

1. INTRODUZIONE

2. PREMESSA METODOLOGICA

3. PROLOGO

1. Il nostro percorso
 - a. Il corso di Sistemi Aperti
 - b. Il Mab Youth Forum
 - c. La collaborazione con Collina Po
 - d. Un progetto con la Valle del Ticino

4. IL PROGRAMMA MAB E LE RISERVE DELLA BIOSFERA

1. Le fasi dello Sviluppo Sostenibile
2. Il Programma MAB
3. Riserve della Biosfera UNESCO
 - a. Le Riserve della Biosfera nel mondo e in Italia
4. Collaborare con una RB MAB

5. IL TURISMO SOSTENIBILE COME OPPORTUNITÀ

5. Il turismo come opportunità e non come una minaccia
6. Il turismo in Italia
 - a. Dati italiani
 - b. Dati Valle del Ticino
7. Il turismo sostenibile
 - a. 2017 - l'Anno Internazionale del Turismo Sostenibile per lo Sviluppo
8. Il cicloturismo
 - a. La nascita del cicloturismo
 - b. I vantaggi della bici
 - c. In Europa
 - i. ECF e il progetto EuroVelo
 - ii. Progetti virtuosi
 - d. In Italia
 - i. FIAB e il progetto Bicitalia
 - ii. Progetti virtuosi
 - iii. Legislazione
 - iv. Strade e itinerari ciclabili
 - v. Segnaletica
9. Gli strumenti del turista
 - a. Tour guidati
 - b. Audioguide

- c. L'App
- d. Visione integrata dell'offerta
- 10. La bici come mezzo di spostamento e svago
 - a. La rivoluzione della bicicletta
 - b. Bici e target
- 11. I servizi per il cicloturista
 - a. Strutture ricettive
 - b. Strutture ristorative
 - c. Servizi
 - d. Intermodalità

6. IL TERRITORIO

1. La Riserva di Biosfera Valle del Ticino
2. Nascita ed evoluzione del MAB
3. Caratteristiche storico-naturalistiche
4. Arrivare e muoversi nella Valle del Ticino
5. Infrastrutture e collegamenti
6. Centri urbani primari e secondari
7. Swot analysis
8. Analisi offerta turistica
9. Motivazione della scelta di un'area studio
10. Zoom sui comuni e schede descrittive
11. Beni culturali e punti di interesse
12. Prodotti tipici
13. Criticità individuate
14. Motivazione della scelta di un'area per il sopralluogo
15. Report sopralluogo

7. IL PROGETTO

1. Gli obiettivi
2. L'identità visiva
 - a. Logotipo
 - b. Integrazione alla segnaletica
3. La scelta e l'analisi dei tracciati
 - a. linee guida
 - b. area sopralluogo
 - c. voci di analisi delle schede e strumenti di lavoro
 - d. area pilota: Pombia (assi, link, ciclabile, deviazioni)
 - i. introduzione
 - ii. inquadramento asse doppia mappa
 - iii. partenza-arrivo, profilo altimetrico, tempistiche
 - iv. analisi strade e fondi
 - v. criticità e soluzioni
 - vi. individuazione tappe e nodi
 - vii. sintesi grafica asse con mappatura fotografica

- viii. analisi segnaletica
- 4. Percorsi ciclabili e audioguide
 - a. linee guida
 - b. descrizione
- 5. Tour guidati
 - a. linee guida
 - b. descrizione
- 6. Strutture ricettive e ristorative
 - a. linee guida
 - b. descrizione
- 7. Strumenti
 - a. Applicazione smartphone
 - b. Servizi sul territorio

8. SPUNTI PER IL FUTURO

- 9. Una visione per il futuro: implementazione del progetto
 - a. Connessione tra le attività produttive ristoro e corso di formazione
 - b. Collegamento con Malpensa
 - c. Infrastrutture di collegamento tra i territori
 - d. Accessibilità dei tracciati

PREMESSA METODOLOGICA

Con questo breve capitolo si vuole raccontare il *modus operandi* con il quale è stata condotta la ricerca, a partire dalla scelta del tema di tesi, il turismo sostenibile, allo studio sempre più approfondito della Valle del Ticino, fino ai risultati progettuali.

STEP 1

Il primo approccio al tema di tesi ha visto l'elaborazione del tanto utilizzato *brainstorming*, uno schema che ha messo nero su bianco la parola turismo al centro del foglio, circondato dai temi che chiama in gioco: dimensione sociale, territorio, mobilità, economia e formazione. L'inquadrimento delle parole chiave ha messo in luce tutti gli aspetti che fin da subito bisognava prendere in considerazione e non tralasciare durante la fase di ricerca. Per concludere questa prima fase è stata fondamentale la scelta dell'area di interesse, la Riserva della Biosfera Valle del Ticino, all'interno dell'elenco delle quindici aree MAB italiane.

Per dare il via alla collaborazione si è fissato prima un appuntamento con la responsabile MAB piemontese dell'Ente di Gestione delle Aree Protette del Ticino e del Lago Maggiore e poi con la responsabile MAB lombarda dell'Ente Parco Lombardo del Ticino.

STEP 2

Una volta accordata la collaborazione progettuale sul tema proposto si è proceduto con un primo inquadrimento dell'area della Valle del Ticino, grazie ad alcuni documenti passati dagli enti parco, che ha permesso di individuare l'elenco esteso dei comuni coinvolti, i principali centri urbani e i collegamenti con le grandi città, l'insieme delle aree naturalistiche protette sotto il riconoscimento della Riserva MAB e la politica della zonazione della stessa. Si è dunque passati all'analisi dei siti web dei due enti parco per conoscere l'offerta turistica attuale e l'eventuale livello di sponsorizzazione, pesando fin da subito gli aspetti positivi e negativi.

STEP 3

Ulteriori documenti condivisi dagli enti parco ci hanno portato ad analizzare certi aspetti con maggiore profondità. Si è avuta l'opportunità di leggere le informazioni su due livelli differenti che se combinati danno un quadro abbastanza esaustivo dell'insieme: da una parte si sono consultati i classici documenti cartacei (libri, PDF, brochure), dall'altra si è ragionato su mappa grazie al sistema GIS (anche se differente per i due enti parco) che ha fornito subito quella visione territoriale che è stata portata poi avanti per tutta la ricerca. L'unica nota negativa è stata la data obsoleta di molti dati.

Tra i dati analizzati: attività economiche, impatti antropici, attività turistiche, beni culturali e naturali, punti di interesse, aree degradate. Le ultime voci sono quelle che hanno attirato maggiormente l'attenzione perché la vera risorsa del territorio, nel caso delle aree degradate si intende potenzialmente.

STEP 4

In questa fase si è circoscritto meglio il tema del futuro progetto, cercando di buttar giù in modo più approfondito lo schema iniziale sul turismo e le sue variabili, mettendo questa

volta al centro la mobilità dolce. Il risultato, uno schema, è stato condiviso immediatamente con i due enti parco per approvare le finalità della ricerca.

Per avere uno sguardo più veritiero e meno distaccato del territorio sono stati effettuati due sopralluoghi in due giornate differenti, uno nella zona del parco piemontese e l'altro nella zona del parco lombardo, concentrandosi nella zona nord, sotto il Lago Maggiore. Queste prime uscite sul campo hanno subito messo in evidenza gli aspetti reali, prima solo studiati da lontano. Una prima analisi sulle criticità è stata poi condivisa con gli enti parco.

STEP 5

Per restringere il campo d'azione e dopo aver perlustrato i territori nord dell'area MAB si è scelta un'area studio limitata a 12 comuni degli 83 presenti, al fine di poter approfondire maggiormente aspetti culturali e ambientali. A questo proposito si è effettuata una ricerca sulla rete ferroviaria e sulle linee degli autobus che passano per l'area scelta, per capire il collegamento con le altre città e i territori circostanti.

Parallelamente si è entrati ancora più a fondo nel tema di progetto e si è deciso con i due enti parco, dopo numerose considerazioni e spunti discussi, di lavorare sulla rete di itinerari ciclabili di cui entrambi i parchi dispongono ma con livelli differenti e presentando una serie di progetti che si accavallano. Inoltre la mancanza messa in risalto e condivisa da ambo le parti è stata la necessità di creare un collegamento tra le due regioni, grazie anche alla rete ciclabile. Si è finalmente giunti al tema centrale di progetto: il cicloturismo.

STEP 6

Individuato l'obiettivo finale è iniziata una fase di documentazione approfondita sulle linee guida per la creazione di reti, itinerari ciclabili e tutto l'intorno (segnaletica, mappe e cartine, servizi, accoglienza, etc.) e si sono raccolti molti casi studio riguardo progetti virtuosi europei e italiani su ciclovie e sistemi legati alla bici.

Per avere invece chiara la situazione della fruibilità dell'area MAB si sono raccolti tutti i documenti disponibili sui tracciati e i percorsi ciclabili, tra cui: libri degli enti parco, mappe di associazioni e progetti diversi, dati GIS, PDF con descrizioni di itinerari dai siti degli uffici turistici provinciali. Tutti i tracciati individuati sono stati infine sovrapposti su una sola mappa. Come ulteriore sovrapposizione si sono utilizzati i dati dei beni culturali, naturali e dei punti di interesse preventivamente geolocalizzati. A questo punto si è giunti ad avere il quadro completo dell'area e il collegamento esistente o no con i punti sopra citati.

STEP 7

L'attenzione da rivolgere verso l'intorno del sistema del cicloturismo ha portato all'analisi sui due comuni di prova delle strutture ricettive e ristorative presenti, senza nessuna esclusione, per avere una visione estesa sull'offerta. Al fine di avere un metodo di analisi efficace è stata portata avanti, nello stesso tempo, una ricerca sull'enogastronomia delle due province dell'area di studio, il novarese e il varesotto.

STEP 8

Procedendo con la ricerca si è resa sempre più evidente la necessità di organizzare un ulteriore sopralluogo su un'area nuovamente più limitata e circoscritta, questa volta più prolungato per permettere una conoscenza ancora più minuta del territorio e la possibilità di incontrare di confrontarsi con diversi attori del posto.

Si è dunque stabilito con gli enti parco l'area del sopralluogo, comprendente i comuni di Varallo Pombia e Pombia, in Piemonte, e Somma Lombardo, in Lombardia. La preparazione del sopralluogo ha visto la preparazione di mappe, questionari, materiale e documenti utili.

STEP 9

Il sopralluogo è durato dieci giorni e ha visto l'incontro con diverse persone che operano sul territorio (proloco, sindaci, assessori, membri di associazioni, guardiaparco) che ha fornito una raccolta esaustiva di dati e opinioni su molti temi. Il secondo aspetto importante sono state le uscite sul campo, in bici e in jeep, che hanno permesso la conoscenza e la comprensione diretta di diversi aspetti, attraverso fotografie, riprese video, appunti e considerazioni su mappe.

Una costante rilettura dei dati e un confronto con la documentazione giornaliero hanno corretto di volta in volta le informazioni acquisite e corretto il senso di marcia.

STEP 10

L'ultima fase, al rientro dal sopralluogo, si è concentrata sul mettere insieme le informazioni acquisite e le proposte progettuali man mano scaturite. Un'ulteriore fase di analisi con la ricerca di casi studio dei servizi rivolti al cicloturista ha portato alla progettazione vera e propria degli output progettuali, calati nel concreto nell'area pilota, il Comune di Pombia:

- la rete degli itinerari ciclabili con l'individuazione delle tappe, l'analisi delle strade e dei fondi, delle criticità e delle possibili soluzioni, l'integrazione della segnaletica;
- la strutturazione dei percorsi e il sistema delle audioguide;
- i tour guidati nei centri urbani;
- le convenzioni con le strutture ricettive e ristorative;
- un'applicazione smartphone per il viaggiatore;
- i servizi informativi sul territorio.

PROLOGO

Il nostro percorso

Il corso di Sistemi Aperti

L'avvio di questa ricerca lo dobbiamo sicuramente al corso di Sistemi Aperti condotto dal professor Luigi Bistagnino, per due motivi: in primo luogo perché abbiamo lavorato per la prima volta su un territorio di vaste dimensioni che prendeva in considerazione diversi comuni, applicando l'approccio sistemico al fine di creare una realtà unica e connessa ma aperta; in secondo luogo il corso ci ha dato l'opportunità di avvicinarci al mondo MAB, grazie alle lezioni e alle revisioni tenute da Ippolito Ostellino, Direttore del Parco del Po e della Collina torinese, area diventata Riserva MAB UNESCO il 19 marzo 2016.

L'intero corso ha lavorato suddiviso in tre macro-gruppi per analizzare il cibo e la sua produzione in tre aree della provincia di Torino: Pianalto di Poirino, Feudo dei Nove Merli, Dorsale dei Laghi Po.

Ulteriormente suddivisi in micro-gruppi gli studenti hanno analizzato rispettivamente le seguenti filiere: allevamento carne, allevamento latte, cereali, frutta e verdura.

L'analisi ha portato alla luce le criticità che si incontrano a partire dall'approvvigionamento delle risorse, che in gran parte arrivano dall'estero, fino al prodotto finito acquistato dal consumatore, che difficilmente riesce a tracciarne l'intero percorso. Il progetto ha dunque visto la conversione di queste realtà "lineari" in "farm sistemiche", tenendo conto della superficie agricola utile (SAU) di ciascun territorio e considerando i principi dell'agricoltura sinergica e della permacultura.

L'approccio sistemico ha inoltre permesso l'instaurarsi di nuove relazioni tra gli attori coinvolti nelle filiere e la trasformazione degli output in nuovi input. Si è posta notevole attenzione alla stagionalità, incidendo non solo sulle risorse e la biodiversità ma anche cambiando le attività collegate, come l'artigianato e i piatti tipici. Tutto ciò ha portato alla creazione di una nuova fiorente economia locale che valorizza i saperi e le tradizioni del luogo.

La ricerca è stata poi proseguita ed approfondita da due studenti del corso nella loro tesi di Laurea Magistrale dal titolo *Applicazione dell'approccio sistemico in tre territori siti UNESCO a sud di Torino*¹.

Parte dei territori presi in analisi si collocano all'interno della Riserva di Biosfera MAB CollinaPo che si estende per ben 171.234 ha² e si trova in stretta relazione con la confinante area metropolitana di Torino, alla quale si collega tramite il fiume Po. Per questo motivo il contributo del direttore del parco alle revisioni in aula, durante le quali ci è stata presentata l'area MAB e le sue finalità.

¹ Alessandro Maccagno, Amedeo Mascitti, *Applicazione dell'approccio sistemico in tre territori siti UNESCO a sud di Torino*, tesi di Laurea Magistrale in Design Sistemico, Politecnico di Torino, febbraio 2018, relatore P.P. Peruccio, correlatori L. Bistagnino, G. Pedone

² Riserva MAB CollinaPo - <http://www.parks.it/riserva.MAB.collina.po/> - consultato il 07/09/2017

La strategia di riqualificazione dell'area ha puntato sull'integrazione tra zona metropolitana e riserva naturale con il progetto Masterplan Po dei Laghi³, all'interno del piano paesaggistico della Regione Piemonte. L'obiettivo è stato restaurare e rivalutare in laghi formati dalle cave minerarie.

Lo scambio e la collaborazione sono proseguiti per tutto il semestre e ci è stata presentata anche la possibilità di prendere parte al MAB Youth Forum⁴ nel settembre 2017, il primo forum UNESCO dedicato ai giovani provenienti dalle riserve MAB di tutto il mondo. Insieme ad altri 5 studenti, abbiamo colto l'opportunità e siamo partiti come delegati della Riserva MAB CollinaPo.

Il MAB Youth Forum

Dal 18 al 23 settembre 2017 nella Riserva di Biosfera Delta del Po, posta a cavallo tra le regioni Veneto ed Emilia-Romagna, ha avuto luogo il primo forum mondiale dei giovani MAB Unesco. Vi hanno partecipato 282 giovani dai 18 ai 35 anni, provenienti da 85 paesi del mondo, in rappresentanza di oltre 142 riserve delle biosfere del programma MAB⁵.

Obiettivo primario: raccogliere spunti ed esperienze dei giovani delegati delle aree MAB di tutto il mondo, per poi convogliarle in un'unica grande dichiarazione di intenti, la Dichiarazione Finale, concretizzabile con delle azioni. Questo per essere maggiormente attivi nel Programma MAB e per contribuire allo sviluppo sostenibile delle proprie comunità, in linea con il Piano di Azione di Lima.

Per raggiungere tale scopo, il forum è stato strutturato in modo molto interattivo, in alcuni luoghi simbolici del parco. Per agevolare il confronto sono state organizzate due giornate di workshop paralleli costituiti da una fase di brainstorming, seguita da una discussione sulle opinioni. I partecipanti sono stati suddivisi in sei gruppi, al loro interno ulteriormente suddivisi in quattro gruppi per mescolare i diversi campi di competenze (studio/ricerca, vista sociale, impegno economico). Ogni gruppo ha scelto un portavoce per facilitare la discussione e un portavoce per sintetizzare e riportare i risultati.

Le sessioni di conferenza sono state limitate in modo da evitare un dialogo unilaterale, stimolando invece il dialogo collettivo. Un giorno intero è stato dedicato a un'escursione sul territorio, a piedi, in bicicletta e in barca abbiamo visitato diversi luoghi del Delta del Po per conoscere l'economia, le tradizioni e la natura della Riserva MAB.

Questo il messaggio lanciato da Irina Bokova, Direttore Generale dell'UNESCO, alla cerimonia di apertura del forum: *“We are here all throughout the week, to listen to your ideas and your visions of how to work together, to take forward the 2030 Agenda for Sustainable Development and the Paris Climate Agreement, to build a better future for all. My only appeal to you is to be bold. The challenges we face are big, we need to think big to*

³ Il Masterplan -

http://www.paicon.it/masterplanpo/index.php?option=com_content&view=section&layout=blog&id=5&Itemid=53 - consultato il 07/09/2017

⁴ Al 1° MAB Youth Forum anche una ricerca degli studenti del Politecnico di Torino -

<http://www.parcopotorinese.it/dettaglio.php?id=43912> - consultato il 25/09/2017

⁵ MAB Youth Forum - <https://en.unesco.org/mab-youth> - consultato il 01/11/2017

*overcome them, and we need to do this together, because I see partnership, truly, as the new leadership.*⁶

Prima giornata di workshop paralleli

Nella mattinata tutti i sottogruppi avevano come punto di riferimento lo sviluppo del tema: “Come si possono coinvolgere i giovani in modo più efficace nel programma MAB e nella vita delle Riserve di Biosfera?”.

La metodologia utilizzata per affrontare questa tematica è stata l’analisi SWOT (punti di forza, debolezze, opportunità e minacce) e, attraverso la condivisione di esperienze e il dialogo spontaneo, abbiamo preparato un cartellone sulla situazione attuale.

Nel pomeriggio abbiamo lavorato sul secondo cartellone tenendo in considerazione tre livelli di riflessione:

- le Riserve della Biosfera
- la Rete delle Riserve della Biosfera
- il programma MAB

Per ogni punto individuato, abbiamo cercato di evidenziare l’ambito di riferimento e i possibili collegamenti con gli altri punti. Questa parte dell’analisi ha evidenziato tre obiettivi prioritari e che, in maggior misura, coinvolgessero i giovani per ogni livello di riflessione.

A fine giornata ogni partecipante ha avuto modo di esprimere la propria preferenza sul grado di importanza delle varie proposte, attraverso l’utilizzo di tre bollini adesivi di colori diversi.

Seconda giornata di workshop paralleli

I sottogruppi sono stati formati da persone nuove e per prima cosa abbiamo preso visione degli obiettivi per ogni livello di riflessione, nati dopo un’elaborazione di un gruppo di lavoro dello staff. Di seguito sono elencati i suddetti obiettivi.

Riserve della biosfera:

- Creare opportunità di lavoro attrattive e a lungo termine in relazione ai valori delle Riserve di Biosfera (in particolare conservazione della biodiversità, restaurazione degli habitat), coinvolgendo imprenditori locali e cooperando con gli *stakeholders* locali.
- Diffondere conoscenze scientifiche e della tradizione connesse con i valori delle Riserve della Biosfera, per raggiungere consapevolezza, senso di appartenenza e garantire la loro trasmissione alle generazioni future.
- Sviluppare relazioni tra BR e istituzioni scolastiche (a tutti i livelli, dentro e fuori le Riserve)

Rete delle Riserve della Biosfera:

- Migliorare lo scambio di informazioni, idee, conoscenza e buone pratiche tra le Riserve della Biosfera, specialmente attraverso strumenti che stimolino il coinvolgimento dei giovani.
- Promuovere scambi giovanili attraverso la mobilità (es. manager, ricercatori, studenti, imprenditori) al fine di cooperare per realizzare progetti concreti connessi alle Riserve della Biosfera e all’interno della Rete.

⁶ Giving young people a voice to shape their territories, Irina Bokova -

<https://en.unesco.org/news/giving-young-people-voice-shape-their-territories> - consultato il 25/09/2017

- Facilitare l'accesso a fondi regionali e interregionali per supportare progetti a lungo termine inerenti alle BR proposti dai giovani.

Programma MAB:

- Migliorare la comunicazione, a tutti i livelli del MAB, in modo da essere efficace per i giovani.
- Diffondere a livello globale la conoscenza e la consapevolezza degli obiettivi, dei valori, della missione e delle attività del programma MAB.
- Coinvolgere i giovani nella gestione del programma MAB, a tutti i livelli, specialmente nei momenti cruciali del processo di decisione e prima dell'inizio dei progetti.

Il risultato atteso della giornata consisteva nel delineare delle azioni, dei progetti concreti per soddisfare gli obiettivi sopra elencati. Inizialmente abbiamo lavorato in maniera individuale scrivendo su dei post-it due azioni per ogni livello di riflessione. Dopo aver esposto il proprio pensiero, c'è stato un momento di condivisione e discussione in gruppo. In seguito, abbiamo scritto su un cartellone cinque azioni più significative, due delle quali dovevano essere potenzialmente portate avanti da noi come delegati delle nostre Riserve di Biosfera. Nella parte conclusiva ogni sottogruppo ha esposto il proprio lavoro e abbiamo avuto nuovamente la possibilità di indicare la nostra preferenza. Con due bollini di colori diversi abbiamo espresso ciò che secondo noi aveva una priorità "alta" e "media" e con il terzo abbiamo dichiarato quello che sarà il nostro impegno personale.

Quanto emerso dal forum è stato presentato dai giovani ambasciatori MAB al 10° Forum dei Giovani UNESCO⁷ che si è svolto a Parigi nel mese di ottobre 2017 e al 30° Consiglio Internazionale di Coordinamento MAB (MAB-ICC)⁸ nel luglio di quest'anno a Palembang, in Indonesia.

Possiamo considerare il MAB Youth Forum la causa scatenante della nascita di questa tesi. Molti sono stati gli stimoli e altrettanti i buoni propositi per azioni concrete da portare avanti da parte di noi giovani.

Il programma dettagliato del forum è consultabile online sul sito dedicato⁹.

