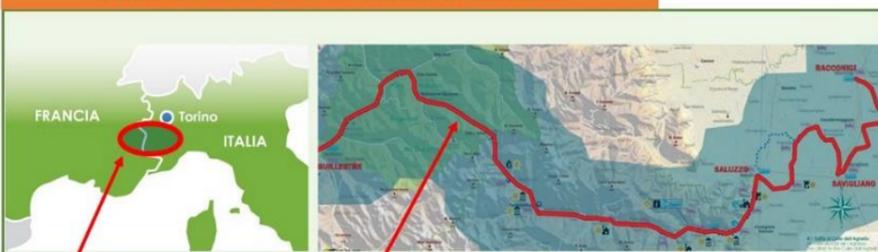
RISULTATI DI PROGETTO - INDICATORI DI RISULTATO:

- COMUNI COINVOLTI DAI PERCORSI 17 (previsti 4)
- ITINERARI REALIZZATI
- ENTI e ASSOCIAZIONI COINVOLTE 185 (previsti 40)
- AZIONI DI QUALIFICAZIONE PER OPERATORI TURISTICI
- SPAZI ed AREE DEDICATE 79 (25)
- INIZIATIVE DI PROMOZIONE 20 (6)
- TIPOLOGIE DI STRUMENTI DI PROMOZIONE 16 (4)



# LA VALUTAZIONE DEGLI IMPATTI «CYCLO MONVISO»: APPLICAZIONE DEL METODO CIA

## PARAMETRI DELLA VALUTAZIONE



Fuori sito = area territoriale circostante a 60 km dal percorso  
 Sul sito = Città del Progetto Cyclomonviso

### CLASSIFICAZIONE DEGLI IMPATTI



Forte Impatto Positivo	Green
Medio Impatto Positivo	Light Green
Lieve Impatto Positivo	Yellow
Nessun Impatto	White
Lieve Impatto Negativo	Orange
Medio Impatto Negativo	Red
Forte Impatto Negativo	Dark Red

## ANALISI FINANZIARIA EX-POST

### ANALISI EX-POST SPESE CYCLOMONVISO

BENEFICIARI	SPESA PREVISTA [euro]	valore parziale [%]	SPESA A CONSUNTIVO [euro]	Valore parziale [%]	RENDICONTAZIONE % BUDGET A CONSUNTIVO PREVISTA
CAOFILA RACCONIGI	302.400,00	21%	302.074,80	22%	99,9
PARTNER 2 GUILLESTRE	560.000,00	39%	518.169,92	38%	92,5%
PARTNER 3 SALUZZO	274.400,00	19,5%	274.392,27	20%	100%
PARTNER 4 SAVIGLIANO	274.400,00	19,5%	270.855,20	20%	98,7%
<b>TOTALE SPESE</b>	<b>1.411.200,00</b>	<b>100%</b>	<b>1.365.492,20</b>	<b>100%</b>	<b>96,8%</b>

AVANZO DI RISORSE

CATEGORIA DI SPESA	SPESA PREVISTA [euro]	valore parziale [%]	SPESA A CONSUNTIVO [euro]	Valore parziale [%]	RENDICONTAZIONE % BUDGET A CONSUNTIVO PREVISTA
Edilizia e lavori pubblici	491.386,00	34,82	490.646,36	35,93	99,8
Strumenti e attrezzature	54.739,00	3,87	52.906,00	3,87	96,7
Beni di consumo	3.600,00	0,26	2790,51	2,20	77,5
Prestazioni di servizi	546.905,00	38,75	508.834,44	37,26	93,0
Personale interno	255.085,00	18,08	254.244,28	18,62	99,7
Personale assunto	46.585,00	3,30	45.665,56	3,34	98,0
Missioni, Trasferite	10.400,00	0,74	7.666,86	0,56	73,3
Spese generali	2.500,00	0,18	2.738,06	0,20	109,5
<b>TOTALE SPESE</b>	<b>1.411.200,00</b>	<b>100</b>	<b>1.365.492,20</b>	<b>100</b>	<b>96,8</b>

### Sul breve periodo

I Comuni coinvolti avranno un impatto finanziario iniziale negativo per l'investimento da affrontare. Lievi impatti positivi economici e sociali. A livello ambientale si evidenziano degli impatti negativi legati alle fasi di cantiere.