ALLEGATI in appendice:

- la Dichiarazione Finale del Forum, stesa con il contributo di tutti i partecipanti, grazie ai numerosi workshop e discussioni che hanno avuto luogo
- le testimonianze dei 7 partecipanti

*concetti come Riserva della Biosfera MAB, Programma MAB, Piano d'Azione di Lima verranno descritti nel capitolo successivo

⁷ 10th UNESCO Youth Forum - <https://en.unesco.org/10th-unesco-youth-forum> - consultato il 17/06/2018

⁸ 30th session of the Man and the Biosphere Programme International Co-ordinating Council (MAB-ICC) - <https://en.unesco.org/events/30th-session-man-and-biosphere-programme-international-co-ordinating-council-mab-icc> - consultato il 17/06/2018

⁹ Program of the week - <https://www.myforum2017.com/about> - consultato il 25/09/2017

La collaborazione con Collina Po

Al ritorno dal forum altra occasione di scambio con il MAB CollinaPo è stato l'incontro organizzato il 30 settembre 2017 presso la Biblioteca Nazionale di Torino, per la presentazione della mostra fotografica "Il Bello che c'è nel MAB UNESCO CollinaPo", prosieguo dell'evento della settimana precedente presso l'Auditorium "Vivaldi" della biblioteca¹⁰. L'incontro è stato altresì l'anteprima dell'evento Green Grain, un *Meeting interdisciplinare di confronto tra "buone pratiche eco-friendly" di agricoltori, imprenditori, progettisti e committenti di opere, servizi, prodotti e oggetti legati all'heritage nel green design del territorio di "CollinaPo"*¹¹.

Il Green Grain si è svolto il 12 ottobre 2017 presso la sede del parco Cascina Le Vallere, a Moncalieri. Abbiamo preso parte all'iniziativa insieme al Professor Bistagnino, presentando il progetto portato avanti con il corso di Sistemi Aperti.

L'evento ha avuto luogo nell'ambito di Torino design of the City¹², la settimana dedicata al design che si ripete ogni anno a partire dal 2015 a Torino, città nominata UNESCO Creative City¹³ nel 2014, candidata insieme ad altre 27 città di 19 paesi diversi e l'unica in Italia.

La settimana del design si è svolta in concomitanza dell'assemblea generale della World Design Organization (WDO)¹⁴, che nel 2017 si è svolta proprio a Torino, città che ha inoltre ricevuto la nomina di World Design Capital nel 2008.

SCHEMA: Torino Design of the City, WDO - UNESCO Creative City, World Design Capital
ALLEGATI in appendice: presentazione Dorsale Po al Green Grain

Un progetto con la Valle del Ticino

L'interesse per il mondo delle Riserve di Biosfera ci ha infine portato a dare uno sguardo alle altre realtà presenti intorno a noi. Dopo aver fatto una ricognizione a livello italiano, delle 15 Riserve della Biosfera MAB abbiamo rivolto la nostra attenzione alla Valle del Ticino. Fin da subito ci è sembrata una sfida interessante: un parco piemontese e un parco lombardo divisi separati da un fiume che avevano deciso di unirsi dai comuni valori promossi dal MAB Unesco nel 2002. Un territorio molto esteso, dal Lago Maggiore fino a Pavia, con l'intenzione di espandersi ulteriormente verso la Svizzera per includere il Parco Nazionale della Val Grande. Un territorio con molto potenziale dal punto di vista paesaggistico e della biodiversità ma al contempo messo a dura prova dal confronto con le grandi infrastrutture

¹⁰ A Torino il MAB UNESCO CollinaPo è patrimonio di tutti -

<http://www.parcopotorinese.it/dettaglio.php?id=43795> - consultato il 25/09/2017

¹¹ GREEN GRAIN – L'heritage design alla Riserva delle Vallere a Moncalieri -

<http://www.parchipocollina.to.it/dettaglio.php?id=44021> - consultato il 01/10/2017

¹² DAL 10 AL 16 GLI APPUNTAMENTI DI TORINO DESIGN -

<http://www.lastampa.it/2017/10/10/torinosette/dal-al-gli-appuntamenti-di-torino-design-yPu4qvnqEiRGf3CK18JrRN/pagina.html> - consultato il 17/06/2018

¹³ Comunicato Stampa, L'UNESCO RICONOSCE A TORINO IL TITOLO DI CREATIVE CITY PER IL DESIGN - http://www.comune.torino.it/ucstampa/2014/article_851.shtml - consultato il 10/06/2018

¹⁴ Torino Design of the City 2017 - <http://www.designcities.net/events/torino-city-design-2017/> - consultato il 17/06/2018

come l'Aeroporto di Malpensa, le numerose industrie chimiche, la manutenzione dei beni e dei sentieri.

Questa curiosità ci ha convinto a contattare la referente MAB piemontese dell'Ente di Gestione delle Aree Protette del Ticino e del Lago Maggiore, l'Architetto Monica Perroni, la quale ci ha fissato un appuntamento per il 23 novembre 2017. Durante l'incontro abbiamo appurato i numerosi punti in comune tra le finalità del progetto MAB e la progettualità sistemica e siamo giunte così al focus di progetto: lavorare sul **turismo sostenibile** nel Parco del Ticino.

Il 14 dicembre abbiamo incontrato anche la referente MAB lombarda dell'Ente Parco lombardo della Valle del Ticino, la Dottoressa Francesca Trotti, che ha approvato il focus progettuale.

Ecco dunque gli obiettivi comuni che hanno dato il via a questa tesi:

- rafforzare l'unione tra parco piemontese e parco lombardo,
- avere un quadro chiaro dell'offerta esistente e delle potenzialità del parco,
- aumentare la consapevolezza circa l'appartenenza all'area MAB,
- creare rete tra le realtà presenti sul territorio.

Prima di entrare a fondo nei risultati progettuali, la ricerca affronta il mondo delle Riserve di Biosfera MAB, i fini del Turismo Sostenibile e più nello specifico del Cicloturismo e le peculiarità della Valle del Ticino, partendo dall'intera area MAB per avvicinarsi sempre di più al territorio e all'area pilota di progetto.

IL PROGRAMMA MAB E LE RISERVE DELLA BIOSFERA

Le fasi dello sviluppo sostenibile

Parlare di Sviluppo sostenibile richiama certamente in tutti noi una sorta di quotidianità sulle tematiche affrontate nel dibattito politico-economico odierno. Un termine quasi abusato in un periodo storico in cui le maggiori forze politiche ed economiche mondiali (responsabili peraltro dello sviluppo socio-culturale) negano l'attuale estrema rilevanza del fenomeno del cambiamento climatico. Per questo motivo mettere in atto azioni quotidiane che mirino a preservare l'ambiente e a consapevolizzare le persone del delicato tema risulta essere quasi un dovere morale.

La necessità storica di arrivare a parlare concretamente di sostenibilità ambientale si è rivelata essere un percorso molto lungo e tuttora spesso discusso.

L'iter si è articolato in un susseguirsi di conferenze, vertici, meeting e summit mondiali.

La storia della nascita del programma Unesco "Man And Biosphere" (MAB) incrocia e si determina per tutto il suo sviluppo con questo percorso globale. Per comprendere quindi tutte le fasi del suo cambiamento è necessario avere consapevolezza di quelle che sono state anche le decisioni a livello mondiale sul tema dello sviluppo sostenibile.

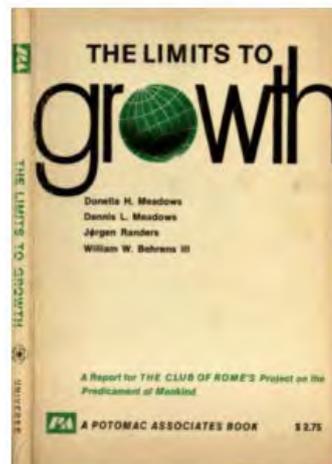
1972

5-16 giugno

Si tiene a Stoccolma (Svezia) la Prima Conferenza ONU sull'Ambiente Umano.

Il documento prodotto dalla Conferenza è la Dichiarazione sull'Ambiente umano, dove vengono enunciati 26 principi sulla relazione tra benessere sociale e tutela del patrimonio ambientale e si stabilisce che i Piani di sviluppo economico devono tenere in considerazione questo rapporto.

Nello stesso anno ad Amburgo il Club di Roma, fondato nell'aprile del 1968 dall'italiano Aurelio Peccei e dallo scienziato scozzese Alexander King¹, commissiona al MIT la stesura del Saggio "*The Limits to Growth*"². Questo testo scientifico segna una svolta nella cultura e nella consapevolezza collettiva: nonostante la crescita infinita della ricchezza risulta necessario fare i conti con la dimensione finita delle risorse naturali, nonostante l'impressionante sviluppo della tecnologia.



1979

13 novembre

Oltre 30 Paesi più la Comunità Europea siglano a Ginevra (Svizzera) la Convenzione sull'inquinamento atmosferico transfrontaliero a lunga distanza (LRTAP). Con questa convenzione, i paesi dell'UE che l'hanno siglata si impegnano a collaborare per limitare,

¹ The Club of Rome, <https://www.clubofrome.org/about-us/history/>, consultato il 12/06/2018

² Utilizzando una metodologia sviluppata dallo scienziato Jay Forrester (pioniere dei sistemi), un gruppo di ricercatori del Massachusetts Institute of Technology - formato da Donella H. Meadows, Dennis Meadows, Jørgen Randers e William W. Behrens III - ha prodotto il primo Rapporto del Club di Roma. Considerato un classico nel movimento per la sostenibilità, *The Limits to Growth* è stato il primo studio a mettere in dubbio la fattibilità di una crescita continua dell'impronta ecologica umana.

prevenire e ridurre gradualmente le loro emissioni di inquinanti atmosferici e a lottare contro l'inquinamento atmosferico transfrontaliero. Si definisce in questa sede l'inquinamento atmosferico transfrontaliero a grande distanza come "il rilascio, diretto o indiretto dovuto all'attività umana, di sostanze nell'aria che hanno effetti nocivi per la salute umana o per l'ambiente in un altro paese, e per il quale il contributo delle fonti di emissione o dei gruppi di fonti non può essere distinto"³.

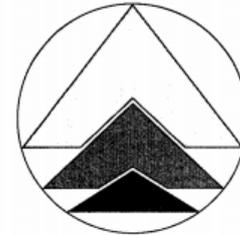
1980

20 maggio

A Nairobi (Kenya) viene redatta la Strategia mondiale per la conservazione: "*World Conservation Strategy: Living Resource Conservation for Sustainable Development*"⁴.

La valenza storica di questo testo consiste nell'essere il primo documento ufficiale internazionale a portare nel suo titolo il concetto di sviluppo sostenibile.

Il rapporto sostiene che, affinché lo sviluppo sia sostenibile, deve sostenere la conservazione delle specie e dell'ambiente piuttosto che ostacolarla. Rivolgendosi ai responsabili politici, agli ambientalisti e ai professionisti dello sviluppo enuncia i principi fondamentali della protezione dei processi ecologici e dei sistemi di supporto vitale, della conservazione della diversità genetica e l'utilizzo sostenibile di specie ed ecosistemi⁵.



The Symbol

The circle symbolizes the biosphere—the thin covering of the planet that contains and sustains life. The three interlocking, overlapping arrows symbolize the three objectives of conservation:

- maintenance of essential ecological processes and life-support systems;
- preservation of genetic diversity;
- sustainable utilization of species and ecosystems.

1987

23-28 febbraio

Durante il Summit di Tokyo (Giappone) la Commissione Internazionale per l'Ambiente e lo Sviluppo, istituita nel 1983 dalle Nazioni Unite con l'obiettivo di elaborare un'"agenda globale per il cambiamento" e con a capo il primo ministro norvegese Gro Harlem Brundtland, presenta "Our Common Future" o "Rapporto Brundtland". Nel documento viene per la prima volta definito lo sviluppo sostenibile come "*quello sviluppo che soddisfa i bisogni della generazione presente senza compromettere la capacità delle generazioni future di soddisfare i propri*"⁶. Con questo concetto la protezione dell'ambiente non assume più formalmente un ruolo di vincolo allo sviluppo, bensì una sua condizione necessaria.

³ Università di Milano, *Convenzione sull'inquinamento atmosferico attraverso le frontiere a lunga distanza*, <http://www.masterambiente.unimi.it/1024/materiali/convginevra1979>, consultato il 18/06/2018

⁴ International Union for Conservation of Nature and Natural Resources (IUCN), United Nations Environment Programme (UNEP), World Wildlife Fund (WWF), *World Conservation Strategy: Living Resource Conservation for Sustainable Development*, Gland, International Union for Conservation of Nature and Natural Resources, 1980, PDF e-book

⁵ Environment&Social Portal, *World Conservation Strategy: Living Resource Conservation for Sustainable Development*, <http://www.environmentandsociety.org/mml/iucn-ed-world-conservation-strategy-living-resource-conservation-sustainable-development>, consultato il 12/06/2018

⁶ United Nations, report della *World Commission on Environment and Development: Our Common Future*, <http://www.un-documents.net/our-common-future>, consultato il 12/06/2018

1992

3-14 giugno

Si tiene a Rio de Janeiro (Brasile) il II Vertice ONU su Ambiente e Sviluppo, chiamato Earth Summit. L'UNCED (The United Nations Conference on Environment and Development) è stata una delle più grandi Conferenze della storia per numero di partecipanti: 172 paesi rappresentati da oltre 10000 delegati ufficiali, 108 fra capi di stato e di governo, 2400 rappresentanti di organizzazioni non governative (ONG)⁷.



A conclusione di questa conferenza viene redatta la Carta di Rio, nella quale vengono espressi i *“27 principi sui diritti e sulle responsabilità delle nazioni nel proseguimento dello sviluppo e del benessere umano”* e si mette in atto l’approvazione di altri 4 documenti: *“Agenda 21”* (gli obiettivi dello Sviluppo Sostenibile del 21° secolo); *“Convenzione per la conservazione della biodiversità”*; *“Convenzione sul clima”*; *“Dichiarazione autorevole di principi, giuridicamente non vincolante, per un consenso globale sulla gestione, conservazione e sviluppo sostenibile del futuro”*⁸.

Nello stesso anno viene presentato a Bruxelles dall’Unione Europea il *“V Piano di Azione Ambientale - Per uno sviluppo durevole e sostenibile”*, approvato nel 1993. Esso ha costituito lo strumento di attuazione in ambito comunitario dell’Agenda 21 in materia di ambiente e delle azioni da intraprendere per raggiungere gli obiettivi preposti, per il periodo 1993-2000. Il Piano auspica un *“... cambiamento radicale in tutti i settori di intervento della comunità. Esso presuppone che la tutela dell’ambiente venga integrata nella definizione e nell’attuazione delle altre politiche comunitarie, non solo per il bene dell’ambiente, ma per il bene e il progresso degli altri settori”*⁹, estendendo anche formalmente la responsabilità in materia ambientale dell’Amministrazione Pubblica, delle imprese e della collettività. Vengono inoltre proposti strumenti legislativi, economici e finanziari che incoraggino ed incentivino l’attuazione del programma.

1994

24-27 maggio

Ad Aalborg (Danimarca) si tiene la I Conferenza Europea sulle Città sostenibili organizzata dal Consiglio internazionale per le iniziative ambientali locali (ICLEI). Da questo momento ha inizio la Campagna Europea delle Città sostenibili: con la sottoscrizione di questa *“Carta di Aalborg”* le città e le regioni europee si impegnano a mettere realmente in atto l’Agenda 21 a livello locale, elaborando piani d’azione a lungo termine per uno sviluppo durevole e sostenibile, nonché ad avviare la campagna per uno sviluppo durevole e sostenibile delle città europee¹⁰.

1996

6-8 ottobre

A Lisbona (Portogallo) si tiene la Seconda Conferenza Europea sulle città sostenibili. Dopo avere valutato i progressi fatti con la Carta di Aalborg in questa occasione si dà vita alla Carta di Lisbona *“Dalla Carta all’Azione”*, nella quale si formulano dei principi per

⁷ United Nations, *The Earth Summit*, <http://www.un.org/geninfo/bp/enviro.html>, consultato il 12/06/2018

⁸ UNESCO, *The Rio Declaration on Environment and Development*, http://www.unesco.org/education/pdf/RIO_E.PDF, consultato il 12/06/2018

⁹ Progetto Agenda 21, *Quinto programma quadro: Programma politico e d’azione della Comunità Europea a favore dell’ambiente e di uno sviluppo sostenibile*, PDF e-book

¹⁰ Progetto Agenda 21, *La Carta di Aalborg. Carta delle città europee per uno sviluppo durevole e sostenibile*, Aalborg, 1994, PDF e-book

intraprendere azioni concrete legate al concetto di sostenibilità e di diretta responsabilità degli stati Membri¹¹.

3-14 giugno

Nello stesso anno si tiene ad Istanbul (Turchia) la Conferenza Habitat II¹², la Seconda Conferenza dell'ONU sugli insediamenti umani. I documenti prodotti sono la Dichiarazione di Istanbul e l'Agenda Habitat, con i quali si sottolinea la necessità da parte degli Enti locali di adottare e rilanciare operativamente l'Agenda 21. I principi fondamentali della Dichiarazione riguardano due temi principali: una casa adeguata per tutti e uno sviluppo sostenibile degli insediamenti umani in un mondo urbanizzato¹³.

1997

18-20 giugno

Si tiene a Göteborg (Svezia) la Terza Conferenza Ambientale dei Ministri e dei Leader Politici Regionali dell'Unione Europea. Durante questo incontro viene approvata una strategia per lo Sviluppo Sostenibile da adottare per definire gli orientamenti politici dell'Unione Europea. Il documento prodotto è la Risoluzione di Göteborg, riguarda tre argomenti principali: l'attuazione e lo sviluppo di una legislazione comunitaria ambientale; i processi dell'Agenda 21 Regionale; la richiesta di integrare le questioni ambientali all'interno dei Fondi Strutturali¹⁴.

1-10 dicembre

Si tiene a Kyoto (Giappone) la Conferenza CP03 della Convenzione Quadro delle Nazioni Unite sui cambiamenti climatici (UNFCCC). Viene stilato il Protocollo di Kyoto, che entrerà in vigore a partire dal 2005: un accordo globale sul clima che impone dei limiti alle emissioni di CO² nei paesi industrializzati. Per raggiungere questo obiettivo vengono indicate politiche e misure per la riduzione di emissioni di gas ritenuti responsabili dell'effetto serra, dei cambiamenti climatici e del surriscaldamento globale. Si palesa idealmente quindi come un protocollo con obiettivi precisi e vincolanti, che impegna i Paesi industrializzati e quelli in via di sviluppo a ridurre complessivamente del 5% le principali emissioni di gas capaci di alterare l'effetto serra naturale. Vengono inoltre indicate modalità di promozione della ricerca scientifica sulle energie alternative ed incentivi a forme di economia sostenibile¹⁵.

Nel corso degli anni il Protocollo di Kyoto ha suscitato un ampio dibattito che da subito ha evidenziato l'esistenza di sostanziali problemi strutturali.

In primo luogo, all'interno del documento vengono introdotti vincoli unicamente per i Paesi sviluppati (o ad economia in transizione), trascurando i dati scientifici che evidenziano come invece siano in buona parte i Paesi in via di sviluppo a creare un pericolo potenziale maggiore per le future emissioni.

¹¹ Progetto Agenda 21, *Il Piano d'Azione di Lisbona: dalla Carta all'Azione*, Lisbona, 1996, PDF e-book

¹² La prima si svolse nel 1976 a Vancouver

¹³ Ispra Ambiente, riassunto della *Dichiarazione di Istanbul e l'Agenda Habitat*,

<http://www.isprambiente.gov.it/files/agenda21/1996-dichiarazione-istanbul-agenda-habitat.pdf/view>, consultato il 12 giugno 2018

¹⁴ Regione Liguria per l'Ambiente, *Risoluzione di Göteborg. Terza Conferenza Ambientale dei Ministri e dei Leader Politici Regionali dell'Unione Europea*,

<http://www.ambienteinliguria.it/eco3/ep/liguriasostenibile/documenti/goteborg>, consultato il 10 giugno 2018

¹⁵ United Nations, *Kyoto Protocol to the United Nations Framework Convention on Climate Change*, 1998, PDF e-book

In secondo luogo, le cifre dell'impegno appaiono troppo poco determinanti per incidere realmente e drasticamente sulla situazione già critica dell'atmosfera. Inoltre, oltre la deadline stipulata entro la fine del 2012 non vengono previste tappe intermedie di verifica e pur stabilendo che i target di riduzione sono vincolanti non vengono programmate sanzioni in caso di mancato rispetto dei parametri strutturati¹⁶.

1998

25 giugno

Viene firmata la "Convenzione di Aarhus" (Danimarca), la Convenzione della Comunità Europea sull'accesso alle informazioni, la partecipazione del pubblico ai processi decisionali e l'accesso alla giustizia in materia ambientale. I temi principali su cui si basa questo documento sono l'informazione e la partecipazione attiva.

Si esplicita la responsabilità del cittadino nei confronti del tema dello sviluppo sostenibile, in quanto è egli stesso ad essere il primo attore del processo di cambiamento e ha la possibilità di contribuire attivamente e consapevolmente. Il ruolo delle pubbliche amministrazioni è proprio quello di far emergere e ottimizzare le potenzialità dell'intera società attraverso azioni di sensibilizzazione ed informazione e a promuoverne il coinvolgimento nei processi decisionali¹⁷.



28 ottobre

Durante lo stesso anno a Bruxelles (Belgio) l'Unione Europea emana il "Quadro di azione UE per uno sviluppo urbano sostenibile nell'Unione Europea".

In esso vengono indicate quattro grandi sfide per le Città europee:

- la sfida della globalizzazione e della ristrutturazione economica, al fine di realizzare un sistema urbano equilibrato;
- la sfida dell'integrazione sociale, per spezzare i legami tra ristrutturazione economica, segregazione spaziale e emarginazione sociale nelle zone urbane in difficoltà;
- la sfida dell'ambiente urbano: sostenibilità locale e globale;
- la sfida del governo della cosa pubblica, per affrontare la ristrutturazione delle istituzioni e rafforzare le capacità locali di gestione dei cambiamenti¹⁸.

2000

9-12 febbraio

Ad Hannover (Germania) si svolge la III Conferenza Europea sulle Città sostenibili.

All'incontro sono presenti 32 Autorità locali di paesi europei e regioni confinanti per fare un bilancio sui risultati conseguiti dalla Carta di Aalborg e per concordare una comune linea

¹⁶ Lifegate, approfondimento sul *Protocollo di Kyoto*, https://www.lifegate.it/persone/news/il_protocollo_di_kyoto1, consultato il 13/06/2018

¹⁷ UNECE, *Convenzione sull'accesso alle informazioni, la partecipazione del pubblico ai processi decisionali e l'accesso alla giustizia in materia ambientale*, <http://www.unece.org/fileadmin/DAM/env/pp/documents/cep43ital.pdf>, consultato il 17 giugno 2018

¹⁸ Commissione europea, *Quadro d'Azione per uno Sviluppo Urbano Sostenibile nell'Unione Europea*, http://ec.europa.eu/regional_policy/sources/docoffic/official/communic/pdf/caud/caud_it.pdf, consultato il 14 giugno 2018

d'azione per gli sviluppi futuri. Il documento prodotto è “L'Appello di Hannover”, stilato con l'obiettivo di creare un clima di cooperazione tra gli attori coinvolti nell'Agenda 21¹⁹.

6-8 settembre

Si tiene a New York (New York) il “Vertice del Millennio”, convocato dalle Nazioni Unite per adottare la “Dichiarazione del Millennio” attraverso la quale sono stati adottati gli 8 Obiettivi del Millennio da raggiungere entro il 2015.

1. Eliminare la povertà estrema e la fame: dimezzare, entro il 2015, la percentuale di persone che vivono con meno di un dollaro al giorno e di persone che soffrono la fame.
2. Assicurare l'istruzione primaria universale: assicurare, entro il 2015, che tutti i bambini del mondo siano in grado di completare il primo ciclo di istruzione.
3. Promuovere l'uguaglianza di genere e l'autonomia delle donne: eliminare le disuguaglianze di genere nell'istruzione primaria e secondaria preferibilmente entro il 2005 e a tutti i livelli di istruzione entro il 2015.
4. Ridurre la mortalità infantile: ridurre di due terzi, entro il 2015, il tasso di mortalità infantile per i bambini di età compresa tra 0 e 5 anni.
5. Migliorare la salute materna: ridurre di tre quarti, entro il 2015, il tasso di mortalità materna.
6. Combattere l'HIV/AIDS, la malaria e altre malattie: arrestare, entro il 2015, ed invertire la tendenza alla diffusione dell'HIV/AIDS, della malaria e di altre malattie.
7. Assicurare la sostenibilità ambientale: integrare i principi di sviluppo sostenibile nelle politiche e nei programmi dei Paesi, ridurre la perdita di biodiversità, dimezzare il numero di persone che non hanno accesso all'acqua potabile e ai servizi igienici.
8. Sviluppare un partenariato globale per lo sviluppo sostenibile: attuare interventi di cooperazione allo sviluppo, sviluppare un commercio internazionale che risponda ai bisogni dei paesi più poveri, agire per la riduzione e cancellazione del debito dei paesi più poveri, garantire un accesso sostenibile ai farmaci essenziali e favorire il trasferimento di tecnologie²⁰.



2001

12 gennaio

Si ufficializza la Risoluzione dell'Unione Europea 13982/2000 sulla qualità architettonica dell'ambiente urbano e rurale. La creazione di questo documento deriva dalla spinta del Forum Europeo per le Politiche Architettoniche - organismo non istituzionale composto da 15 paesi membri dell'Unione Europea – che nasce con l'obiettivo di sviluppare e incoraggiare un'architettura di qualità e incentivare la realizzazione di azioni comuni in Europa²¹.

24 gennaio

¹⁹ Ispra Ambiente, *L'appello di Hannover*, <http://www.sinanet.isprambiente.it/gelso/files/hannover-2000.pdf>, consultato il 14 giugno 2018

²⁰ Ministero della Salute, *Obiettivi di Sviluppo del Millennio. Millennium Development Goals*, http://www.salute.gov.it/imgs/C_17_pagineAree_2440_listaFile_itemName_0_file.pdf, consultato il 9 giugno 2018

²¹ Consiglio dell'Unione europea, *Risoluzione del Consiglio sulla qualità architettonica dell'ambiente urbano e rurale*, Bruxelles, 2001, <http://www.demo.ba.itc.cnr.it/RE/Documenti/qualit%C3%A0%20architettura%202001.pdf>, consultato il 14 giugno 2018

Nello stesso periodo viene presentato a Bruxelles dall'Unione Europea il VI Piano di Azione ambientale 2001-2010 "Ambiente 2010: il nostro futuro, la nostra scelta".

Il Programma è strutturato secondo quattro filoni tematici fondamentali: cambiamento climatico, ambiente e salute, natura e biodiversità, gestione delle risorse naturali.

Viene inoltre sottolineata l'importanza della trasmissione dei temi legati all'ambiente ed alla responsabilizzazione dei cittadini attraverso lo strumento dell'educazione: solo in questo modo si può spingere ad un vero cambiamento dei comportamenti.

Vengono anche illustrate in dettaglio le misure da intraprendere per portare avanti gli obiettivi e le priorità ambientali della strategia UE per lo sviluppo sostenibile²².

2002

18-22 marzo

A Monterrey (Messico) si svolge la "Conferenza Internazionale per il Finanziamento dello Sviluppo", convocata dalle Nazioni Unite per affrontare fondamentali questioni finanziarie ed altre tematiche ad esse collegate relative allo sviluppo globale.

Si è focalizzata l'attenzione su sei aree fondamentali per la discussione e la deliberazione:

1. Mobilitazione delle risorse finanziarie nazionali: gran parte del capitale per lo sviluppo di una nazione proviene dall'interno dei suoi confini. Istituzioni giuridiche, sistemi di tassazione, amministrazione pubbliche e infrastrutture finanziarie efficaci sono dunque necessarie se si intende raccogliere e distribuire in maniera efficiente i finanziamenti pubblici e privati;
2. Mobilitazione degli investimenti esteri diretti e di altri afflussi privati: oltre alle risorse nazionali, la maggior parte dei Paesi in via di sviluppo deve sfruttare i capitali provenienti dall'estero per soddisfare fondamentali esigenze di investimenti. Sempre più spesso, questo significa attrarre capitali privati che arrivano dai mercati stranieri, quali i finanziamenti esteri diretti, gli investimenti di portafoglio e i prestiti bancari. Una sfida fondamentale consiste nell'aumentare l'estensione e nell'ampliare la portata di questi flussi, limitando al tempo stesso la loro volatilità;
3. Commercio internazionale: i profitti derivanti dal commercio rappresentano un importante canale per favorire la crescita economica ed eliminare la povertà, specialmente se incoraggiano gli agenti economici ad impiegare il proprio potenziale produttivo nella maniera più efficiente. Tuttavia, una espansione continua e rapida del commercio non è garantita e numerosi paesi in via di sviluppo hanno sino a oggi ricevuto solamente dei magri benefici dall'apertura delle rispettive economie verso l'esterno;
4. Assistenza ufficiale allo sviluppo: l'Assistenza Ufficiale allo Sviluppo è da molto tempo entrata in una fase declinante ma rimane comunque essenziale per lo sviluppo di numerosi paesi a basso reddito. Ulteriore assistenza è inoltre necessaria se il mondo intende concretizzare il proprio impegno per il raggiungimento degli obiettivi di diminuzione della povertà e di sviluppo umano fissati in occasione del Vertice del Millennio;
5. Cancellazione dei debiti: grazie alla iniziativa per i Paesi Poveri Altamente Indebitati è stata conseguita una significativa riduzione del debito, ma in numerosi Paesi in via di sviluppo il fardello di un indebitamento elevato continua a rendere difficile lo sviluppo. Mentre si cerca di risolvere gli attuali problemi del debito, dev'essere fatto molto di più per evitare che i paesi in via di sviluppo cadano in questa trappola finanziaria;



²² Progetto Agenda 21, *Ambiente 2010: il nostro futuro, la nostra scelta*, Bruxelles, 2001, PDF e-book

6. Sistemi monetari, finanziari e commerciali internazionali: la gravità e la crescente frequenza dei contagi finanziari e dei mutamenti strutturali che si stanno verificando nel funzionamento dell'economia globale, hanno condotto alla richiesta di una riforma dell'architettura finanziaria internazionale. Sono stati realizzati alcuni miglioramenti, ma ne sono necessari altri. Una sfida è quella di individuare nuovi modi per consolidare la partecipazione dei Paesi in via di sviluppo ai processi economici internazionali. Un'altra è quella di incrementare la coerenza fra le istituzioni principali nelle aree della finanza, delle valute, del commercio e dello sviluppo internazionale²³.

26 agosto - 4 settembre

Si tiene a Johannesburg (Sudafrica) il World Summit on Sustainable Development (WSSD), Il Vertice mondiale sullo Sviluppo sostenibile.

Il Summit è organizzato dalle Nazioni Unite esattamente 10 anni dopo il "Earth Summit" di Rio de Janeiro – motivo per cui la Conferenza di Johannesburg viene anche indicata con il nome di "Rio+10" - per discutere e valutare lo stato di attuazione delle decisioni prese a in quell'occasione, per prendere atto di una serie di nuove esperienze e conoscenze sviluppatesi nel frattempo e per definire nuovi impegni politici da parte di tutti i membri.

Il documento finale "Rio + 10" è composto da due parti: la Carta di Johannesburg sullo sviluppo sostenibile - che contiene dichiarazioni di principio sul buon governo dell'ambiente e sul modo di promuovere la crescita economica e civile dei popoli in armonia con la protezione della natura - e il Piano d'Azione di Johannesburg, suddiviso in grandi temi (energia, acqua, biodiversità, sostanze nocive, aiuti ai Paesi in via di sviluppo) per cui si indicano gli obiettivi da raggiungere²⁴.



2004

9-11 giugno

Si tiene ad Aalborg la IV Conferenza europea sulle città sostenibili, chiamata anche "Aalborg + 10". L'obiettivo è discutere a proposito delle azioni intraprese a livello locale legate all'Agenda 21. I rappresentanti di 110 amministrazioni locali approvano gli "Aalborg Commitments" e sottoscrivono il documento come dichiarazione finale della Conferenza. I 10 Aalborg Commitments possono essere descritti come strumenti di sostenibilità governativa locale. Sono progettati per dare maggiore incisività alle azioni di sostenibilità locale e per fornire nuovi impulsi ai processi di Agenda 21 Locale²⁵.



2005

²³ UNRIC, *Conferenza Internazionale sui Finanziamenti per lo Sviluppo*,

<https://www.unric.org/html/italian/finanziamento/FINANCINGa.html>, consultato il 15 giugno 2018

²⁴ The International Federation of Red Cross and Red Crescent Societies, *The Johannesburg Declaration on Sustainable Development*, <http://www.ifrc.org/docs/idrl/I402EN.pdf>, consultato il 7 giugno 2018

²⁵ Sustainable Cities Platform, *Aalborg+10. Inspiring futures*,

http://www.sustainablecities.eu/fileadmin/repository/Aalborg_Commitments/Aalborg_Commitments_English.pdf, consultato il 7 giugno 2018

22-23 marzo

A Bruxelles (Lussemburgo) il Consiglio europeo si riunisce per attivare un rilancio della Strategia di Lisbona (1996). Il 2005 ha segnato l'anno del bilancio di metà percorso e il Consiglio invita tutti a rilanciare la strategia incentrandola sulla crescita e l'impiego, incrementando la competitività e rafforzando la coesione sociale.

Obiettivi perseguibili attraverso un'attrattiva maggiore per investimenti e lavoro, la valorizzazione della conoscenza e dell'innovazione come motori della crescita europea e lo sviluppo di politiche che permettano la creazione di occupazione²⁶.



2006

15-16 giugno

Viene presentata a Bruxelles (Lussemburgo) la "Strategia europea per lo sviluppo sostenibile 2006". Il Consiglio europeo adotta una nuova strategia dell'UE per lo sviluppo sostenibile e individua sette sfide principali:

1. Cambiamenti climatici e energia pulita;
2. Trasporti sostenibili;
3. Consumo e Produzione sostenibili;
4. Conservazione e gestione delle risorse naturali;
5. Salute pubblica;
6. Inclusione sociale, demografia e migrazione;
7. Povertà mondiale e sfide dello sviluppo²⁷.

2007

21-24 marzo

Si tiene a Siviglia (Spagna) la V Conferenza europea sulle Città sostenibili.

"The Spirit of Sevilla" è stato il documento culmine della Conferenza in cui viene stabilito che la Campagna Europea Città Sostenibili continuerà a diffondere la Carta di Aalborg e gli Impegni di Aalborg sostenendo le amministrazioni locali partecipanti. Viene inoltre sottoscritto che la stessa offrirà una piattaforma europea attiva per informare e assistere i Governi nazionali e le Istituzioni Europee, valuterà e controllerà il lavoro realizzato in relazione agli Impegni di Aalborg.

Oltre 1500 delegati delle amministrazioni locali europee si sono in quell'occasione impegnati ad agire immediatamente e ad attuare politiche avanzate per lo sviluppo locale sostenibile²⁸.

20 giugno

In questo anno gli Stati membri dell'Unione Europea adottano "La Carta di Lipsia sulle città europee sostenibili" - predisposta dalla presidenza tedesca dell'UE. Con questo atto gli Stati membri si impegnano:

- ad iniziare un dibattito politico su come integrare i principi e le strategie della Carta di Lipsia nelle politiche di sviluppo nazionale, regionale e locale;

²⁶ Commissione europea, *Crescita e occupazione. Lavorare insieme per il futuro dell'Europa. Il rilancio della strategia di Lisbona*, Lussemburgo, Ufficio delle pubblicazioni ufficiali delle Comunità europee, 2005, PDF e-book

²⁷ EUR-Lex, *Strategia a favore dello sviluppo sostenibile*, <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/IT/TXT/?uri=LEGISSUM:l28117>, consultato il 13 giugno 2018

²⁸ Ispra Ambiente, *Lo Spirito di Siviglia*, <http://www.sinanet.isprambiente.it/it/sia-ispra/filarete/normativa/internazionali/2007-lo-spirito-di-siviglia/view>, consultato il 12 giugno 2018

- ad usare lo strumento di sviluppo urbano integrato e la relativa governance per la sua attuazione e, a questo fine, creare le strutture più opportune a livello nazionale;
- a promuovere la costituzione di un'organizzazione territoriale equilibrata, basata su una struttura urbana europea policentrica²⁹.

2008

29 novembre - 2 dicembre

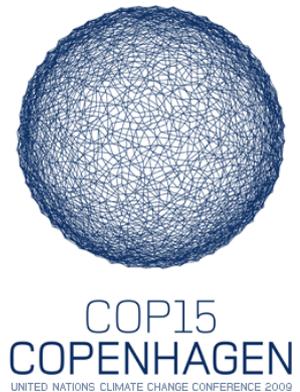
Si è svolta a Doha (Qatar) la II Conferenza delle Nazioni Unite sul Finanziamento per lo Sviluppo, con l'obiettivo di valutare i progressi nella realizzazione dell'agenda internazionale per il finanziamento dello sviluppo adottata a Monterrey nel 2002 e individuare le nuove sfide che la comunità internazionale deve affrontare in questo campo. Ad ostacolare un buono sviluppo di questo programma vi è stato un contesto generale della crisi economica, che ha impedito che l'evento rappresentasse un sostanziale passo avanti sull'agenda della Finanza per lo Sviluppo³⁰.

2009

7-18 dicembre

Si tiene a Copenhagen (Danimarca) la "15esima Conferenza delle Nazioni Unite dedicata al clima" (COP15). L'accordo di Copenhagen è un trattato internazionale, legalmente vincolante, per mitigare la crisi climatica, senza tuttavia indicare azioni concrete o obiettivi da perseguire per raggiungere questo "concetto". Per questo motivo viene da molti considerato come un trattato di per sé poco significativo.

Le premesse erano quelle di proporre una strategia molto ambiziosa (troppo per andare incontro ai vantaggi economici dei grandi paesi industrializzati) da realizzare entro il 2020: il progetto "20-20-20", che comportava un calo delle emissioni del 20% rispetto ai livelli del 1990, un aumento dell'energia derivante da fonti rinnovabili tale da coprire il 20% del fabbisogno energetico interno dell'UE; una riduzione del 20% del consumo di energia grazie a misure dirette a renderlo più efficiente. "L'Accordo di Copenhagen" risulta essere un documento in 12 punti senza alcuna efficacia vincolante, il cui scopo è quello di limitare a 2 gradi l'aumento della temperatura media mondiale ma che elimina il riferimento al taglio del 50% per il 2050. I Paesi industrializzati hanno come unico dovere quello di scrivere, entro gennaio 2010, non i loro impegni di riduzione, ma le misure che intendono prendere e un impegno di finanziamento per politiche e misure di mitigazione e di adattamento³¹.



2010

²⁹ Edilportale, *Carta di Lipsia sulle città europee sostenibili*, http://www.edilportale.com/news/2007/06/urbanistica/carta-di-lipsia-sulle-citt%C3%A0-europee-sostenibili_10054_23.html, consultato il 12 giugno 2018

³⁰ Parlamento italiano, *I risultati della Conferenza di Doha sulla Finanza per lo Sviluppo*, <http://leg16.camera.it/561?appro=164&l+risultati+della+Conferenza+di+Doha+sulla+Finanza+per+lo+Sviluppo>, consultato il 13 giugno 2018

³¹ A. Morelli, *La Conferenza di Copenhagen (COP15)*, 2011, <https://grenstudioservice.com/la-conferenza-di-copenhagen-cop15/>, consultato il 13 giugno 2018

19-21 maggio

A Dunkerque (Francia) si svolge la “VI Conferenza europea sulle città sostenibili”, durante la quale si è affrontato il tema di come lo sviluppo sostenibile possa aiutare i governi locali a fronteggiare le attuali sfide economiche, sociali e climatiche e come possa essere ulteriormente implementato ed incentivato nell'attuale contesto di crisi.

Per poter creare un'economia realmente sostenibile a basse emissioni di carbonio è necessario che i governi locali e regionali siano partner pienamente integrati e collaborativi inseriti in un'ampia strategia - Europa 2020 - e con un maggiore accesso ai finanziamenti³².



20-22 settembre

Presso la sede delle Nazioni Unite a New York (New York) si è tenuta una conferenza sui Millennium Development Goals per esaminare i progressi fatti dal 2000. L'incontro si è concluso con l'adozione di un piano d'azione globale per accelerare i progressi verso gli otto obiettivi, a cui hanno seguito nuovi importanti impegni in materia di salute, povertà, fame e malattie per donne e bambini³³.

2012

20-22 giugno

Si svolge a Rio de Janeiro (Brasile) Conferenza Mondiale sullo Sviluppo Sostenibile (UNCSD), denominata anche Rio+20, in quanto tenutasi a 20 anni di distanza dal Vertice della Terra di Rio de Janeiro UNCED del 1992. L'obiettivo della Conferenza è stato quello di rinnovare l'impegno politico per lo sviluppo sostenibile, verificare lo stato di attuazione – con lacune e progressi - degli impegni internazionali assunti negli ultimi due decenni, e cercare di convogliare gli sforzi dei governi e dell'intera società civile verso obiettivi comuni e verso le nuove sfide da affrontare³⁴.



La Conferenza si è concentrata su due temi principali:

1. Un'economia verde nel contesto dello sviluppo sostenibile e riduzione della povertà: ovvero la volontà di effettuare una transizione verso un'economia verde (adattata ai differenti contesti nazionali), che non sia solo un miglioramento ambientale, ma un nuovo paradigma che cerchi di alleviare minacce globali come il cambiamento climatico, la perdita di biodiversità, la desertificazione, l'esaurimento delle risorse naturali e al tempo stesso promuovere un benessere sociale ed economico.
2. Quadro istituzionale per lo sviluppo sostenibile: un nuovo sistema di governance globale per lo sviluppo sostenibile, che includa le istituzioni incaricate di sviluppare, monitorare e attuare le politiche di sviluppo sostenibile attraverso i suoi tre pilastri: sociale, ambientale ed economico³⁵.

³² Coordinamento Agende 21 locali italiane, *The Dunkerque 2010 Local Sustainability Declaration*,

[http://www.a21italy.it/wp-](http://www.a21italy.it/wp-content/uploads/2014/04/THE_DUNKERQUE_2010_LOCAL_SUSTAINABILITY_AGENDA_21May_Final.pdf)

[content/uploads/2014/04/THE_DUNKERQUE_2010_LOCAL_SUSTAINABILITY_AGENDA_21May_Final.pdf](http://www.a21italy.it/wp-content/uploads/2014/04/THE_DUNKERQUE_2010_LOCAL_SUSTAINABILITY_AGENDA_21May_Final.pdf), consultato il 16 giugno 2018

³³ United Nations, *2010 United Nations Summit on the Millennium Development Goals*,

<http://www.un.org/en/mdg/summit2010/>, consultato il 16 giugno 2018

³⁴ United Nations, *Outcome of the Conference The future we want*, Rio de Janeiro, United Nations, 2012, PDF e-book

³⁵ Ministero dell'ambiente, *Rafforzare e rinnovare l'impegno politico per lo sviluppo sostenibile globale*,

<http://www.minambiente.it/pagina/conferenza-rio20-una-sfida-importante>, consultato il 16 giugno 2018

2013

20 novembre

Viene ufficializzato e messo in opera il “VII Programma d’azione ambientale dell’UE fino al 2020”, ma che per avere una visione più di ampio raggio e di prospettiva immagina delle possibili linee programmatiche ideali fino al 2050 nell’Unione Europea. Il documento Identifica in particolare tre obiettivi chiave:

1. proteggere, conservare e migliorare il capitale naturale dell'Unione;
2. trasformare l'Unione in un'economia a basse emissioni di carbonio, efficiente sotto il profilo delle risorse, verde e competitiva;
3. salvaguardare i cittadini dalle pressioni e dai rischi legati all'ambiente alla salute e al benessere.

La Commissione europea spiega che «Il programma stabilisce un quadro di riferimento per sostenere il raggiungimento di tali obiettivi attraverso, tra l’altro, una migliore attuazione della legislazione ambientale dell’Ue. [...] Il programma mira anche a rafforzare gli sforzi per aiutare le città europee a diventare più sostenibili ed a migliorare la capacità dell’Ue di rispondere alle sfide ambientali e climatiche regionali e globali»³⁶.



Vivere bene entro i limiti
del nostro pianeta

2015

25-27 settembre

A New York (New York) si svolge il Summit sullo Sviluppo Sostenibile, il cui documento redatto viene intitolato “Trasformare il nostro mondo. L’Agenda 2030 per lo sviluppo sostenibile”. Questo documento determina gli impegni sullo sviluppo sostenibile che dovranno essere realizzati entro il 2030, individuando 17 obiettivi globali (SDGs - Sustainable Development Goals) e 169 target, che mirano a porre fine alla povertà, a lottare contro l'ineguaglianza, ad assicurare una vita sulla terra sostenibile nel presente e nel futuro e allo sviluppo sociale ed economico. Gli SDGs hanno validità universale, vale a dire che tutti i Paesi devono fornire un contributo per raggiungere gli obiettivi in base alle loro capacità.



Questi obiettivi sono così suddivisi:

- Goal 1: Porre fine ad ogni forma di povertà nel mondo;
- Goal 2: Porre fine alla fame, raggiungere la sicurezza alimentare, migliorare la nutrizione e promuovere un’agricoltura sostenibile;
- Goal 3: Assicurare la salute e il benessere per tutti e per tutte le età;
- Goal 4: Fornire un’educazione di qualità, equa ed inclusiva, e opportunità di apprendimento per tutti;
- Goal 5: Raggiungere l’uguaglianza di genere, per l’empowerment di tutte le donne e le ragazze;
- Goal 6: Garantire a tutti la disponibilità e la gestione sostenibile dell’acqua e delle strutture igienico sanitarie;
- Goal 7: Assicurare a tutti l’accesso a sistemi di energia economici, affidabili, sostenibili e moderni;

³⁶ Apice Europa, *Europa 2020: crescita sostenibile*, <http://www.apiceuropa.com/wp2/wp-content/uploads/2014/08/DISPENSA-III.pdf>, consultato il 16 giugno 2018

- Goal 8: Incentivare una crescita economica, duratura, inclusiva e sostenibile, un'occupazione piena e produttiva ed un lavoro dignitoso per tutti;
- Goal 9: Costruire una infrastruttura resiliente e promuovere l'innovazione ed una industrializzazione equa, responsabile e sostenibile;
- Goal 10: Ridurre le disuguaglianze all'interno e fra le Nazioni;
- Goal 11: Rendere le città e gli insediamenti umani inclusivi, sicuri, duraturi e sostenibili;
- Goal 12: Garantire modelli sostenibili di produzione e di consumo;
- Goal 13: Adottare misure urgenti per combattere i cambiamenti climatici e le sue conseguenze;
- Goal 14: Conservare e utilizzare in modo durevole gli oceani, i mari e le risorse marine per uno sviluppo sostenibile;
- Goal 15: Proteggere, ripristinare e favorire un uso sostenibile dell'ecosistema terrestre, gestire sostenibilmente le foreste, contrastare la desertificazione, arrestare e far retrocedere il degrado del terreno, e fermare la perdita di diversità biologica;
- Goal 16: Promuovere società pacifiche e più inclusive per uno sviluppo sostenibile; offrire l'accesso alla giustizia per tutti e creare organismi efficaci, responsabili e inclusivi a tutti i livelli;
- Goal 17: Rafforzare i mezzi di attuazione e rinnovare il partenariato mondiale per lo sviluppo sostenibile.³⁷



IL PROGRAMMA MAB

L'UNESCO

La tutela dell'ambiente, inteso non solo da un punto di vista naturalistico ma anche societario e comunitario, ha portato alla nascita di numerose associazioni, movimenti e programmi internazionali con lo scopo di mettere in pratica tutti i principi di salvaguardia proposti nel tempo. Tra questi troviamo la creazione, in qualche modo pionieristica, del programma UNESCO "Man And Biosphere" (MAB), uno dei cinque programmi dell'UNESCO nel quadro delle scienze esatte e naturali³⁸.