Per quanto riguarda la popolazione in loco, non si registrano impatti negativi, ma possiamo notare il loro evolversi nel medio lungo periodo.

Gli impatti del progetto sono negativi per quanto riguarda gli impatti pecuniari, ma si osservano diversi impatti positivi a livello sociale, ambientale e culturale

### EFFETTI SUL BREVE - MEDIO PERIODO (tempi di realizzazione del progetto circa 3 anni)

### EFFETTI SUL MEDIO- LUNGO PERIODO (nei 10 anni successivi)

GRUPPI DI RIFERIMENTO	Community Impact Analysis "CycloMonviso"																		
	IMPATTI - SITO ( Comuni attraversati dalla ciclovia)						IMPATTI - FUORI SITO nel raggio di 60 km												
	Pecuniari		Non pecuniari		Pecuniari		Non pecuniari		Pecuniari		Non pecuniari								
	F	Fis	E	S	C	Am	F	Fis	E	S	C	Am	F	Fis	E	S	C	Am	
POPOLAZIONE DOMANDA																			
Produttori/operatori utenti																			
Progettati																			
Costruttori - allestimento percorsi ed aree servizi																			
Commercianti																			
Settore Turistico - ologuide ed O.T.																			
Settore terziario - strutture ricettive																			
Settore terziario - Noleggi Bicicli e Bike e servizi																			
Associazioni amici della bicicletta -FIAB e simili																			
Enti privati ATL - Associazione Turismo locale																			
Produttori/operatori pubblici																			
Unione Europea																			
Regione																			
Comune di Racconigi																			
Comune di Savigliano																			
Comune di Saluzzo																			
Comune di Gullestre																			
Consumatori popolazione																			
Che lavora durante l'intervento																			
Che lavora dopo l'intervento																			
Che vive - popolazione cittadina																			
Che si sposta - popolazione cittadina																			
Che viaggia e scopre - ciclobuscatori 20 kmgg																			
Che attraversa il territorio - ciclobuscatori sportivo MTB -100 kmgg																			
Che attraversa il territorio - ciclobuscatori sportivo sci da corsa -200 kmgg																			
MANUFATTI ELEMENTI FISICI-OFFERTA																			
Strutture -rimetri																			
Rivoli																			
Servizi																			
Risorse Naturali - ris. Autocore																			
Patrimonio Architettonico - culturale																			
Telecomunicazioni																			
ATTIVITA' USI																			
SVIAGO																			
CICLO-ESCURSIONI																			
CICLOTURISMO SPORTIVO																			
INFRASTRUTTURE																			
Trasporto/accessibilità																			

FUORI SITO gli impatti del progetto emergono per lo più sul medio- lungo periodo

Sul lungo periodo i comuni coinvolti avranno sempre un impatto finanziario mediamente negativo, ma aumentano gli impatti positivi.



## **Ringraziamenti**

Desidero ringraziare le Prof.sse Cristina Coscia e Chiara Ocelli per la disponibilità, l'interessamento e l'aiuto fornitomi durante la stesura di questa tesi.

Vorrei ringraziare in primo luogo la mia famiglia, in particolare i miei genitori, per avermi sostenuto durante tutto il mio percorso universitario e mi hanno supportato e sopportato e sempre incoraggiato, anche nei momenti di sconforto.

Giulia, Greta e Giada per il preziosissimo sostegno morale e pratico.

A Carmine, per il sostegno, le preziose parole d'incoraggiamento e la grande pazienza.

Grazie a mio cognato ed alle mie nipotine Gaia e Ginevra per il loro prezioso supporto.

Grazie a mio cognatino Francesco per la pazienza e essermi stato anche lui vicino nel supportarmi, regalandomi dei bei momenti di allegria.

Grazie a tutti i miei amici e famigliari che hanno sempre creduto in me.