Ma cosa racconta di un territorio tale attribuzione? Che cosa vuole tramettere, preservare e incentivare?

³⁷ Alleanza Italiana per lo Sviluppo Sostenibile, *Goal e Target: obiettivi e traguardi per il 2030*, <http://asvis.it/goal-e-target-obiettivi-e-traguardi-per-il-2030/>, consultato il 14 giugno 2018

³⁸ Gli altri programmi sono: il Programma Idrologico Internazionale (IHP), il Programma internazionale di scienze di base (IBSP), il Programma internazionale di correlazione ecologica (IGCP) e la Commissione oceanografica intergovernativa (COI).

Alla base di questo programma scientifico internazionale vi è l'UNESCO³⁹ (United Nations Educational, Scientific and Cultural Organization), ovvero l'Organizzazione delle Nazioni Unite per l'Educazione, la Scienza e la Cultura. Nasce nell'immediato dopoguerra, nell'ambito della Conferenza dei ministri alleati dell'Educazione (CAME), tenutasi a Londra il 16 novembre 1945 con la firma di 37 Paesi e nell'anno successivo, precisamente il 4 novembre 1946, entra in vigore la Costituzione dell'UNESCO, che verrà ratificata da altri 20 Paesi. Ad oggi i Paesi membri sono in totale 195.⁴⁰ L'intento con cui si dà vita a questa Organizzazione è quello di creare una rete mondiale che fornisca un sostegno alla costruzione di una pace duratura fondata sull'educazione, la scienza, la cultura e la collaborazione fra nazioni, al fine di assicurare il rispetto universale della giustizia, della legge, dei diritti dell'uomo e delle libertà fondamentali che la Carta delle Nazioni Unite riconosce a tutti i popoli.⁴¹

*"The Governments of the States Parties to this Constitution on behalf of their peoples declare: That since wars begin in the minds of men, it is in the minds of men that the defences of peace must be constructed."*⁴²

"I Governi degli Stati membri della presente Convenzione, in nome dei loro popoli, dichiarano: che, poiché le guerre nascono nella mente degli uomini, è nello spirito degli uomini che devono essere poste le difese della pace."

Preambolo della Costituzione UNESCO, 1946

MAN AND BIOSPHERE PROGRAM

Il programma "Man and Biosphere" (MAB – l'uomo e la biosfera) è un programma scientifico intergovernativo avviato nel 1971 nel corso della 16° Conferenza Generale UNESCO volto a promuovere un rapporto equilibrato tra uomo e ambiente, attraverso la tutela della biodiversità e le buone pratiche dello Sviluppo Sostenibile.⁴³

L'obiettivo primario con cui nasce è quello di unire le scienze naturali, sociali, l'economia e l'educazione per incentivare e formare le persone ad un uso e a una condivisione razionale e sostenibile delle risorse della biosfera. Gli scopi preposti sono quelli di ridurre la perdita di biodiversità, di migliorare i mezzi di sussistenza umani e l'equa condivisione dei benefici e di salvaguardare gli ecosistemi naturali, promuovendo approcci innovativi e sostenibili.

In che modo dà quindi vita a queste azioni proposte? Da un punto di vista pratico esso si concretizza attraverso le **Riserve della Biosfera** - in seguito approfondite: ecosistemi terrestri, marini, costieri o una combinazione degli stessi che rappresentano un modello di convivenza armonica tra l'uomo e l'ambiente circostante. Le Riserve mirano a promuovere attività di cooperazione scientifica, ricerca interdisciplinare e sostenibilità ambientale coinvolgendo pienamente le comunità locali. Per questo motivo esse si configurano come una raccolta di *best practices* nell'ottica dello sviluppo sostenibile e dell'interazione tra sistema sociale e sistema ecologico.⁴⁴

³⁹ UNESCO, *UNESCO in brief*, <https://en.unesco.org/about-us/introducing-unesco>, consultato il 14 giugno 2018

⁴⁰ UNESCO Italia, *UNESCO*, www.unesco.it/it/Documento/Detail/6, consultato il 14 giugno 2018

⁴¹ UNESCO Italia, *Cos'è l'UNESCO*, www.unesco.it/it/Documenti/Detail/180, consultato il 14 giugno 2018

⁴² UNESCO, *UNESCO Constitution*, http://www.unesco.org/education/pdf/UNESCO_E.PDF, consultato il 14 giugno 2018

⁴³ UNESCO Italia, *MAB*, www.unesco.it/it/ItaliaNellUnesco/Detail/186, consultato il 14 giugno 2018

⁴⁴ UNESCO, *A New Roadmap for the Man and the Biosphere (MAB) Programme and its World Network of Biosphere Reserves*, Parigi, UNESCO, 2017, PDF e-book

Il programma MAB si impegna a:

- identificare le trasformazioni della biosfera, con particolare attenzione all'ambito del cambiamento climatico, causate dalle attività umane e naturali e i conseguenti effetti sulle persone e sull'ambiente. Valutare l'impatto antropico sul territorio circostante permette di avere dei riscontri reali su come si modifica il rapporto tra l'uomo e la natura e quali sono nel medio e lungo periodo le azioni più efficaci da intraprendere per avere delle ricadute concrete e per creare una consapevolezza sociale;
- studiare le relazioni dinamiche tra gli ecosistemi e i processi socio-economici: in questo modo è possibile monitorare i continui cambiamenti in un contesto di rapida perdita di diversità biologica e culturale;
- assicurare il benessere dell'uomo e garantire un ambiente vivibile, cercando il più possibile di far convivere un contesto in cui la rapida urbanizzazione e il consumo di energia sono portatori di cambiamento ambientale e la salvaguardia degli equilibri della biosfera;
- promuovere lo scambio di competenze, conoscenze e *good practices* ambientali in modo da rafforzare l'educazione allo Sviluppo sostenibile.⁴⁵

Gli organi decisionali e tecnici che presiedono e regolamentano lo sviluppo di questo programma e delle sue declinazioni progettuali a livello mondiale sono prevalentemente due: *l'International Co-ordinating Council of the Man and the Biosphere Programme (ICC)* e *l'International Advisory Committee for Biosphere Reserves (IACBR)*.

International Co-ordinating Council of the Man and the Biosphere Programme (ICC)

Il Consiglio Internazionale di Coordinamento del Programma MAB è un organo composto da 34 Stati membri, eletti ogni due anni dalla Conferenza Generale UNESCO, con un mandato di 4 anni. L'ICC si riunisce a cadenza annuale, presso il quartier generale dell'UNESCO a Parigi.

In occasione di questo meeting ogni Stato ha la possibilità di inviare propri delegati e anche gli Stati aderenti al Programma MaB ma non eletti nell'ICC possono inviare degli osservatori, così come possono prendere parte alcune Agenzie del sistema Nazioni Unite, quali ad esempio UNEP, FAO, UNDP, WMO, WHO.

Le funzioni per cui è stato fondato l'ICC possono essere sintetizzate in questo modo:

- guidare e supervisionare il Programma MAB e la sua attuazione;
- valutare i progressi raggiunti dal Programma attraverso un'analisi critica dei rapporti stilati e fatti pervenire dal Segretariato, dalle Reti regionali e dai Comitati Nazionali MAB;
- offrire un sostegno ai progetti di ricerca e alla cooperazione regionale e internazionale;
- coordinare la cooperazione internazionale tra gli Stati membri del programma;
- definire una scala di priorità tra i progetti e le attività in corso di avvio del MAB in generale;
- consultarsi con le organizzazioni non governative su questioni di carattere scientifico o tecnico;
- esprimere la decisione finale sulle nuove candidature a Riserva della Biosfera presentate dai singoli Stati, sulla base delle valutazioni tecniche formulate dal relativo organo consultivo, l'International Advisory Committee for Biosphere Reserves (IACBR);

⁴⁵ Ministero dell'Ambiente, *Il programma uomo e biosfera (MAB)*, www.minambiente.it/pagina/il-programma-uomo-e-biosfera-mab, consultato il 14 giugno 2018

- formulare valutazioni e raccomandazioni sui rapporti periodici delle Riserve della Biosfera già aderenti alla Rete mondiale.⁴⁶

International Advisory Committee for Biosphere Reserves (IACBR)

Sostanzialmente il Comitato Consultivo Internazionale per le Riserve della Biosfera svolge il ruolo di consulente tecnico per il Programma MAB. È un organo composto da 12 membri, tra cui illustri esponenti accademici ed esperti in materia, in carica per 4 anni, che si riunisce annualmente a porte chiuse.

È chiamato a esprimere valutazioni tecniche e raccomandazioni sulle nuove candidature a Riserva della Biosfera presentate dai singoli Stati. Tali rapporti vengono in seguito esaminati dall'ICC che si riunisce per la decisione finale.⁴⁷

L'iter storico che ha portato alla formulazione dell'attuale Programma MAB è stato lungo e ha visto molte fasi differenti. Un breve excursus è utile per capirne tutte le sfaccettature e le ricadute sociali, nonché i legami con le tappe decisive per la definizione degli obiettivi guida dello Sviluppo sostenibile.

- *International Biological Program (IBP)*
1964-1974

Il Programma Biologico Internazionale fu la base per lo sviluppo del MAB. Esso dimostrò uno dei primissimi tentativi di applicare un metodo scientifico consolidato agli ecosistemi ecologici e alle questioni ambientali. Ci si rese conto infatti che le metodologie tradizionali di ricerca legate alla biologia non erano più sufficienti a descrivere e analizzare la complessità delle nuove problematiche ambientali.

Bisognava puntare a un'impostazione molto più multidisciplinare e su larga scala, che venne chiamata "programma di ricerca integrato". Esso si basava su esperimenti di manipolazione di grandi sistemi biologici (ecosistemi), sullo studio delle interazioni tra sistemi stessi e sulla sintesi informatica di grandi quantità di dati in modo da creare dei modelli di lavoro che potessero essere utilizzati per fare delle previsioni per successive analisi.⁴⁸

- *XVI Conferenza Generale UNESCO*
1971

Si ufficializza il Programma "Man And Biosphere" (MAB), concepito già nel 1968 ma solo in quest'anno approvato. Nasce come programma intergovernativo volto a sviluppare e fornire basi scientifiche alle azioni di analisi della biosfera, incoraggiando pratiche sostenibili, razionali, conservative e allo stesso tempo equilibrate nel rapporto tra l'uomo e l'ambiente.

Tra le sue finalità principali rientrano, ad esempio, la promozione della cooperazione scientifica internazionale, la ricerca interdisciplinare per la tutela delle risorse naturali, la gestione degli ecosistemi naturali e urbani, l'istituzione di parchi, Riserve e aree naturali protette.⁴⁹

A differenza dell'attuale strutturazione, inizialmente il Programma MAB era concepito in modo da prendere in analisi 14 differenti sottoprogrammi tematici (comprendenti

⁴⁶UNESCO, *International Co-ordinating Council (ICC) of the Man and the Biosphere (MAB) Programme*, www.unesco.org/new/en/natural-sciences/environment/ecological-sciences/man-and-biosphere-programme/about-mab/icc/, consultato il 15 giugno 2018

⁴⁷ ibidem

⁴⁸ Rivista Science, *International Biological Program*, 23 ottobre 1970, Vol. 170, pp. 471-472, DOI: 10.1126/science.170.3956.471, consultato il 14 giugno 2018

⁴⁹ Ministero dell'Ambiente, *Il programma uomo e biosfera (MAB)*, www.minambiente.it/pagina/il-programma-uomo-e-biosfera-mab, consultato il 14 giugno 2018

diverse tipologie di ecosistemi), per ognuno dei quali venivano indicate linee d'azione, casi studio e partner locali con cui collaborare per lo sviluppo degli obiettivi preposti. I sottoprogrammi tematici erano strutturati secondo le seguenti tipologie di ecosistemi:

- Zone climatiche aride, semiaride e mediterranee
- Tropici umidi e semi-umidi
- Sistemi urbani
- Riserve della Biosfera (ruolo conservativo)
- Montagne e zone montuose
- Dalle acque interne agli ecotoni
- Isole e sistemi costieri⁵⁰

- *Rio Earth Summit*
1992

A seguito della "Conferenza Internazionale su Ambiente e Sviluppo" di Rio de Janeiro si adottarono la Convenzione sulla Diversità Biologica⁵¹, la Convenzione sui Cambiamenti Climatici⁵² e la Dichiarazione di Rio⁵³. Da queste riflessioni scaturì la decisione dell'UNESCO di focalizzare progressivamente la sua attenzione sull'individuazione di aree e pratiche tradizionali intese come casi studio e linee guida per la salvaguardia e la valorizzazione degli ecosistemi. L'analisi volle man mano porre al centro della propria indagine modelli di gestione promossi a livello locale e l'attuazione di politiche di sviluppo sostenibile e di promozione delle tecniche tradizionali di produzione.

- *Conferenza Internazionale delle Riserve della Biosfera*
1995

Questo fu un anno particolarmente rilevante soprattutto per quanto riguarda la ridefinizione del concetto di Riserva della Biosfera (RB): il Programma MAB ha infatti progressivamente attenuato il proprio focus verso gli ecosistemi urbani incentrandosi quasi esclusivamente sulle Riserve della Biosfera e sulla necessità di una loro revisione periodica. In questa occasione viene adottata la cosiddetta "Strategia di Siviglia", che nasce con lo scopo di ampliare il concetto di Riserva della Biosfera, dandole una maggiore incisività. Non la si considera più semanticamente limitata al significato di tutela e conservazione dell'ambiente esistente, ma assume un senso molto più ampio di habitat in cui si evolve la società umana in equilibrio con la biosfera.

⁵⁰ UNESCO, *Man and the Biosphere (MAB) Programme. Biennial Report 1987-1988*, Mayenne, Imprimerie de la Manutention, 1989, PDF e-book

⁵¹ La CBD è un trattato internazionale giuridicamente vincolante con tre principali obiettivi: conservazione della biodiversità, uso sostenibile della biodiversità, giusta ed equa ripartizione dei benefici derivanti dall'utilizzo delle risorse genetiche. Il suo obiettivo generale è quello di incoraggiare azioni che porteranno ad un futuro sostenibile. (www.isprambiente.gov.it)

⁵² La Convenzione quadro sui cambiamenti climatici è un accordo ambientale internazionale prodotto dalla Conferenza sull'Ambiente e sullo Sviluppo delle Nazioni Unite (UNCED, United Nations Conference on Environment and Development), informalmente conosciuta come Summit della Terra, tenutasi a Rio de Janeiro nel 1992. L'accordo ha come obiettivo la stabilizzazione delle concentrazioni atmosferiche dei gas serra, ad un livello tale da prevenire interferenze antropogeniche pericolose con il sistema climatico terrestre. L'accordo non pone limiti obbligatori per le emissioni di gas serra alle nazioni individuali; si tratta quindi di un accordo legalmente non vincolante. Invece, esso includeva previsioni di aggiornamenti (denominati protocolli) che avrebbero posto obiettivi di riduzione delle emissioni. (www.isprambiente.gov.it)

⁵³ Come già precedentemente descritto, essa definisce in 27 principi diritti e responsabilità delle nazioni nei riguardi dello sviluppo sostenibile.

La “Strategia di Siviglia” (*Seville Strategy*) fissa obiettivi specifici, raccomandazioni a livello nazionale, internazionale e per ciascuna RB, e indicatori di attuazione.⁵⁴ Nello stesso anno viene definito il Quadro Statutario della Rete Mondiale delle Riserve della Biosfera (*MAB Statutory Framework*), il quale stabilisce criteri, funzioni e procedure di designazione delle RB e detta i principi per la loro revisione periodica.⁵⁵

- *XX Sessione del Consiglio ICC*
2008

Questo meeting mondiale ha consentito un momento di riflessione e di sintesi sugli sviluppi del Programma, portando conseguentemente alla formulazione di un nuovo Piano d’azione, il cosiddetto “Piano d’Azione di Madrid” (*Madrid Action Plan, MAP*). In esso vengono posti nuovi obiettivi e linee guida per la gestione delle Riserve della Biosfera durante il periodo 2008-2013, che si sviluppano secondo questi criteri:

- pianificare azioni di ricerca, formazione, rafforzamento delle capacità ed attuazione del programma MAB nel contesto della conservazione, sviluppo sostenibile, adattamento ai cambiamenti climatici e attenuazione dei loro effetti, del benessere socio-economico e culturale degli individui e delle comunità;
- garantire l’utilizzo effettivo dei Siti della Rete Globale delle RB, quali modelli di riferimento per lo sviluppo sostenibile e laboratori per aiutare la collaborazione tra scienziati, decisori pubblici, teorici e ricercatori su problematiche ambientali, e socio-economiche degli ecosistemi;
- raccogliere, confrontare, sintetizzare e diffondere le esperienze accumulate in 30 anni di lavori al fine di sostenere gli sforzi internazionali, nazionali, locali nel perseguimento degli obiettivi globali (Countdown 2010, Convenzione Quadro dell’ONU sui Cambiamenti Climatici e Protocollo di Kyoto);
- contribuire alla formazione di una nuova generazione di scienziati, specialisti e gestori nel tentativo di avvicinare gli obiettivi globali ambientali e le aspirazioni locali in tema di sviluppo.⁵⁶

In particolare, vengono quindi ribadite tre grandi sfide per il XXI secolo: il cambiamento climatico, la perdita di biodiversità e l’urbanizzazione. Si sottolinea inoltre l’estrema importanza del coinvolgimento diretto di tutti i soggetti, sia pubblici che privati, al fine di assicurare il benessere delle popolazioni umane e del loro sviluppo.⁵⁷

- *IV Congresso Mondiale delle Riserve della Biosfera*
2016

In previsione di questo Congresso viene redatto, e in seguito approvato, il “Piano di Azione di Lima” (*Lima Action Plan*). In esso vengono previste una serie di attività volte a garantire l’attuazione efficace della Strategia MAB nel periodo 2015-2025.

Si stabiliscono dunque gli obiettivi, le azioni e i risultati attesi in quest’arco di tempo, individuando i principali soggetti responsabili di tale attuazione (Stati, Comitanti Nazionali MAB, Segretariato UNESCO, RB, ecc.). Viene posto inoltre l’accento sul legame con gli obiettivi dello Sviluppo sostenibile e la concretizzazione dell’Agenda 2030. Già dalla Conferenza Mondiale sullo Sviluppo Sostenibile (UNCSD, 2012), denominata anche

⁵⁴ UNESCO, Biosphere Reserves. The Seville strategy and the Statutory Framework of the World Network, Parigi, UNESCO, 1996, PDF e-book

⁵⁵ Ministero dell’Ambiente, *Linee Guida Nazionali per le Riserve della Biosfera*, http://www.minambiente.it/sites/default/files/archivio/allegati/trasparenza_valutazione_merito/DPN/unesco/mab_ct_linee_guida_nazionali.pdf, consultato il 15 giugno 2018

⁵⁶ Ministero dell’Ambiente, *Il programma MAB a livello internazionale*, www.minambiente.it/pagina/il-programma-mab-livello-internazionale, consultato il 15 giugno 2018

⁵⁷ Ibidem

Rio+20, e dal documento redatto in quell'occasione, *"The future we want"*, si sottolinea l'impatto enorme delle attività umane sugli ecosistemi, gli habitat e la loro biodiversità, ma anche sulla società stessa e sui suoi paradigmi economico culturali.⁵⁸

La mission proposta in questo Piano d'Azione consiste dunque nel:

- sviluppare e rafforzare i modelli di Sviluppo sostenibile all'interno della Rete mondiale delle Riserve della Biosfera;
- condividere le esperienze fatte e le conoscenze acquisite al fine di facilitare la diffusione e l'applicazione mondiale di questi modelli e di *good practices*;
- sostenere la gestione, le strategie e le politiche di qualità relative allo Sviluppo sostenibile e alla pianificazione;
- aiutare gli Stati membri e le parti interessate a soddisfare gli obiettivi di Sviluppo sostenibile il più rapidamente possibile grazie ad un network di esperienze condivise dalla Rete mondiale delle Riserve della Biosfera.⁵⁹

La ricerca di punti fermi e valori portanti nel Programma MAB ha portato alla creazione di diverse strategie per lo sviluppo e l'attuazione degli obiettivi preposti durante il tempo. A legare tutti i recenti Piani di Azione vi è la **"Strategia a medio termine" (2014-2021)** dell'UNESCO, il cui obiettivo è la costruzione di un clima mondiale di pace e di sviluppo sociale e ambientale equo e solidale. Le priorità globali riguardano l'attenzione verso i paesi africani e l'equità di genere. Ciò si propone che avvenga secondo l'attuazione di 9 linee guida:

- sostenere gli Stati membri a sviluppare sistemi di istruzione per promuovere un apprendimento permanente di alta qualità e inclusivo per tutti;
- responsabilizzare gli studenti a essere cittadini globali creativi e consapevoli;
- promuovere l'educazione per tutti (*"Advancing Education for All"*, EFA) e dar forma il futuro programma di educazione internazionale;
- rafforzare la scienza, i sistemi di innovazione, tecnologici e metodologici a livello nazionale, regionale e globale;
- promuovere la cooperazione scientifica internazionale su sfide critiche per lo sviluppo sostenibile;
- dare sostegno allo sviluppo sociale inclusivo, promuovendo il dialogo interculturale per il ravvicinamento delle culture e il rafforzamento dei principi etici;
- proteggere, promuovere e trasmettere il patrimonio culturale;
- valorizzare la creatività e la diversità delle espressioni culturali e sociali;
- favorire la libertà di espressione, lo sviluppo dei mezzi di comunicazione e garantire l'accesso all'informazione e alla conoscenza.⁶⁰

La **Strategia MAB (2015-2025)** si sviluppa in linea con "Strategia a medio termine" UNESCO e come conseguenza diretta della Strategia di Siviglia e del Piano di Azione di Madrid. La mission principale è quella di creare degli strumenti che mirino alla responsabilizzazione collettiva, ad una capacità di autoanalisi delle conseguenze delle nostre azioni sull'ambiente circostante.

⁵⁸ UNESCO, *A New Roadmap for the Man and the Biosphere (MAB) Programme and its World Network of Biosphere Reserves*, Parigi, UNESCO, 2017, PDF e-book

⁵⁹ Ministero dell'Ambiente, *Il programma MAB a livello internazionale*, www.minambiente.it/pagina/il-programma-mab-livello-internazionale, consultato il 15 giugno 2018

⁶⁰ UNESCO, *37 C/4 Medium Term Strategy 2014-2021*, Parigi, UNESCO, 2014, PDF e-book

La vision di questo programma è quella di:

- sviluppare e rafforzare modelli per lo sviluppo sostenibile all'interno delle Riserve della Biosfera e della loro rete mondiale (*World Network of Biosphere Reserves, WNBR*);
- comunicare in modo efficace le esperienze e gli insegnamenti appresi, facilitando la diffusione e l'applicazione globale di questi modelli;
- sostenere strategie, gestioni e politiche di ampio valore per lo sviluppo e la pianificazione sostenibili, nonché istituzioni responsabili e resilienti;
- aiutare gli Stati membri e le parti interessate a raggiungere nel più breve tempo possibile gli obiettivi dello Sviluppo sostenibile attraverso le esperienze del WNBR, in particolare attraverso l'esplorazione e la sperimentazione di politiche, tecnologie e innovazioni per la gestione sostenibile della biodiversità e delle risorse naturali e la mitigazione e l'adattamento ai cambiamenti climatici.⁶¹

Gli obiettivi che questa strategia si propone sono:

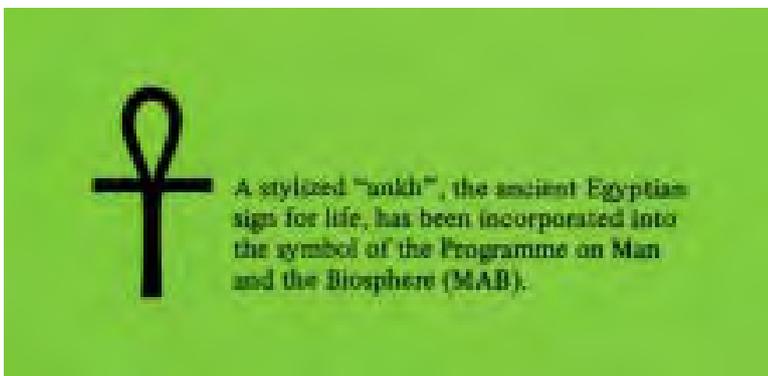
- Conservare la biodiversità, ripristinare e migliorare i servizi dell'ecosistema e promuovere l'uso sostenibile delle risorse naturali: questa risulta essere una sfida estremamente importante. La perdita di biodiversità si traduce in una riduzione dei servizi ecosistemici, creando inoltre minacce dirette al benessere umano. È un segnale di allarme importante in quanto sottolinea l'esistenza di un sistema ecologico squilibrato, i cui componenti vitali sono minacciati dalle conseguenze dello sviluppo umano, dal suo sfruttamento delle risorse e dall'impatto di sistemi di produzione di massa inquinanti;
- Contribuire alla costruzione di società sostenibili ed equilibrate, con economie e insediamenti urbani in armonia con la biosfera: la crescente popolazione mondiale è sempre più concentrata in aree urbane, in rapida espansione. In molti habitat ciò ha provocato l'eccessivo sfruttamento e l'uso insostenibile di risorse naturali limitate, accelerando l'inquinamento e il degrado ambientale, con impatti significativi sul benessere umano. Per raggiungere l'obiettivo individuato è necessaria una conoscenza approfondita del patrimonio naturale e culturale, delle realtà socio-economiche e degli approcci innovativi atti ad aumentarne la resilienza;
- Agevolare lo sviluppo di scienze legate allo studio e alla tutela della biodiversità e della sostenibilità; supportare l'educazione allo Sviluppo sostenibile (ESD) e favorire la diffusione di abilità costruttive: questo obiettivo è perseguibile attraverso un approccio integrato che attinge all'intera gamma di conoscenze scientifiche, tradizionali e indigene in modo transdisciplinare. Ciò permette di identificare, comprendere e affrontare le sfide economiche, ambientali, etiche e sociali attuali e future legate allo Sviluppo sostenibile. Per questo è dunque necessaria la collaborazione tra tutte le diverse parti interessate, compresi scienziati, responsabili politici, membri delle comunità locali e il settore privato. L'ESD include temi chiave sullo Sviluppo sostenibile nell'insegnamento e nell'apprendimento, per motivare e responsabilizzare gli studenti a cambiare il proprio comportamento acquisendo nuove abilità, competenze e valori e ad agire responsabilmente;
- Sostenere la mitigazione e l'adattamento ai cambiamenti climatici e altri aspetti legati ai cambiamenti ambientali globali: il cambiamento climatico continua ad essere di primaria importanza per il futuro dell'umanità. Secondo il quinto Rapporto di valutazione dell'*Intergovernmental Panel on Climate Change (IPCC)*, il riscaldamento del sistema climatico è un fenomeno inequivocabile. È necessario affrontare contemporaneamente

⁶¹ UNESCO, *A New Roadmap for the Man and the Biosphere (MAB) Programme and its World Network of Biosphere Reserves*, Parigi, UNESCO, 2017, PDF e-book

tutte le complesse interazioni tra i cambiamenti climatici e altri aspetti dei cambiamenti ambientali globali, come la perdita di biodiversità, l'urbanizzazione, la desertificazione, il degrado delle risorse terrestri e idriche e l'esaurimento dell'ozono stratosferico.⁶²

Giungiamo infine alla formulazione del **Piano di Azione di Lima (2016-2025)**, che corrisponde alla vera e propria attuazione della Strategia MAB e che enuncia, quasi sotto forma di vera e propria matrice, delle linee d'azione pratiche per raggiungere gli obiettivi in essa contenuti, andandone a specificare abbastanza dettagliatamente output, azioni concrete, obiettivi mirati, responsabilità attuativa, durata e indicatori di prestazione. Inoltre, si pone particolare attenzione alla realizzazione degli Obiettivi dello Sviluppo sostenibile e all'attuazione dell'Agenda 2030: gli SDGs toccati dal Programma non sono lineari né facilmente classificabili. Ogni Riserva della Biosfera è infatti autonoma nel portare avanti progetti territoriali di valore naturalistico, culturale, politico ed economico, motivo per cui essi possono assumere molte forme e variabili. È quindi compito delle singole RB identificare gli SDGs verso cui si sta lavorando maggiormente. Tuttavia, in linea generale si può affermare che vi siano alcuni Obiettivi dello Sviluppo sostenibile toccati da ogni singolo progetto, e ciò è dovuto sostanzialmente dalla natura stessa del Programma MAB⁶³. Possono essere identificati come i seguenti (in ordine di correlazione più diretta):

- SDG 15: la vita sulla terra;
- SDG 13: agire per il clima;
- SDG 6: acqua pulita e igiene;
- SDG 14: la vita sott'acqua;
- SDG 11: città e comunità sostenibili;
- SDG 2: fame zero;
- SDG 1: povertà zero.



⁶² Ibidem

⁶³ Ibidem

RISERVE DELLA BIOSFERA UNESCO

“While World Heritage helps to preserve values, Biosphere Reserves create it”.

Irina Bokova, Direttore Generale UNESCO

Dopo aver parlato nel dettaglio del Programma MAB e del suo sviluppo, arriviamo dunque a spiegare in quale modo e secondo quali modalità esso si concretizza da un punto di vista pratico e tangibile.

Come già anticipato, il ruolo delle Riserve della Biosfera è anch'esso variato nel tempo, fino ad assumere l'attuale conformazione quasi di area studio di applicazione di *best practices* legate allo Sviluppo sostenibile.

Le Riserve della Biosfera sono aree di ecosistemi terrestri, costieri e marini in cui, attraverso un'appropriata gestione del territorio, si associa la conservazione dell'ecosistema stesso e la sua biodiversità con l'utilizzo sostenibile delle risorse naturali a beneficio delle comunità locali.⁶⁴ In esse si possono sviluppare singoli programmi di ricerca, controllo, educazione e formazione.

Le Riserve della Biosfera, pur somigliando ad aree protette, vanno oltre il semplice concetto di protezione e valorizzazione. Possono essere definite come veri e propri “laboratori territoriali” volti a favorire un equilibrio duraturo tra le necessità di conservazione della diversità biologica e culturale e lo sviluppo socio-economico.

Attraverso l'adozione di un approccio basato sulla conoscenza approfondita delle caratteristiche territoriali, culturali e antropiche, è possibile investigare e analizzare progettualmente diverse sfaccettature del tema della tutela di un territorio. Gli aspetti da prendere in considerazione sono molteplici e possono concretizzarsi in molti modi, che vanno dalla conservazione del patrimonio naturalistico, alla possibilità di creare nuovi strumenti per uno sviluppo armonico tra uomo e natura, a un supporto logistico strutturato tramite un solido piano di gestione delle risorse e delle competenze territoriali.

Il coinvolgimento in prima persona dei cittadini locali e la creazione di una consapevolezza comunitaria sono alcuni dei valori chiave che permettono di portare avanti con successo gli obiettivi preposti. Inoltre, il monitoraggio continuo dei cambiamenti e dei risultati, lo scambio di esperienze e un esame periodico di autovalutazione sullo sviluppo della Riserva permette di avere sempre sotto controllo l'andamento del programma, prendendo in analisi le sue potenzialità e le sue eventuali criticità.⁶⁵

Anche il concetto di Riserva della Biosfera, così come il Programma MAB a cui è legato, ha assunto diverse sfumature nel tempo e ha drasticamente modificato il suo significato dalla metà degli anni '90.

Il termine Riserva della Biosfera viene teorizzato nel 1974 (e approvato poi nel 1976) da una MAB *task force* condotta con l'obiettivo di creare un programma di mantenimento dell'integrità dei sistemi di supporto biologico per l'uomo e la natura in tutta la biosfera. In pratica si concepisce con un approccio di carattere puramente conservativo ed educativo. Per questo motivo infatti le aree naturali teorizzate erano unicamente *core* - di totale salvaguardia naturalistica - e *buffer* - zone “cuscinetto” volte a proteggere l'area core stessa.

⁶⁴ UNESCO, *Biosphere Reserves – Learning Sites for Sustainable Development*, www.unesco.org/new/en/natural-sciences/environment/ecological-sciences/biosphere-reserves/, consultato il 15 giugno 2018

⁶⁵ Ministero dell'Ambiente, *Linee Guida Nazionali per le Riserve della Biosfera*, http://www.minambiente.it/sites/default/files/archivio/allegati/trasparenza_valutazione_merito/DPN/unesco/mab_ct_linee_guida_nazionali.pdf, consultato il 15 giugno 2018

Le seguenti dichiarazioni riassumono alcune delle principali caratteristiche che definiscono le Riserve della Biosfera in questa fase nascente:

- Esse si strutturano come aree protette di formate da ambienti terrestri e costieri. Insieme costituiscono una rete mondiale unita da uno scambio internazionale di informazioni su scopi, standard e conoscenze scientifiche;
- Ogni Riserva della Biosfera includerà uno o più delle seguenti caratteristiche:
 - Esempi rappresentativi di biomi naturali;
 - Comunità o aree uniche con caratteristiche naturali di eccezionale interesse;
 - Esempi di paesaggi armoniosi derivanti da tradizionali modelli di uso del suolo;
 - Esempi di ecosistemi modificati o degradati in grado di essere ripristinati in condizioni naturali più favorevoli;
- Le riserve della biosfera dovrebbero offrire opportunità di ricerca, istruzione e formazione nel campo dell'ecologia;
- In alcuni casi le Riserve della Biosfera coincideranno o incorporeranno aree protette esistenti, come i parchi nazionali o riserve naturali.

In pratica le funzioni esercitate dalle Riserve della Biosfera nel momento del loro concepimento sono:

- preservare, per uso presente e futuro, la diversità e l'integrità delle comunità biotiche di piante e animali all'interno degli ecosistemi naturali e salvaguardare la diversità genetica delle specie esistenti;
- creare aree di ricerca ecologica e ambientale che includano, in particolare, studi di base sia svolgibili all'interno che in prossimità di tali Riserve;
- fornire strutture per l'istruzione e la formazione.⁶⁶

Primo Congresso Internazionale delle Riserve della Biosfera 1983

A Minsk, Bielorussia, viene redatto il primo Piano di Azione per le Riserve della Biosfera, che verrà formalmente approvato l'anno successivo durante la Conferenza Generale dell'UNESCO. I principali obiettivi preposti sono, fino a questo momento, la conservazione della diversità biologica, l'uso sostenibile dei suoi componenti e la giusta ed equa condivisione dei benefici derivanti dall'utilizzo delle risorse genetiche.⁶⁷

La Strategia di Siviglia e il Quadro Statutario della Rete Mondiale delle Riserve della Biosfera 1995

Il Programma MAB, come già riportato precedentemente, nei primi anni del suo sviluppo è stato inizialmente strutturato secondo 14 sotto-programmi tematici: tra questi vi erano quelli sulle Riserve della Biosfera e sugli ecosistemi urbani.

In seguito a questa Conferenza il Programma MAB inizia ad attenuare il proprio interesse per gli ecosistemi urbani incentrandosi quasi esclusivamente sulle Riserve della Biosfera e sulla necessità di una loro revisione periodica. In questa stessa sede venne adottata la cosiddetta "Strategia di Siviglia", volta ad attribuire un ruolo più incisivo alle Riserve della

⁶⁶ UNESCO e UNEP, *Programme on Man and the Biosphere (MAB) Task Force on: Criteria and guidelines for the choice and establishment of biosphere reserves*, Parigi, report series n.22, 1974, PDF e-book

⁶⁷ UNESCO, *Biosphere reserves and Human ecosystems*, Minsk, report trascritto da Jeffrey A. McNeely, 1983, PDF e-book

Biosfera e il relativo “Quadro statutario” di riferimento che stabilisce le condizioni per il funzionamento della relativa Rete Globale (World Network of Biosphere Reserves, WNRB). Alle RB non viene più dunque attribuito il solo ruolo di tutela del patrimonio ambientale, ma si arricchisce di più significati:

- la conservazione, per preservare le risorse genetiche, le specie, gli ecosistemi e i paesaggi;
- lo sviluppo, per incoraggiare la nascita di nuovi modelli di incremento economico e umano sostenibili;
- il supporto logistico, per sostenere e incoraggiare le attività di ricerca, educazione, formazione e monitoraggio continuo, in relazione con le attività di interesse locale, nazionale e globale.⁶⁸

Il Quadro Statutario enuncia numerosi altri criteri di definizione delle Riserve della Biosfera. Tra questi vi sono le caratteristiche naturali del territorio, che devono comprendere un mosaico di sistemi ecologici rappresentativi delle principali regioni biogeografiche; essere importanti per la conservazione della biodiversità e offrire la possibilità di studiare e di dimostrare degli approcci di Sviluppo sostenibile a livello regionale.

Altri criteri fanno invece riferimento alla perimetrazione e alla gestione della RB, il più importante dei quali risulta essere legato alla zonazione del territorio:

- una o più aree centrali (*core area*): territori protetti ai sensi di leggi e norme specifiche, vocate alla salvaguardia a lungo termine conformemente agli obiettivi di conservazione delle Riserve della Biosfera, nelle quali sono consentite unicamente la ricerca e attività a impatto zero;
- una o più zone tampone (*buffer area*): aree che circondino o confinino con le core, in cui si possono realizzare solo attività compatibili con gli obiettivi di conservazione, tra cui l'educazione ambientale, l'ecoturismo, il monitoraggio e la ricerca scientifica;
- una o più zone di transizione (*transition area*): dove sono incoraggiate e sviluppate le pratiche di uso sostenibile delle risorse. Esse corrispondono alla parte della Riserva in cui sono permesse tutte le attività che consentano lo sviluppo economico e umano, socio-culturalmente ed ecologicamente sostenibile. Sono aree sostenute ma non vincolate dall'attuazione di tutte le politiche e le progettualità proposte dalla Riserva stessa.

Il Quadro Statutario, inoltre, fissa funzioni, criteri e procedure di designazione delle RB e detta i principi per la loro revisione periodica.⁶⁹

Nel 2000 si è svolto a Pamplona il Congresso “Siviglia+5”, per riprendere in mano le linee guida definite nel 1995 e per definire nuove linee di azione in particolare in merito alle Riserve della Biosfera Transfrontaliere.

Madrid Action Plan 2008

Altro step fondamentale per arrivare all'attuale definizione delle Riserve della Biosfera è stato il meeting mondiale tenutosi a Madrid, che ha portato alla ridefinizione di alcuni aspetti legati alle zone *buffer* e *transition*.

⁶⁸ Ministero dell'Ambiente, *Il programma MAB a livello internazionale*, www.minambiente.it/pagina/il-programma-mab-livello-internazionale, consultato il 15 giugno 2018

⁶⁹ Ministero dell'Ambiente, *Linee Guida Nazionali per le Riserve della Biosfera*, http://www.minambiente.it/sites/default/files/archivio/allegati/trasparenza_valutazione_merito/DPN/unesco/mab_c_t_linee_guida_nazionali.pdf, consultato il 15 giugno 2018

Oltre alla funzione di protezione delle core areas, le *buffer zones* assumono un nuovo valore intrinseco legato al mantenimento di una diversità antropogenica, biologica e culturale. Possono inoltre avere importanti funzioni di connessione a scala di area vasta. Le aree *transition* comprendono zone - limitrofe alle *buffer* - destinate a pratiche agricole e forestali tradizionali, territori più strettamente legati a interventi di sviluppo socio-economico e i centri abitati. La cooperazione, tuttavia, può oltrepassare i limiti della *transition area* per condividere delle *best practices* con le aree limitrofe.⁷⁰

LE RISERVE DELLA BIOSFERA NEL MONDO E IN ITALIA

A livello mondiale attualmente le Riserve della Biosfera sono 669 suddivise in 120 Paesi. Di tutte queste 20 sono di tipo transfrontaliero. La rete globale formata viene definita World Network of Biosphere Reserves (WNBR) e si pone l'obiettivo di essere una connessione tra realtà differenti in continua interazione, dinamica e propositiva. Si basa sostanzialmente sul dialogo partecipativo, la condivisione delle conoscenze e il miglioramento del benessere umano in armonia con l'ambiente naturale e culturale territoriale.⁷¹

La distribuzione mondiale attuale delle Riserve della Biosfera è così articolata:

(SCHEMA)

75 luoghi in 28 Paesi in Africa

31 luoghi in 11 Paesi negli Stati Arabi

147 luoghi in 24 Paesi in Asia e Pacifico

287 luoghi in 36 Paesi in Europa e Nord America

129 luoghi in 21 Paesi in America Latina e Caraibica⁷².

In Italia le prime iscrizioni al programma MAB risalgono agli anni '70, più precisamente al 1977, e riguardano aree la cui conservazione è mirata al mantenimento e salvaguardia della loro biodiversità.

(SCHEDE DI APPROFONDIMENTO SULLE SINGOLE RB ITALIANE)

| Le Riserve della Biosfera italiane al 23 agosto 2017 | | | |
|--|--|---|------|
| 1 | Collemeluccio-Montedimezzo Alto Molise | Riserva Naturale di Collemeluccio-Montedimezzo, in Molise, in Provincia di Isernia, nei Comuni di Vastogirardi e Pescolanciano www.riservamabaltomolise.it/ | 1977 |
| 2 | Circeo | Parco Nazionale del Circeo, nel Lazio, in Provincia di Latina, a 100 km a sud di Roma, sulla costa tirrenica www.parcocirceo.it | 1977 |
| 3 | Miramare | Area marina protetta Riserva Naturale Marina, situata a 7 km dalla città di Trieste, nel Golfo di Trieste. www.riservamarinamiramare.it | 1979 |
| 4 | Cilento e Vallo di Diano | Parco Nazionale del Cilento, Vallo di Diano e Alburni, in Campania, Provincia di Salerno, | 1997 |

⁷⁰ UNESCO, *Madrid Action plan for Biosphere Reserves (2008-2013)*, Parigi, UNESCO, 2014, PDF e-book

⁷¹ UNESCO, *Directory of the World Network of Biosphere Reserves (WNBR)*, www.unesco.org/new/en/natural-sciences/environment/ecological-sciences/biosphere-reserves/world-network-wnbr/wnbr/, consultato il 15 giugno 2018

⁷² UNESCO, *Biosphere Reserves – Learning Sites for Sustainable Development*, www.unesco.org/new/en/natural-sciences/environment/ecological-sciences/biosphere-reserves/, consultato il 15 giugno 2018

| | | | |
|----|---------------------------------|--|------|
| | | dalla costa tirrenica fino ai piedi dell'appennino campano-lucano. www.cilentoediano.it | |
| 5 | Somma Vesuvio e Miglio D'Oro | Parco Nazionale del Vesuvio, situato nel Golfo di Napoli, in Campania. www.vesuviopark.it | 1997 |
| 6 | Valle del Ticino | Parco del Ticino, lungo il fiume Ticino, in Italia settentrionale, tra le regioni Lombardia e Piemonte. www.parcotycinolagomaggiore.it | 2002 |
| 7 | Isole di Toscana | Parco Nazionale dell'Arcipelago Toscano, nel Mar Tirreno, con sette isole maggiori situate tra la costa toscana e la Corsica. www.islepark.it | 2003 |
| 8 | Selve Costiere di Toscana | Parco di Migliarino, San Rossore e Massaciuccoli, nella zona costiera toscana tra Pisa e Viareggio. www.parcosanrossore.org | 2004 |
| 9 | Monviso Biosphere Reserve | Interessa il Parco del Po Cuneese e si estende dai due versanti del Monviso fino a raggiungere le colline del Roero, in Piemonte. Nel 2014 è stato riconosciuto, insieme al territorio francese del Queyras, prima Riserva transfrontaliera. www.parcodelpocn.it | 2013 |
| 10 | Sila | Interessa il territorio del Parco Nazionale della Sila e di 68 Comuni delle Province calabresi di Cosenza, Catanzaro e Crotona per quasi 400.000 ettari. www.parcosila.it | 2014 |
| 11 | Appennino Tosco-Emiliano | Situato in Emilia Romagna, interessa una parte rilevante dell'Appennino settentrionale, comprendendo il Parco Nazionale dell'Appennino Tosco-Emiliano. www.parcoappennino.it | 2015 |
| 12 | Delta del Po | Comprende i Parchi Regionali del Delta del Po del Veneto e dell'Emilia-Romagna. www.parcodeltapo.org , www.parcodeltapo.it | 2015 |
| 13 | Alpi Ledrensi e Judicaria | Si estende tra il Lago di Garda e le Dolomiti di Brenta, comprendendo le riserve del Trentino Alto Adige www aree protette.provincia.tn.it | 2015 |
| 14 | Collina Po | Interessa il territorio piemontese del fiume Po e della collina che borda la città di Torino, coinvolgendo 85 Comuni e le Aree Protette del Po e della Collina Torinese. www.parchipocollina.to.it/page.php?id=82 | 2016 |
| 15 | Tepilora, Rio Posada e Montalbo | Identificata dal bacino idrografico del Rio Posada e dai massicci che lo circondano (dal Montalbo ai monti di Ala, al Monte Nieddu), copre una superficie di 165.173 ettari, | 2017 |

| | | | |
|--|--|--|--|
| | | <p>passando in pochi chilometri dalla montagna al mare. Coinvolge il territorio di 17 Comuni del nord-est della Sardegna ricadenti nelle due provincie di Olbia-Tempio e Nuoro, il Parco Regionale di Tepilora, il SIC del Montalbo, il SIC Berchida-Bidderosa, il Parco Geominerario storico e ambientale della Sardegna e diverse altre aree di interesse naturalistico.</p> <p>www.parcotepilora.it</p> | |
|--|--|--|--|

PERCHÉ COLLABORARE CON UNA RB MAB

La scelta di collaborare attivamente con una Riserva della Biosfera si lega anzitutto ad un percorso personale, come già anticipato nella premessa. Tuttavia, le motivazioni che hanno portato a proseguire su questa strada non si limitano a tale aspetto. I vantaggi strutturali e formativi scaturiti dalla possibilità di collaborare con una realtà di questo tipo, toccano molti aspetti anche funzionali.

Anzitutto l'etica alla base della formulazione del Programma MAB ha moltissimi punti di incontro con la visione sistemica. Uno dei valori fondanti risulta infatti essere quello di sviluppare azioni e progetti che abbiano interesse nel preservare, tutelare e valorizzare il territorio e le sue risorse - naturali e antropiche. I territori all'interno di questi progetti non sono sempre strettamente vincolati alle condizioni MAB, soprattutto nelle *transition areas*, ma su di essi viene esercitata comunque un'influenza – diretta o indiretta. Questo aspetto consente, a livello teorico, di avere una sicurezza quantomeno nella conoscenza da parte della pubblica amministrazione dei valori portati avanti da queste progettualità.

Questo scopo è perseguibile in modo efficace unicamente se vi sono degli enti organizzati e ben strutturati alla base, che non facciano riferimento solo alla propria esperienza, ma che siano invece legati ad un network globale, come il WNBR. In questo modo infatti si crea una visione di insieme, che permette una maggiore apertura mentale e progettuale costruita dalla conoscenza di *good practices* sviluppate a livello mondiale. È proprio il concetto di rete che fornisce questo valore aggiunto e che crea una visione sistemica e poliedrica della realtà e delle diverse prospettive tramite le quali si può sviluppare un progetto concretizzabile.

Essere legati a degli obiettivi su ampia scala è fortemente vantaggioso. Ciò infatti garantisce che ci sia una volontà estesa nel perseguimento degli stessi e quindi una maggiore possibilità di fattibilità del progetto. Certamente non è sinonimo immediato di realizzabilità ma è innegabilmente un aspetto da non sottovalutare.

La Riserva della Biosfera con la quale si è strutturata una collaborazione è la "Valle del Ticino", che si trova lungo il fiume Ticino, a partire dallo spartiacque del Lago Maggiore e dei suoi fiumi fino alla confluenza con il fiume Po e si estende a nord fino a coprire le aree situate lungo le rive del Lago Maggiore Piemonte, tra cui Lagoni di Marcurago, Canneti di Dormelletto, Bosco Solivo e Fondo Toce. L'area è uno dei più grandi parchi fluviali d'Europa e conserva un mosaico di ecosistemi naturali tipici di grandi corpi idrici, oltre a resti di foresta planiziale che in passato ricopriva l'intera pianura padana. Dal punto di vista ecologico e biogeografico, la valle del fiume

Ticino rappresenta uno straordinario corridoio biologico che attraversa la pianura urbanizzata tra le due catene montuose delle Alpi e dell'Appennino.⁷³

La Riserva della Biosfera della Valle del Ticino ospita una popolazione di 685.000 abitanti, distribuiti su 83 Comuni piemontesi e lombardi.⁷⁴

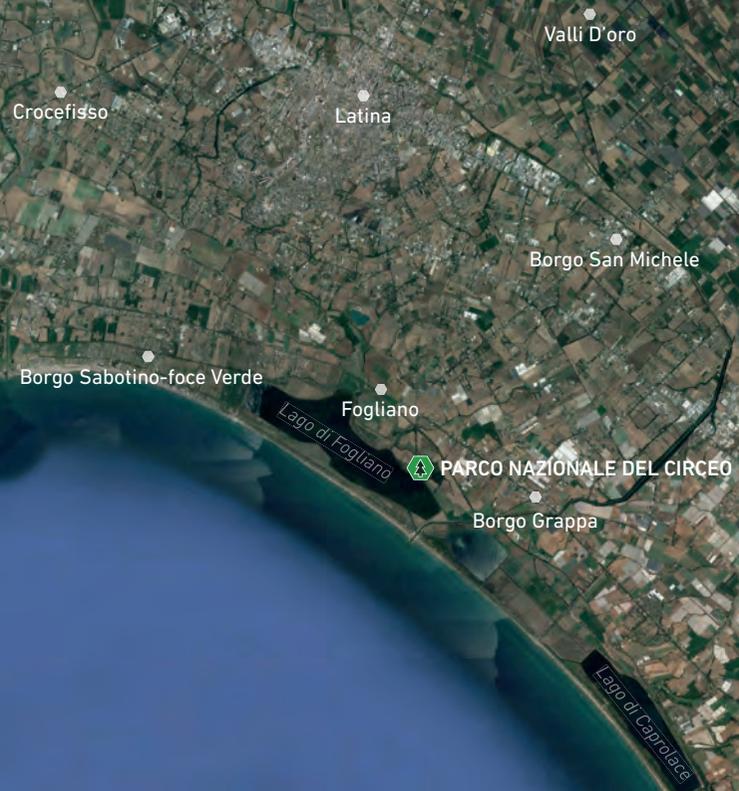
Il grande valore naturalistico, paesistico, archeologico, produttivo e culturale rende questa Riserva molto interessante sotto molti punti di vista. La gestione è da parte di due enti parco differenti, uno lombardo – Ente parco lombardo della Valle del Ticino⁷⁵ - e uno piemontese - Ente di gestione delle aree protette del Ticino e del Lago Maggiore⁷⁶. Ad oggi i due uffici MAB responsabili per i rispettivi parchi collaborano attivamente per creare un concetto di parco unito, il più possibile distaccandosi dal concetto di confine territoriale.

⁷³ UNESCO, *Valle del Ticino*, www.unesco.org/new/en/natural-sciences/environment/ecological-sciences/biosphere-reserves/europe-north-america/italy/valle-del-ticino/, consultato il 17 giugno 2018

⁷⁴ ibidem

⁷⁵ <http://ente.parcoticino.it/>

⁷⁶ www.parcoticinolagomaggiore.it



CIRCEO (Lazio)



Luogo:

Parco Nazionale del Circeo (LT)

Anno di nascita:

1977

Estensione:

Superficie (terra e mare): 8760 ha

Core area: 987 ha

Buffer area: 6048 ha

Transition area: 1725 ha

N° comuni coinvolti:

4

Ente gestore:

Ente Parco Nazionale del Circeo

Direttore:

Paolo Cassola

Presidente:

Gaetano Benedetto

Paesaggio e risorse:

Dune, foresta, promontori, laghi, isola

Socio-economia:

Agricoltura, settore calzaturiero, turismo

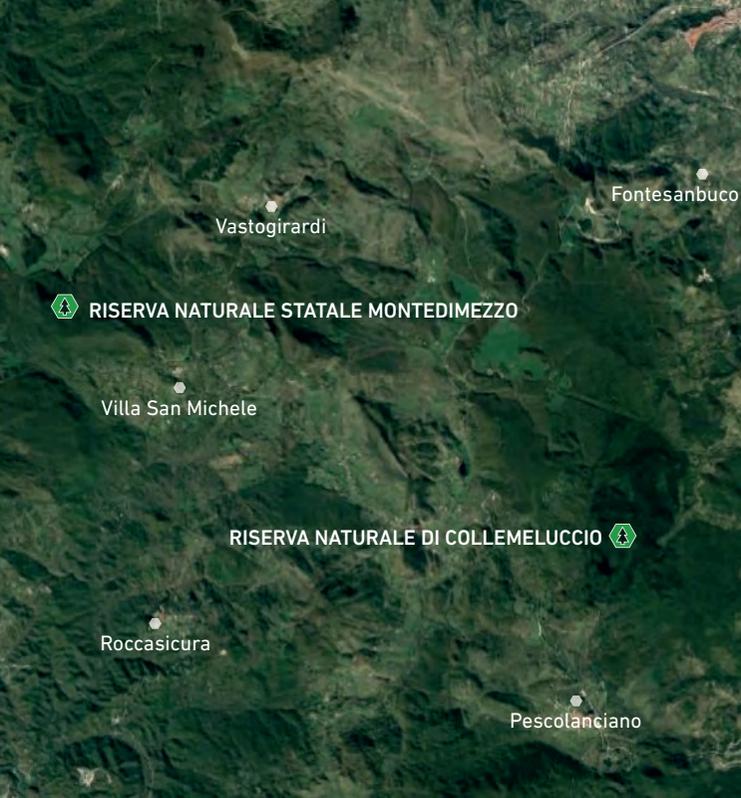
Eventi e progetti:

Percorsi organizzati, corsi, fiere, educazione, ricerca archeologica

Partner:

TECNOSTUDI AMBIENTE S.r.l.

Società di studi e servizi ambientali



COLLEMELUCCIO - MONTEDIMEZZO (Molise)



Luogo:

Riserve Naturali Orientate di Collemeluccio e di Montedimezzo (IS)

Anno di nascita:

1977

Estensione:

Superficie (terra e mare): 25268 ha

Core area: 1054 ha

Buffer area: 7973 ha

Transition area: 16241 ha

N° comuni coinvolti:

7

Ente gestore:

Consorzio AssoMAB Alto Molise

Presidente:

Marco Giordano

Paesaggio e risorse:

Boschi, monti, sito archeologico, osservatorio astronomico

Socio-economia:

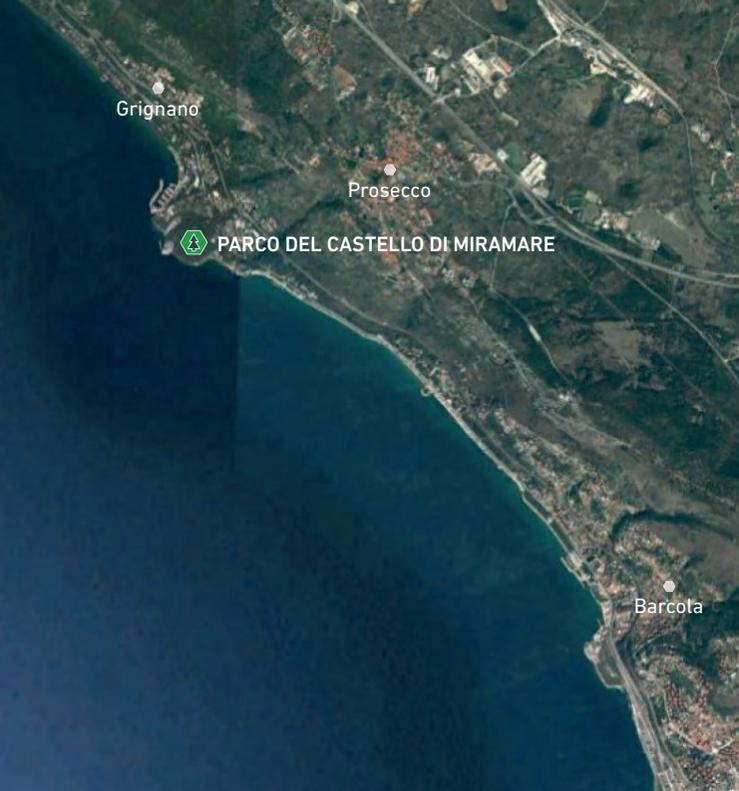
Piccole attività commerciali e artigianali, turismo

Eventi e progetti:

Itinerari, visite guidate, sito archeologico, esposizioni museali

Partner:





MIRAMARE (Friuli Venezia Giulia)



Luogo:

Golfo di Trieste (TS)

Anno di nascita:

1979

Estensione:

Superficie (terra e mare): 3060 ha

Core area: 30 ha (mare)

Buffer area: 125 ha (mare: 90 ha; terra: 35 ha)

Transition area: 2905 ha (mare: 1,464 ha; terra: 1,441 ha)

N° comuni coinvolti:

4 (tra Italia e Slovenia)

Ente gestore:

WWF for Nature ONLUS

Direttore:

Maurizio Spoto

Paesaggio e risorse:

Parco, mare e zone costiere, castello

Socio-economia:

Pesca, allevamento, viticoltura, turismo

Eventi e progetti:

Sostegno gestione aree marine (prog. ISEA), monitoraggio scientifico, laboratori, passeggiate, iniziative di sensibilizzazione, sea-watching, visite guidate sottomarine

Partner:





CILENTO E VALLO DI DIANO (Campania)



Luogo:

Parco Nazionale del Cilento, Vallo di Diano, Alburni (SA)

Anno di nascita:

1997

Estensione:

Superficie (terra e mare): 395503 ha

Core area: 22859 ha (terra: 19294 ha; mare: 3565 ha)

Buffer area: 164760 ha (terra: 158891 ha; mare: 5869 ha)

Transition area: 207884 ha (terra: 141654 ha; mare: 66230 ha)

N° comuni coinvolti:

80

Ente gestore:

Ente Parco Nazionale del Cilento e Vallo di Diano

Direttore:

Romano Gregorio

Presidente:

Tommaso Pellegrino

Paesaggio e risorse:

Rocce Flysch del Cilento, rocce calcaree, fiumi e torrenti, monumenti

Socio-economia:

Agricoltura, artigianato, turismo

Eventi e progetti:

Eventi culturali, tutela, attività scientifica, selecontrollo ungulati

Partner:

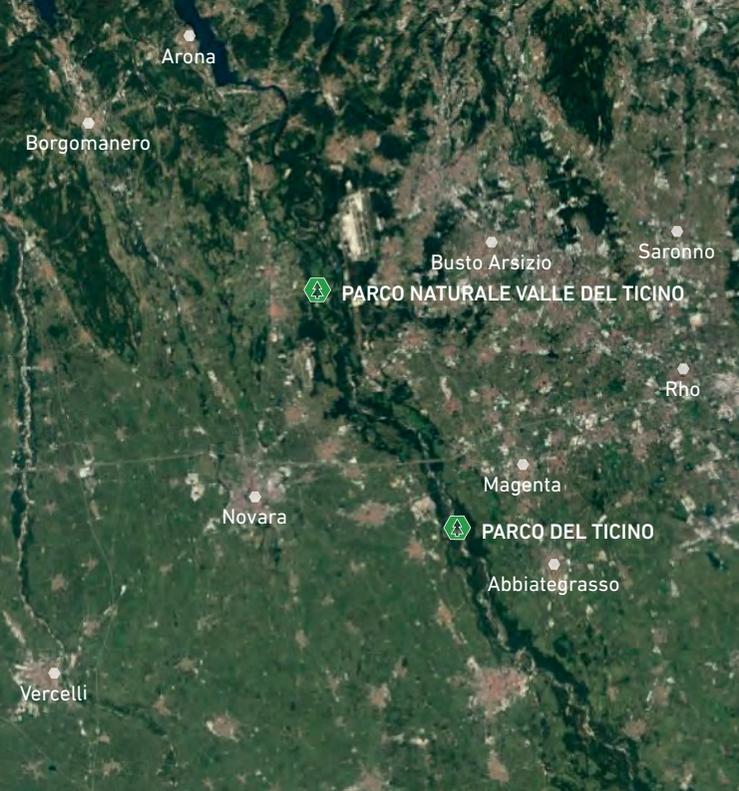




SOMMA-VESUVIO E MIGLIO D'ORO (Campania)



| | |
|-----------------------------|--|
| <i>Luogo:</i> | Golfo di Napoli (NA) |
| <i>Anno di nascita:</i> | 1997 |
| <i>Estensione:</i> | Superficie : 13500 ha Core area: 4000 ha Buffer area: 5000 ha Transition area: 4500 ha |
| <i>N° comuni coinvolti:</i> | 13 |
| <i>Ente gestore:</i> | Parco Nazionale del Vesuvio, fondazione "Ente Ville Vesuviane" |
| <i>Direttore:</i> | Rossella Barile |
| <i>Presidente:</i> | Agostino Casillo |
| <i>Paesaggio e risorse:</i> | Vulcano, valli, parco, aree archeologiche |
| <i>Socio-economia:</i> | Agricoltura, turismo, settore tessile, artigianato |
| <i>Eventi e progetti:</i> | Conservazione patrimonio culturale ed ambientale, Progetto Integrato Rurale per le Aree Protette (PIRAP) |
| <i>Partner:</i> | Non indicati |



VALLE DEL TICINO (Piemonte, Lombardia)



Ente di gestione delle Aree Protette
del Ticino e del Lago Maggiore

Parco Ticino

Luogo:

Parco naturale della Valle del Ticino (NO, MI, PV, VA)

Anno di nascita:

2002

Estensione:

Superficie: 151597 ha

Core area: 13393 ha

Buffer area: 32684 ha

Transition area: 105520 ha

N° comuni coinvolti:

83

Ente gestore:

Ente Parco Lombardo della Valle del Ticino,
Ente di gestione delle Aree Protette del Ticino e del Lago Maggiore

Ufficio MAB:

Francesca Trotti (Lombardia), Monica Perroni (Piemonte)

Paesaggio e risorse:

Pianura del Po, fiume, boschi ripariali

Socio-economia:

Agricoltura, turismo

Eventi e progetti:

Educazione ambientale, visite guidate, programmi didattici, fattorie didattiche

Partner:





ISOLE DI TOSCANA (Toscana)



Luogo:

Parco Nazionale Arcipelago Toscano (LI)

Anno di nascita:

2003

Estensione:

Superficie (terra e mare): 94590 ha

Core area: 4200 ha (terrestri: 1200 ha; marine: 3000 ha)

Buffer area: 74700 ha (terrestri: 16400 ha; marine: 58300 ha)

Transition area: 15690 ha (terrestri: 10900 ha; marine: 4790 ha)

N° comuni coinvolti:

11

Ente gestore:

Ente Parco Nazionale Arcipelago Toscano

Direttore:

Franca Zanichelli

Presidente:

Giampiero Sammuri

Paesaggio e risorse:

Isole, mare, fauna marina, flora, geodiversità, boschi mediterranei

Socio-economia:

Settore agroalimentare, energie rinnovabili, turismo sostenibile

Eventi e progetti:

Volontariato, educazione ambientale, percorsi organizzati, bird watching

Partner:





PARCO NATURALE MAGLIARINO
SAN ROSSORE MASSACIUCCOLI



SELVE COSTIERE DI TOSCANA (Toscana)



Luogo:

Selva pisana (LU, PI, LI)

Anno di nascita:

2004

Estensione:

Superficie: 43133 ha

Core area: 8254 ha

Buffer area: 16875 ha (terrestri: 15927 ha; marine: 948 ha)

Transition area: 18004 ha

N° comuni coinvolti:

9

Ente gestore:

Ente parco regionale Migliarino San Rossore Massaciuccoli

Direttore:

Enrico Giunta

Presidente:

Giovanni Maffei Cardellini

Paesaggio e risorse:

Dune, fiumi, boschi mesofitici e pinete, pianure

Socio-economia:

Agricoltura, produzione (cantieri navali, cave), turismo

Eventi e progetti:

Proposte didattiche, visite guidate e itinerari

Partner:



Regione Toscana



Parks.it



AREA DELLA BIOSFERA DEL MONVISO (Piemonte, Francia)



Luogo:

Parco regionale del Monviso (CN), Parc Naturel Régional du Queyras (Francia)

Anno di nascita:

2013

Estensione:

Superficie: 293917 ha

Core area: 13355 ha

Buffer area: 80980 ha

Transition area: 199581 ha

N° comuni coinvolti:

88

Ente gestore:

Parco del Po Cuneese

Direttore:

Massimo Grisoli

Presidente:

Gianfranco Marengo

Paesaggio e risorse:

Altire montane, foresta, numerosi corsi d'acqua

Socio-economia:

Agricoltura, orticoltura, pesca, turismo

Eventi e progetti:

Proposte didattiche, visite guidate

Partner:





PARCO NAZIONALE DELLA SILA (Calabria)



Luogo:

Parco nazionale della Sila (CS)

Anno di nascita:

2014

Estensione:

Superficie : 357294 ha

Core area: 6803 ha

Buffer area: 59558 ha

Transition area: 290933 ha

N° comuni coinvolti:

21

Ente gestore:

Ente Parco Nazionale della Sila

Direttore:

Giuseppe Luzzi

Presidente:

Sonia Ferrari

Paesaggio e risorse:

Parco, altopiano, fiumi, laghi stagionali

Socio-economia:

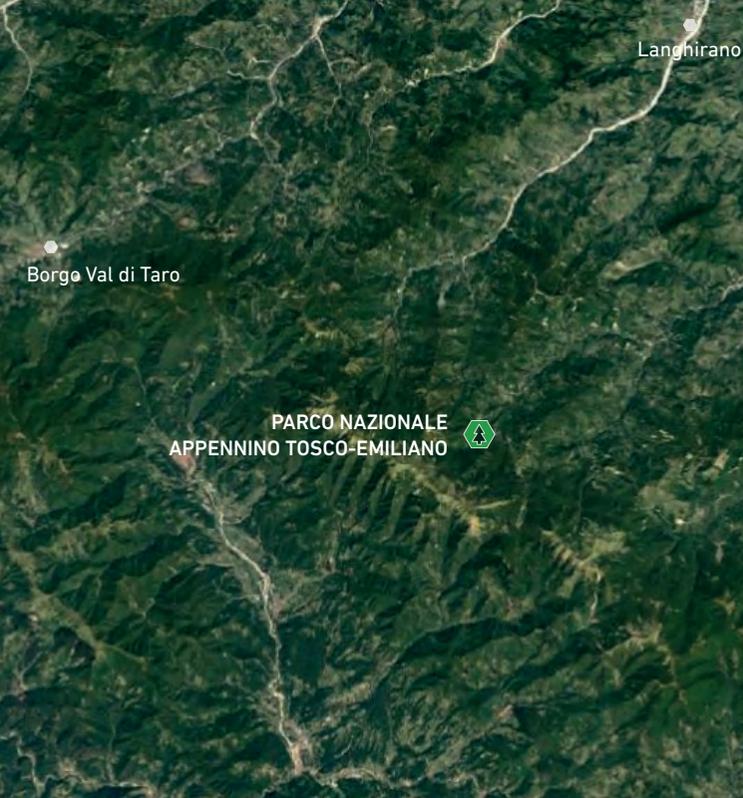
Agricoltura, zootecnica, vendita legno, turismo

Eventi e progetti:

Visite guidate, programmi didattici, iniziative a carattere sociale

Partner:





APPENNINO TOSCO EMILIANO (Toscana, Emilia)



Luogo:

Crinale appenninico da Passo della Cisa a Passo delle Forbici (RE)

Anno di nascita:

2015

Estensione:

Superficie : 223229 ha

Core area: 10110 ha

Buffer area: 25706 ha

Transition area: 187413 ha

N° comuni coinvolti:

34

Ente gestore:

Ente parco nazionale dell'Appennino Tosco-Emiliano

Direttore:

Giuseppe Vignali

Presidente:

Fausto Giovanelli

Paesaggio e risorse:

Catena montuosa

Socio-economia:

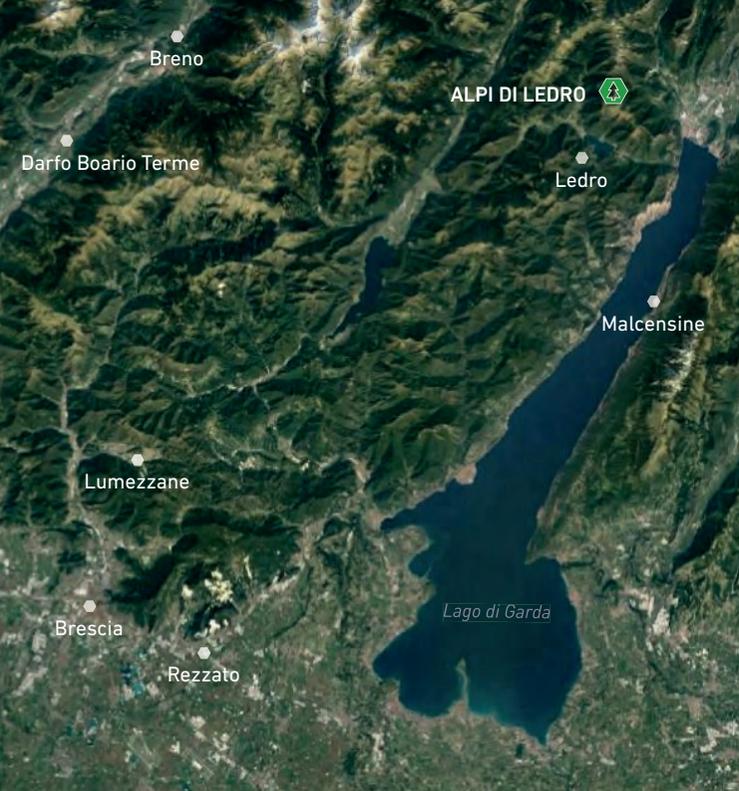
Agricoltura, turismo, artigianato

Eventi e progetti:

Itinerari, eventi culturali

Partner:





ALPI LEDRENSI E JUDICARIA (Trentino Alto Adige)



Luogo:

Alpi di Ledro e Giudicarie Superiori (TN)

Anno di nascita:

2015

Estensione:

Superficie : 47427 ha

Core area: 4786 ha

Buffer area: 15774 ha

Transition area: 26867 ha

N° comuni coinvolti:

10

Ente gestore:

Sistema delle Reti di Riserve del Trentino

Coordinatore:

Claudio Ferrari

Paesaggio e risorse:

Catena montuosa, laghi, boschi

Socio-economia:

Allevamento, turismo

Eventi e progetti:

Itinerari, educazione ambientale

Partner:



Federparchi





BIOSFERA DELTA DEL PO (Emilia Romagna, Veneto)



Luogo:

Parco Delta del Po Veneto (RO) ed Emilia Romagna (FE)

Anno di nascita:

2015

Estensione:

Superficie: 139398 ha

Core area: 13495 ha

Buffer area: 55281 ha

Transition area: 70622 ha

N° comuni coinvolti:

18

Ente gestore:

Ente Parco Regionale Veneto del Delta del Po

Direttore:

Marco Gottardi

Presidente:

Mauro Giovanni Viti

Paesaggio e risorse:

Geodiversità, boschi, pinete, dune, saline, acque dolci, fauna marina

Socio-economia:

Educazione ambientale, agricoltura, pesca, turismo

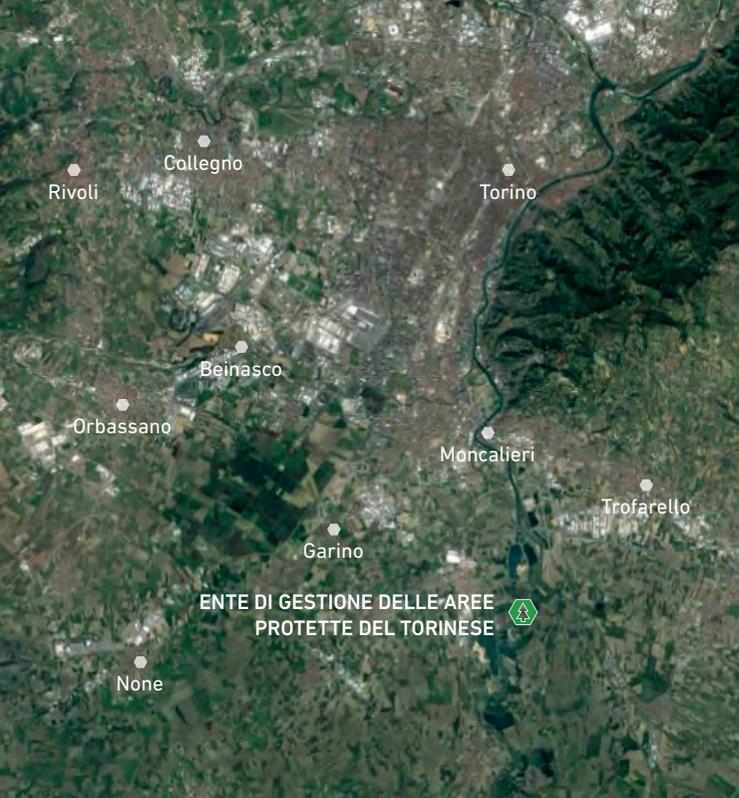
Eventi e progetti:

Percorsi organizzati, escursioni in barca, bici o cavallo, bird watching

Partner:



Fondazione
Cassa di Risparmio
di Padova e Rovigo



COLLINA PO (Piemonte)



Luogo:

Collina Po (TO, VC, AT, CN)

Anno di nascita:

2016

Estensione:

Superficie: 171234 ha

Core area: 3853 ha

Buffer area: 21161 ha

Transition area: 146219 ha

N° comuni coinvolti:

85

Ente gestore:

Aree Protette del Po e della Collina Torinese

Direttore:

Ippolito Ostellino

Presidente:

Roberto Saini

Paesaggio e risorse:

Fiume, fauna fluviale, biodiversità, colline, città

Socio-economia:

Enogastronomia, agricoltura, turismo

Eventi e progetti:

Educazione ambientale, percorsi organizzati, escursioni, bird watching

Partner:





TEPILORA, RIO POSADA E MONTALBO (Sardegna)



Luogo:

Parco Naturale Regionale dell'Oasi di Tepilora (NU)

Anno di nascita:

2017

Estensione:

Superficie: 140495 ha

Core area: /

Buffer area: /

Transition area: /

N° comuni coinvolti:

17

Ente gestore:

Tepilora Parco naturale regionale

Direttore:

Paolo Maylander

Presidente:

Graziano Spanu

Paesaggio e risorse:

Picchi e altopiani nell'entroterra, zona pianeggiante lungo la costa

Socio-economia:

Agricoltura, artigianato

Eventi e progetti:

Percorsi organizzati, educazione ambientale

Partner:

Non indicati

LE RISERVE DI BIOSFERA IN ITALIA



| | |
|----|--|
| 1 | Collemeluccio - Montedimezzo (1977) |
| 2 | Circeo (1977) |
| 3 | Miramare (1979) |
| 4 | Cilento e Vallo di Diano (1997) |
| 5 | Somma-Vesuvio e Miglio d'Oro (1997) |
| 6 | Valle del Ticino (2002) |
| 7 | Isole di Toscana (2003) |
| 8 | Selve costiere di Toscana (2004) |
| 9 | Area della biosfera del Monviso (2013) |
| 10 | Parco nazionale della Sila (2014) |
| 11 | Appennino Tosco Emiliano (2015) |
| 12 | Alpi Ledrensi e Judicaria (2015) |
| 13 | Biosfera Delta del Po (2015) |
| 14 | Collina Po (2016) |
| 15 | Tepilora, Rio Posada e Montalbo (2017) |

IL TURISMO SOSTENIBILE COME OPPORTUNITÀ

IL TURISMO COME OPPORTUNITÀ E NON COME MINACCIA

Decidendo di voler collaborare con un'area MAB, si è poi posto il quesito sul cosa. Come incentivare le persone alla conoscenza e all'esplorazione della stessa? Dopo l'esperienza dell'UNESCO Youth Forum di settembre abbiamo fin da subito pensato al turismo. L'idea di un turismo lento, attento e capace di captare i valori culturali e ambientali propri di una Riserva della Biosfera ci attirava. Si tratta di una sfera ampia e complessa, che tiene insieme le comunità locali con le persone provenienti da altri luoghi, i turisti. L'obiettivo dei primi è quello di rendere il proprio luogo qualcosa di apprezzabile e attraente, pronto ad accogliere con gli adeguati servizi per avere un ritorno prettamente economico. L'obiettivo dei secondi è quello di esplorare e conoscere quel determinato luogo, portandosi a casa un pezzettino di quel che si è visto e vissuto. In linea teorica questo è un equilibrio che sembra funzionare molto bene. Quando però si approfondiscono più da vicino le implicazioni che entrano in gioco si scopre che molti sono i fattori che bisogna far funzionare insieme affinché il grande sistema prenda il via. Si tratta proprio di un sistema di sistemi più piccoli che a loro volta devono funzionare dalla A alla Z perché non crolli la maxi struttura.

Non meno importante è tenere in considerazione che il fenomeno del turismo in aree naturalistiche di tale pregio può essere sì un'opportunità, ma anche un rischio o una minaccia, se il fenomeno non viene monitorato di continuo.

Per entrambi i motivi sopra citati questa tesi vuole essere il là di un progetto che deve essere sostenuto nel tempo, per potersi rinnovare e migliorare continuamente.

Da sempre meta turistica, la zona del Mediterraneo ha risentito di un calo dovuto agli ultimi avvenimenti legati al terrorismo, ai flussi migratori e all'isolamento di alcuni paesi come ad esempio la Turchia¹. Questi alcuni dei motivi per cui i flussi turistici si spostano, causando alle volte problemi non solo per i paesi con un calo di presenze, ma anche per quelli che vedono tutto ad un tratto un veloce rialzo. Questo fenomeno viene chiamato *overtourism* o sovraffollamento turistico e si tratta di una vera e propria minaccia per la sostenibilità, non solo ambientale, perché spinge i territori a cambiare, spesso a scapito della comunità residente.

L'immagine risulta molto evidente se si pensa a città come Barcellona, Amsterdam e recentemente anche Lisbona, una capitale ha visto un rapidissimo cambiamento con il nuovo governo che ha risollevato l'economia e aumentato il turismo nelle zone centrali della città facendo scappare i residenti in zone meno affollate e più vivibili. Così le case e le botteghe artigianali lasciano spazio agli alberghi, ai ristoranti e ai negozi destinati ai turisti. A livello italiano basti pensare a città come Firenze o peggio ancora Venezia che viene considerata la capitale mondiale dell'*overtourism*. A causa della popolarità di questo termine, soprattutto a partire dal 2018, è stata coniata una definizione destinata a entrare nei dizionari da Greg Dickinson sul quotidiano inglese Telegraph: "Il fenomeno secondo cui una

¹ UniCredit4Tourism, *Rapporto sul turismo 2017*, in collaborazione con Touring Club Italiano, UniCredit, 2017, PDF e-book, pag. 6

destinazione popolare o una particolare vista viene invasa dai turisti in modo insostenibile². Questa definizione l'aveva suggerita lo stesso autore sul dizionario Collins il 20 febbraio 2018³. Come sostiene l'autore, dare un nome a un fenomeno spinge le persone a parlarne sempre di più, si spera affrontando il problema. L'articolo tenta anche di spiegare il perché dell'evolversi di tale fenomeno proprio in questo preciso momento storico. La risposta sta nel fatto che la classe media sta crescendo nei paesi in via di sviluppo e che generalmente il mondo si sta arricchendo e i soldi vengono investiti per viaggiare⁴. L'articolo fa riferimento a un dato pubblicato dal Brookings Institute, secondo cui la classe media mondiale si aggira intorno ai 3,7 miliardi di persone con l'aggiunta di altri 160 milioni all'anno per i prossimi 5 anni⁵. Il ragionamento continua trovando la causa dell'incremento degli arrivi turistici principalmente in due fenomeni. Il primo riguarda il mercato cinese che all'inizio del 21° secolo ha visto 10,5 milioni di cinesi in viaggio. Il secondo analizza la nuova generazione, i giovani tra i 22 e i 37 anni, che preferiscono spendere i propri soldi per viaggiare piuttosto che in cose materiali⁶.

Il fenomeno ha di certo un forte impatto sull'economia: 300 milioni di persone lavorano in questo settore e si potrebbe arrivare a 360 milioni nei prossimi 10 anni⁷.

Infine tra le soluzioni citate nell'articolo, lo spostare l'interesse dalle grandi città sovrassfollate e deturpate dal fenomeno a luoghi ancora poco visitati sembra quella più convincente e quella che probabilmente questa ricerca vuole incentivare. Riscoprire le piccole città e i suoi tesori, dando respiro a quelle città fin troppo popolari, aiuterebbe a distribuire meglio i flussi turistici e anche i guadagni.

Tra gli appuntamenti importanti a livello internazionale che hanno discusso della problematica si cita il 18° Vertice mondiale organizzato dalla World Travel and Tourism Council (WTTC) che ha avuto luogo il 18/19 aprile 2018 a Buenos Aires, dal titolo: *Our People, Our World, Our Future*. I temi caldi sono stati proprio i cambiamenti climatici e l'importanza di viaggiare in modo efficiente e sicuro⁸.

Il WTTC è stato fondato nel 1991, ha sede a Londra ed è l'unico organismo al mondo che mette insieme tutti gli attori coinvolti nella sfera del turismo e dei viaggi, dando l'opportunità

² Greg Dickinson, *Dear dictionaries, this is why 'overtourism' should be your 2018 word of the year*, The Telegraph, 20 Aprile 2018,

<https://www.telegraph.co.uk/travel/comment/overtourism-word-of-the-year/>, consultato il 03/07/2018

³ La definizione in lingua originale: *The phenomenon of a popular destination or sight becoming overrun with tourists in an unsustainable way.*

Collins Dizionario Inglese, *Overtourism*,

<https://www.collinsdictionary.com/it/submission/19794/Overtourism>, consultato il 03/07/2018

⁴ Greg Dickinson, *Dear dictionaries* cit.

<https://www.telegraph.co.uk/travel/comment/overtourism-word-of-the-year/>, consultato il 03/07/2018

⁵ Homi Kharas, *Report The unprecedented expansion of the global middle class*, Washington DC, Brookings, 2017, PDF e-book

⁶ Greg Dickinson, *Dear dictionaries* cit.

<https://www.telegraph.co.uk/travel/comment/overtourism-word-of-the-year/>, consultato il 03/07/2018

⁷ Greg Dickinson, *Dear dictionaries* cit.

<https://www.telegraph.co.uk/travel/comment/overtourism-word-of-the-year/>, consultato il 03/07/2018

⁸ World Travel and Tourism Council, *The Global Summit Programme*,

<https://www.wttc.org/-/media/files/summits/buenos-aires-2018/wttc-global-summit-2018-programme.pdf?la=en>, consultato il 03/07/2018

a queste realtà di parlare ai governi e agli organismi internazionali. Al suo interno si trovano agenzie di viaggio, tour operator, compagnie aeree, alberghi, noleggi auto, ecc⁹.

In Italia su questo tema ci sono dibattiti in corso. Si cita un convegno avvenuto il 12/03/2018 a Bolzano¹⁰, il cui obiettivo era proprio quello di indagare le cause del fenomeno, analizzando alcune delle città colpite e dando qualche spunto per affrontare il problema.

Il turismo in Italia

Dati italiani

Prima di affrontare il tema del turismo sostenibile, focus di questa ricerca, si vuole dare una panoramica sul turismo a livello nazionale, sbirciando qualche dato utile.

Il 17 febbraio 2015 il Consiglio dei Ministri ha approvato il Piano Strategico del Turismo 2017-2022, redatto dal Comitato Permanente per la Promozione del Turismo in Italia e coordinato dalla Direzione Generale Turismo del MiBACT (Ministero per i beni culturali e Ambientali). Il piano agisce su più fronti: innovazione tecnologica e organizzativa, valorizzazione delle competenze e la qualità dei servizi, tenendo presente la sostenibilità per quanto riguarda ambiente e cultura. Alla base c'è la condivisione di strategie, obiettivi e linee di intervento per portare a una cooperazione tra tutti gli attori che in Italia operano nel settore turistico.

Il Piano sottolinea la capacità competitiva dell'Italia grazie all'elevata quantità di attrazione sia culturali che ambientali, anche se più in difficoltà per quanto riguarda i prezzi. Il secondo problema è quello, già precedentemente citato, che riguarda i flussi turistici per lo più concentrati in alcune città.

Alcuni dati elencati nel PST¹¹:

- 171 miliardi di euro ha portato il turismo all'economia italiana nel 2015, l'11,8% del PIL e 12,8% di impatto sull'occupazione;
- gli arrivi in Italia sono saliti dell'11% dal 2010 al 2015;
- gli arrivi esclusivamente dall'estero sono pari al 60% e prediligono le regioni Lombardia, Veneto, Toscana e Lazio;
- i giorni di permanenza media sono diminuiti da 4,1 a 3,6 dal 2001 al 2015;
- è previsto un aumento del 3% di arrivi nel triennio 2016-2018.

⁹ World Travel and Tourism Council, *About WTTC*, <https://www.wttc.org/about/>, consultato il 03/07/2018

¹⁰ Eurac research, Programma Convegno Internazionale Overtourism, https://sb.ecobnb.net/app/uploads/sites/2/2018/02/Program_conference_Overtourism_20180313.pdf, consultato il 03/07/2018

¹¹ Ministero dei beni e delle attività culturali e del turismo, *Piano Strategico del Turismo 2017-2022, Executive Summary*, http://www.turismo.beniculturali.it/wp-content/uploads/2017/07/Piano-Strategico-del-Turismo_Executive-Summary_2017_IT.pdf, consultato il 03/07/2018

Anche il The Travel & Tourism Competitiveness Report 2017, redatto dal *World economic Forum*, sostiene che i punti attrattivi del paese rimangono la cultura e le risorse naturali, compresi i siti UNESCO, collocandosi complessivamente all'8° posto a livello mondiale¹².

Il World Economic Forum è l'Organizzazione internazionale per la cooperazione tra settore pubblico e privato, fondata nel 1971 senza scopo di lucro e ha sede a Ginevra. Coinvolge i principali esponenti politici, imprenditoriali e altri organismi della società per creare programmi globali, regionali e industriali¹³.

Le caratteristiche positive che mette in luce il Piano Strategico sono proprio l'importanza trasversale di:

- sostenibilità, intesa non solo dal lato ambientale ma anche per quanto riguarda lo sviluppo economico, la mobilità, l'accessibilità, la fruizione del patrimonio, l'uso delle risorse finanziarie e la valorizzazione delle identità;
- innovazione, applicata a tutto il processo organizzativo e al prodotto ma anche legandola al nuovo mondo digitale e alla disponibilità delle informazioni online;
- accessibilità, come l'opportunità per le persone di tutte le età e indipendentemente dalle condizioni di salute, ma anche come collegamento con i territori dapprima marginali e isolati¹⁴.

Si tratta, in tutti e tre i casi, di temi strettamente vicini ai fini di questa tesi si vedrà più avanti nel discorso come verranno applicati al contesto preso in esame.

Gli obiettivi del PST sono 4 (A, B, C, D) e qui di seguito verranno nominate solamente le azioni che si collegano strettamente al tema di ricerca e che si ritiene importanti per avvalorare le scelte progettuali che si sono effettuate. Le informazioni sono state prese dal documento riassuntivo del PST¹⁵.

L'Obiettivo A si chiama "Il territorio al centro", i temi che interessano la ricerca sono:

- "la creazione di forme di percorrenza alternative (ad esempio vie e cammini) quali strumenti di conoscenza capillare e ramificata della storia e del patrimonio diffuso dell'Italia";
- "la crescita di attrattività dei Siti Unesco e delle città della cultura, in modo da qualificare il nostro Paese come leader dell'Europa delle città";
- "la fruizione responsabile di contesti paesaggistici diffusi, come i parchi naturali e marini, la montagna, e le aree rurali".

Per quanto riguarda gli obiettivi specifici dell'Obiettivo A, quelli coerenti sono:

- A.2 - DESTINAZIONI EMERGENTI, ovvero incentivare tutti quei luoghi che non sono ancora pienamente meta turistica ma hanno il potenziale per diventarlo, allargando l'offerta. Il PST parla di città d'arte, borghi, parchi, aree montane e protette, aree

¹² World Economic Forum, *The Travel & Tourism Competitiveness Report 2017, Paving the way for a more sustainable and inclusive future*, Ginevra, World Economic Forum, 2017, PDF e-book, pag. 194

¹³ <https://www.weforum.org/about/world-economic-forum> 03/07/2018

¹⁴

http://www.turismo.beniculturali.it/wp-content/uploads/2017/07/Piano-Strategico-del-Turismo_Executiv e-Summary_2017_IT.pdf pag.21 03/07/2018

¹⁵

http://www.turismo.beniculturali.it/wp-content/uploads/2017/07/Piano-Strategico-del-Turismo_Executiv e-Summary_2017_IT.pdf pag.23-24-25-26-27-28-29-30-31 03/07/2018

rurali, in cui si possano promuovere e valorizzare la qualità delle risorse presenti e si possa riattivare processi di sviluppo locale per combattere lo spopolamento delle piccole realtà e fornire nuovi servizi anche per le comunità locali. Queste finalità considerano valide le metodologie della Carta Europea per il Turismo Sostenibile nelle Aree Protette (CETS)*.

- A.3 - NUOVE DESTINAZIONI E PRODOTTI, intende lo sviluppo di itinerari interregionali al fine di connettere le aree maggiormente attraenti con quelle meno dense turisticamente. Una nuova concezione di turismo, non più come atto di consumo ma come “generatore di cultura”.

*<http://www.europarc.it/cets.php>

L’Obiettivo B si chiama “Competitività”, i temi che interessano la ricerca sono:

- “promuovere l’innovazione, la digitalizzazione, la creatività”;
- “adeguare le infrastrutture per migliorare l’accessibilità e l’intermodalità”;
- “rafforzare le reti di imprese e le filiere”.

Per quanto riguarda gli obiettivi specifici dell’Obiettivo B, quelli coerenti sono:

- B.1 - SVILUPPO DIGITALE, coinvolgere le realtà regionali e locali per creare “un ecosistema digitale della cultura e del turismo”, cioè banche date accessibili.
- B.2 - MOBILITÀ, quindi incentivare progetti strategici e pilota per sviluppare una “Rete della mobilità dolce”, favorendo l’intermodalità e la permeabilità dei luoghi, valorizzando le infrastrutture presenti.
- B.4 - IMPRESE, ovvero premiare il miglioramento della qualità della filiera turistica, incentivando dal punto di vista finanziario e fiscale e rafforzando il sistema imprenditoriale, oltre stimolare la rete e la collaborazione tra imprese e attori pubblici.

L’Obiettivo C si chiama “Domanda e mercati”, il tema che interessa la ricerca è:

- “utilizzo prioritario di strumenti online per attrarre la domanda, favorendo una gestione dinamica dei mercati in cui intervenire, dei prodotti e delle strategie per promuoverli”.

Per quanto riguarda gli obiettivi specifici dell’Obiettivo C, quello coerente è:

- C.3 - WEB MARKETING, utilizzare prima di tutto gli strumenti digitali per promuovere il brand e i territori.

L’Obiettivo D si chiama “Governance” è si focalizza prettamente sul monitoraggio dello stato di avanzamento del Piano, pertanto non vengono qui citati obiettivi specifici strettamente collegati alle finalità progettuali della tesi.

Per concludere la panoramica a livello nazionale si riportano di seguito alcuni dati relativi al 2017 presi dal report dell’ISTAT pubblicato il 9 febbraio 2018.

- Il numero totale di viaggi, compreso il pernottamento, effettuati dagli italiani in Italia è pari a 66.347.000 con un aumento dei viaggi per vacanza e una diminuzione di quelli per lavoro¹⁶.
- La durata media dei viaggi cresce leggermente rispetto all’anno precedente, con una media di 5,8 notti¹⁷.

¹⁶ <https://www.istat.it/it/files//2018/02/Viaggiervacanze-2017.pdf> pag.2

¹⁷ <https://www.istat.it/it/files//2018/02/Viaggiervacanze-2017.pdf> pag.3

- Tra le sei regioni italiane più visitate è compresa la Lombardia (le altre sono Toscana, Emilia-Romagna, Lazio, Veneto e Campania), anche se frequentata principalmente per motivi di lavoro¹⁸.
- Un dato sicuramente negativo è l'attuale massiccio utilizzo dell'automobile per viaggiare che copre il 61,4%, l'aereo invece al 18,6%, viene utilizzato prettamente per viaggi di lavoro o vacanze lunghe, infine il treno al 9,8%, anch'esso principalmente per lavoro¹⁹.
- Il nostro Paese viene scelto più per svago e riposo (67,5%) o per far visita ad amici e parenti (29,7%), mentre all'Estero si viaggia per visitare le città d'arte. Il 16,8% delle vacanze per svago e riposo ha in genere più destinazioni²⁰ e si svolgono soprattutto in estate (66,6%) ma il dato ha subito una leggera crescita, rispetto agli anni precedenti, nei mesi primaverili e invernali. Le vacanze invece legate alla visita di zone naturali sono pari al 19,9% e avvengono per lo più in primavera (23,4%).

Dati Valle del Ticino

Fare una stima sul turismo nell'area MAB Valle del Ticino non è facile per diversi motivi. Un'analisi condotta nel 2006 dal Touring Club Italiano sul turismo nel Parco Lombardo della Valle del Ticino individua come motivo primario dei soggiorni e della fruizione dell'area ragioni lavorative o di transito, legate all'Aeroporto di Malpensa, un turismo di stampo *business*. Ragioni dunque poco legate alla scoperta dell'area naturalistica, un dato che lo studio non valutava negativamente ma come una nuova opportunità per il futuro, prendendo in considerazione la messa in atto di un'accurata pubblicità e informazione sul parco²¹. Lo studio proseguiva facendo una carrellata delle strutture ricettive presenti sul territorio (prettamente alberghi), purtroppo solo lombardo e non di tutto il parco, mettendo in luce quantità di posti letto e dimensione degli esercizi. La ricerca mette poi in luce, attraverso un'analisi statistica, il movimento turistico circa il numero degli arrivi sul territorio. Si citano qui alcuni dati, consapevoli che si tratta di informazioni ormai datate e che, dopo un evento di rilievo mondiale come Expo, molte cose possono essere cambiate. Basandosi su dati ISTAT, l'analisi parlava di un incremento degli arrivi nell'area del parco pari al 53,2% tra il 1998 e il 2005, con una componente straniera con incremento non trascurabile pari al 123,4% e italiana pari al 23,9%, e una preferenza verso l'area varesotta²². Il motivo di quest'ultima affermazione viene ricondotto al completamento del progetto di ampliamento dello scalo di Malpensa - Malpensa 2000 - con un conseguente incremento del traffico aereo. Per quanto riguarda la permanenza media, nello stesso periodo di tempo sopra considerato, non ci sono state grosse variazioni, confermando il periodo di tempo di due giorni, sia per gli italiani che per gli stranieri. Se si considerano invece le aree del pavese o del milanese, si registra una fruizione legata ad altri aspetti, per lo più culturali, e la permanenza media sale dai due ai quattro giorni²³. Dato che si presuppone valido anche per

¹⁸ <https://www.istat.it/it/files//2018/02/Viaggi vacanze-2017.pdf> pag.7

¹⁹ <https://www.istat.it/it/files//2018/02/Viaggi vacanze-2017.pdf> pag.11

²⁰ <https://www.istat.it/it/files//2018/02/Viaggi vacanze-2017.pdf> pag.12-13

²¹ libro pag.200

²² libro pag.210-211

²³ libro pag.212

l'area del novarese, esclusa dallo studio, vista la presenza di musei e chiese di interesse nazionale e non solo.

La provenienza dei turisti italiani tra il 1998 e il 2005 è²⁴:

- 31,9% lombarda;
- 11,2% piemontese;
- 7,2% laziale;
- 6,5% veneta;
- 6,3% emiliana e romagnola.

La provenienza dei turisti stranieri tra il 1998 e il 2005 è²⁵:

- circa 25% nordamericani
- 8,9% inglesi;
- 8,3% francesi;
- 7,9% tedeschi;
- 3,3% spagnoli

Per quanto riguarda la stagionalità della fruizione, trattandosi principalmente di un turismo *business*, pare che il flusso sia abbastanza distribuito nel corso dell'anno con una densità inferiore nei periodi festivi. Viene considerato dalla ricerca un dato positivo per il sistema dell'accoglienza del parco, in quanto riesce a gestire meglio il numero dei turisti, senza grossi picchi²⁶. Un paragone che attira l'attenzione ai fini di questa tesi, è quello che viene fatto tra l'accoglienza alberghiera e quella delle strutture complementari, come B&B, campeggi o agriturismi. Questi ultimi infatti, vengono considerati meno dal turismo *business* per lasciar posto a quello *leisure*, che al contrario del primo è caratterizzato da una maggiore stagionalità dei flussi, legata sicuramente alle condizioni meteorologiche e dai periodi festivi²⁷.

Per quanto riguarda le percentuali calcolate circa le diverse tipologie di ricettività si è deciso di non riportare i dati precisi, ormai obsoleti, ma si evidenzia che nel 2006, a capo alle strutture ricettive figuravano i B&B, seguiti dagli alberghi a 3 stelle e dalle altre tipologie alberghiere, lasciando per ultimi le residenze e gli appartamenti vacanze²⁸. Un questionario destinato allora a 34 strutture ricettive aveva evidenziato che la fruizione del parco si legava in ordine decrescente ai seguenti motivi: arte e cultura, natura e beni culturali, aeroporto, Parco del Ticino, fiere, vicinanza con grandi città, business. Viene dunque confermata la precedente analisi che vede il turismo *business* e di tipo transitorio in testa a quello *leisure* e più stanziale²⁹. Alle stesse strutture era anche stato chiesto di indicare i punti deboli del parco ed erano stati evidenziati due fattori principali: la scarsa valorizzazione turistica dell'area e la condizione della viabilità e dei trasporti³⁰. Entrambe condizioni, a nostro parere, molto attuali. Si parlava e si parla di mancanza di promozione legata alle risorse locali, all'assenza di informazione e di coordinamento tra le attività e gli eventi, debolezze che intaccano le potenzialità del territorio legate alle risorse ambientali e culturali che queste tesi vuole proprio mettere al centro.

²⁴ libro pag.218

²⁵ libro pag.219

²⁶ libro pag.221

²⁷ libro pag.222

²⁸ libro pag.223

²⁹ libro pag.228

³⁰ libro pag.229

Riguardo la ricettività, per fare un confronto con dei dati più attuali (relativi al 2016), si riporta una tabella³¹ estratta dal recente Dossier di Candidatura della Riserva MAB per l'espansione sino al confine svizzero per diventare "Ticino Val Grande Verbano", presentata a settembre 2017.

| Arrivi e presenze turistiche alberghiere ed extralberghiere per aree omogenee della Riserva | | | | | | | |
|---|------------------|------------------|------------------|------------------|------------------|------------------|--|
| | Italiani | | Stranieri | | TOTALI | | |
| | arrivi | presenze | arrivi | presenze | arrivi | presenze | |
| <i>Distretto turistico dei Laghi</i> | 325.202 | 835.721 | 682.885 | 2.515.322 | 1.008.087 | 3.351.043 | |
| <i>Provincia Novara (esclusa città)</i> | 200.497 | 402.699 | 165.246 | 487.975 | 365.743 | 890.674 | |
| <i>Lago Varese</i> | 62.669 | 148.266 | 70.864 | 189.838 | 133.533 | 338.104 | |
| <i>Varese</i> | 52.169 | 113.739 | 62.817 | 149.807 | 114.986 | 263.546 | |
| <i>Lago Maggiore (Lombardia)</i> | 28.774 | 58.377 | 43.750 | 136.232 | 72.524 | 194.609 | |
| <i>Malpensa</i> | 267.271 | 417.966 | 474.593 | 666.612 | 741.864 | 1.084.578 | |
| <i>Parco Ticino (13 comuni lombardi)</i> | 235.819 | 352.927 | 443.062 | 603.805 | 678.881 | 956.732 | |
| TOTALE RISERVA | 1.172.401 | 2.329.695 | 1.943.217 | 4.749.591 | 3.115.618 | 7.079.286 | |

Poiché i dati si riferiscono ad una zona più ampia rispetto all'attuale Valle del Ticino, in questa sede si prendono in considerazione solamente quelli riferiti alle seguenti zone: provincia di Novara, Malpensa e Parco Ticino (13 comuni lombardi) per un totale di arrivi sul territorio:

- 703.587 italiani
- 1.082.901 stranieri
- 1.786.488 totali

Infine un ultimo dato che si ritiene importante citare è quello scaturito da un'indagine fatta tra gennaio 2005 e gennaio 2006, presso il Centro Parco Ex Dogana Austroungarica di Lonate Pozzolo, per mezzo di un questionario di dodici domande consegnato ai visitatori. L'indagine ha messo in risalto i seguenti dati³²:

- i visitatori sono principalmente residenti dei comuni limitrofi;
- il mezzo più utilizzato per raggiungere il parco è l'auto, seguita dalla bicicletta;
- i visitatori vengono in coppia, in famiglia o con amici;
- la conoscenza del posto è avvenuta grazie al passaparola o per caso durante un'escursione;
- le stagioni preferite per la fruizione sono la primavera e l'autunno;
- le attività prevalentemente condotte sono l'escursionismo o lo sport;
- i centri parco e i punti di accoglienza vengono valutati positivamente;
- la segnaletica lungo i sentieri ricopre una scarsa importanza e non viene molto considerata (probabilmente per l'incoerenza riscontrata);
- vengono richieste depliant e brochure informative sul parco;
- vengono considerati importanti i parcheggi per auto abbastanza distribuiti sul territorio;
- viene consigliata una maggiore pulizia e manutenzione sui sentieri, anche se la valutazione risulta pressoché positiva;
- la maggioranza dei visitatori ha un'età compresa tra i 30 e i 60 anni.

³¹ dossier pag.221

³² libro pag.232-233

Si è ritenuto utile riportare queste informazioni dello studio del Touring Club in quanto, seppur datate, forniscono un'interessante panoramica della fruizione del parco, che per molti aspetti è rimasta invariata. Si tratta di un'affermazione che si basa sull'osservazione condotta dalle autrici di questa tesi, durante i numerosi sopralluoghi condotti all'interno del arco, sia piemontese che lombardo.

Per avere comunque una visione più oggettiva della fruizione i dati che seguono provengono da altri due documenti, la Periodic Review stilata nel 2012, dopo dieci anni dalla nomina.

Riguardo al flusso turistico, il documento ne fa riferimento nel paragrafo che riguarda gli impatti antropici all'interno del parco e parla delle seguenti tipologie³³:

- turismo escursionistico, con passeggiate, attività sportive, escursioni a cavallo e in bicicletta;
- turismo balneare, al quale si lega l'attività dei cantieri nautici e per cui sono presenti spiagge pubbliche sul lago e lungo il fiume che sono per lo più fruite nel periodo estivo.

Nell'ambito della conservazione degli habitat, il parco punta da anni alla promozione di un turismo eco-compatibile, attraverso la fruizione dei sentieri e dei percorsi ciclo-pedonali per la valorizzazione del territorio³⁴. Sempre per il medesimo fine il parco punta alla conversione futura delle aree degradate per diversi scopi, tra cui la fruizione turistico-ricreativa. Si tratta di aree di cui il parco si fa in primis promotore di progetti ma può anche delegare ad Amministrazioni pubbliche e a privati la presentazione e messa in atto degli stessi³⁵. La nota positiva è che le suddette aree si trovano distribuite in modo più o meno equo sul territorio, quindi in vista di una futura progettazione strategica sul territorio, può essere sfruttata questa prerogativa.

Alcune delle cascate del parco, veri e propri beni culturali e testimonianze storiche, sono state ristrutturate e riconvertite in agriturismi³⁶ e la loro posizione risulta molto attrattiva perché in stretta vicinanza con le aree naturalistiche, se non proprio al loro interno.

Un altro dato consistente è la diversa distribuzione della fruizione turistica, concentrata principalmente nei pressi del Lago Maggiore, fatto che ha spinto l'area medesima a conformarsi sempre di più intorno al fenomeno turistico, vedendo la nascita crescente di campeggi, alberghi, ristoranti, centri di fruizione e attività commerciali³⁷.

Nel resto del parco i flussi dipendono molto anche dalla presenza di poli attrattivi, per lo più slegati dal patrimonio naturalistico, che concentrano le presenze in un territorio ristretto.

Esempi di questo tipo sono, per esempio, lo Zoo Safari di Pombia e il Museo del Volo di Malpensa, che catalizzano i turisti senza distribuirli sul territorio circostante.

In generale il documento evidenzia il problema della fruizione massiccia legata alla bella stagione e soprattutto nei luoghi maggiormente collegati e fruibili, un dato che va parzialmente a contrastare l'opinione dello studio precedentemente descritto del Touring Club, che parlava di un'equa distribuzione nell'arco dell'anno dei turisti. Il documento cita

³³ doc pag.22

³⁴ doc pag.23

³⁵ doc pag.38

³⁶ doc pag.49

³⁷ doc pag.54

comunque quello studio, soprattutto per quanto riguarda i dati relativi agli arrivi su Malpensa e la provenienza regionale dei fruitori.

Un altro dato rilevato, grazie alla prenotazione delle visite guidate³⁸, è quello legato alla fruizione educativa con:

- 43% scuole medie;
- 30 % scuole elementari;
- 9% superiori;
- 7% materne;
- 10% adulti;
- 1% disabili.

Il limite dei dati che riguardano la frequentazione del parco è legato alla libera fruizione dei sentieri e dei percorsi ciclo-pedonali, per cui è davvero difficile fare una stima del numero totale delle persone. Le uniche rilevazioni che sono state effettuate sono state condotte durante alcuni giorni festivi, lunedì di Pasqua - 25 aprile - 1 maggio, che hanno stimato 800.000 presenze nelle spiagge del Ticino, nelle aree naturali e nelle città d'arte come Pavia e Vigevano. Visto il numero elevato sono state prese delle misure, tra cui³⁹:

- creazione centri parco per accogliere e indirizzare il turista;
- regolamentazione dell'affluenza delle scolaresche e dei gruppi organizzati;
- proibizione dell'accesso sul greto del fiume e sulle alzaie dei Navigli dei mezzi motorizzati non autorizzati;
- creazione di itinerari guidati in specifiche zone adatte per evitare le aree più delicate e vulnerabili.

Il documento riporta poi qualche dato relativo all'affluenza turistica nell'area a ridosso del Lago Maggiore, in realtà di poco interesse per questa tesi, vista la volontà di puntare sul resto del parco e sulla valorizzazione dei territori collegati al fiume. Vanno comunque riportate alcune informazioni, considerando una possibile captazione di tale turismo di massa per ridistribuirlo nelle zone sottostanti al lago. Il turismo del lago è prettamente balneare e concentrato nei mesi da aprile a settembre, con il 73% di turisti stranieri, per lo più francesi e tedeschi. Le strutture ricettive presenti in gran numero, sono nate negli anni a scapito di ambienti naturali, situazione analoga alle zone circostanti Malpensa.

La zona di Fondo Toce, in provincia di verbania e parte dell'area MAB, è una zona del lago molto frequentata dai turisti e per questo motivo ha un'elevata presenza di campeggi. Nelle zone dei Lagoni di Mercurago e del Bosco Solivo, la fruizione turistica è più legata al turismo naturalistico. Mentre nei comuni di Arona e Boca il turismo si riferisce alle escursioni e ai pellegrinaggi religiosi legati al Sacro Monte di San Carlo⁴⁰.

La tabella che segue riporta le tipologie i attività turistiche del parco⁴¹.

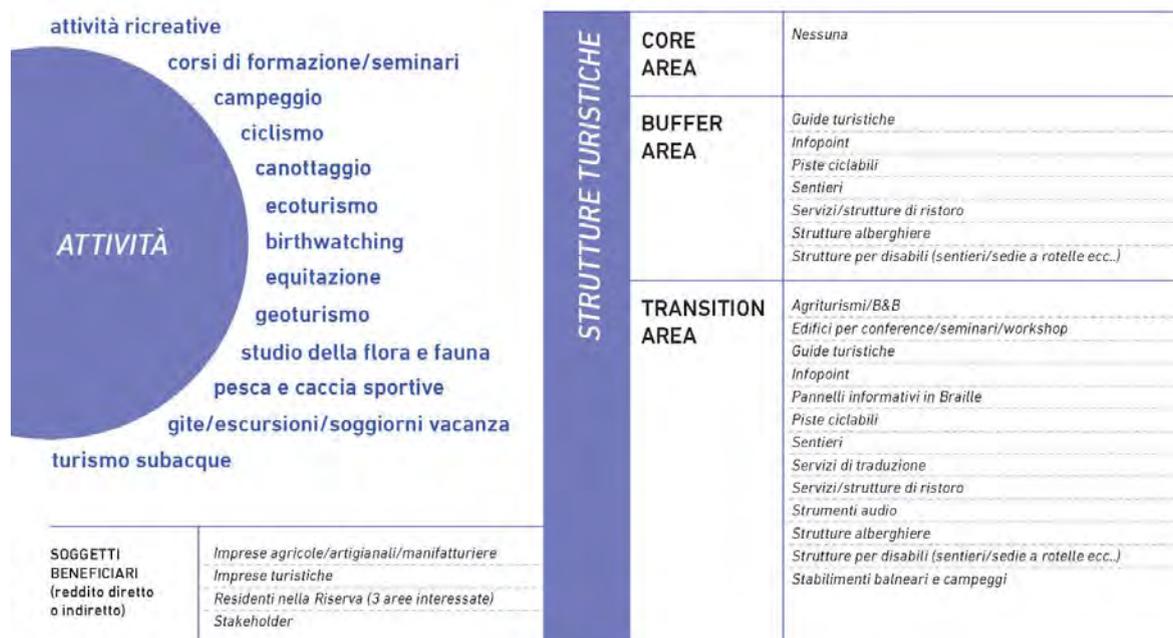
³⁸ doc pag.55

³⁹ doc pag.55

⁴⁰ doc pag.55

⁴¹ doc pag.55-56

TERRITORIO - Turismo -



Infine un altro passo importante per la fruizione turistica eco-compatibile, nonché l'educazione ambientale, è stato la stipulazione di diverse convenzioni con associazioni del settore, tra cui associazioni ambientali, culturali, sportive, cooperative sociali, tour operator e agenzie di viaggi. A partire dal 1994 sono state formate 265 guide naturalistiche per la parte lombarda, ma purtroppo l'ultimo corso di aggiornamento è stato effettuato nel 2005, nella parte piemontese dallo stesso anno ne sono state formate 35 e l'ultimo corso di aggiornamento è avvenuto nel 2003⁴²

----Scheda approfondimento sul Germoglio del Ticino----

Il turismo sostenibile

Questa tesi mette al centro il turismo sostenibile come opportunità per un territorio ad elevato pregio naturalistico e non solo, per farsi conoscere ed educare il viaggiatore affinché egli possa arricchire a sua volta il luogo che visita, oltre ad arricchire se stesso.

Il progetto, più avanti esposto, si pone come una scommessa, una sperimentazione, perché quando si parla di turismo si può certamente fare delle ipotesi e delle previsioni, ma difficilmente avere un quadro chiaro circa la risposta. Proprio perché ogni viaggiatore cerca qualcosa di diverso viene "utilizzato" il turismo sostenibile come mezzo per creare vere e proprie esperienze ad hoc, contrapponendosi alla visione del pacchetto pronto e servito, il tanto citato *all inclusive*.

Doveroso dunque iniziare questo paragrafo con la definizione di turismo sostenibile, spesso però sostituito dalle parole ecoturismo, turismo lento, dolce, responsabile e consapevole.

Si riporta la definizione data dalla World Tourism Organization: *"Il turismo sostenibile è un turismo che tiene pienamente conto dei suoi impatti economici, sociali e ambientali attuali e futuri, rispondendo alle esigenze dei visitatori, dell'industria, dell'ambiente e delle comunità ospitanti"*⁴³. Si tratta dunque di un turismo che, indipendentemente dalla destinazione, rivolge la sua attenzione agli aspetti ambientali, economici e sociali, affinché queste tre dimensioni siano in equilibrio tra loro a lungo termine, in questo modo⁴⁴:

- conservazione del patrimonio naturale e della biodiversità, utilizzando le risorse naturali in modo attento e consapevole;
- conservazione del patrimonio culturale e della cultura materiale delle comunità ospitanti, nonché comprensione e tolleranza interculturale;
- vantaggi socio-economici distribuiti equamente, con opportunità lavorative stabili, contribuendo alla riduzione della povertà.

Per ottenere questi tre obiettivi è necessario il contributo di tutti gli attori coinvolti nel settore turistico e anche una forte leadership politica che mantenga alta la partecipazione. Si tratta di un processo che deve essere costantemente monitorato, intervenendo nei momenti opportuni per prevenire o correggere eventuali aspetti. Non meno importante è l'attenzione da rivolgere ai turisti stessi, ai quali è giusto garantire comunque un alto grado di soddisfazione, considerandoli anche un veicolo vero e proprio di cambiamento, mettendo in pratica azioni sostenibili⁴⁵.

La World Tourism Organization, in italiano l'Organizzazione Mondiale del Turismo, è l'Agenzia delle Nazioni Unite che ha sede a Madrid e nasce nel 1975 per promuovere e sviluppare il turismo e dunque contribuire all'espansione economica, mantenere una collaborazione e cooperazione continua tra pubblico e privato, rivolgendosi specialmente ai Paesi in Via di Sviluppo. Infatti tra gli obiettivi primari c'è proprio la lotta alla povertà, il perseguimento della pace e il rispetto dei diritti umani senza distinzione di razza, sesso,

⁴³ Definizione tradotta dall'originale *"Tourism that takes full account of its current and future economic, social and environmental impacts, addressing the needs of visitors, the industry, the environment and host communities"*, dal sito <http://sdt.unwto.org/content/about-us-5> 10/07/2018

⁴⁴ <http://sdt.unwto.org/content/about-us-5> 10/07/2018

⁴⁵ <http://sdt.unwto.org/content/about-us-5> 10/07/2018

lingua o religione. In linea con gli Obiettivi di Sviluppo Sostenibile dell'ONU risulta quanto mai primaria la distribuzione equa dei flussi turistici⁴⁶.

Durante la Conferenza delle Nazioni Unite del 2012 sullo Sviluppo Sostenibile (COP Rio+20), che si è tenuta a Rio de Janeiro, i Capi di Stato dei vari paesi hanno istituito il 10-Year Framework of Programmes on Sustainable Consumption and Production Patterns (10YFP), in italiano il Quadro decennale dei programmi sui modelli di produzione e consumo sostenibili, con azioni mirate per i paesi sviluppati e quelli in Via di Sviluppo⁴⁷. Il 10YFP ha un programma mirato al Turismo Sostenibile, trattandosi il turismo di uno dei principali settori economici del mondo che può generare anche importanti benefici sociali⁴⁸. A febbraio 2018 il programma intero ha cambiato nome ed è diventato One Planet, la parte dedicata al turismo si chiama One Planet - Sustainable Tourism Programme e comprende quattro aree di lavoro⁴⁹.

- il passaggio al consumo e alla produzione sostenibile deve come parte integrante delle politiche turistiche;
- promozione della collaborazione tra tutti gli attori interessati;
- promozione di linee guida, strumenti e soluzioni per le destinazioni turistiche, le imprese e i turisti;
- incentivo e ricerca degli investimenti e dei finanziamenti per il turismo sostenibile.

2017 - l'Anno Internazionale del Turismo Sostenibile per lo Sviluppo

Proprio il 2017 è stato l'Anno Internazionale del Turismo Sostenibile per lo Sviluppo, nominato dalla 70° Assemblea Generale delle Nazioni Unite. Il 2017 è stato l'anno record per il turismo internazionale, cresciuto ininterrottamente per 8 anni (circa il 4% per anno), con 1,323 milioni di arrivi, 84 milioni in più rispetto al 2016 (pari al 16%) e paragonato al 2008, si parla di 393 milioni di persone in più⁵⁰.

Si tratta dunque di un'iniziativa importante nel contesto di Agenda 2030 per lo Sviluppo Sostenibile e dei suoi 17 Obiettivi (SDGs), nonché un'opportunità per creare rete e cambiare politiche, logiche di mercato e comportamenti dei consumatori intorno al tema, con la partecipazioni a seminari, conferenze e eventi sparsi per tutto il mondo, tra cui Bangladesh, Cina, Etiopia, Honduras, Jamaica, Filippine, Qatar and Svizzera, per tutto l'anno⁵¹.

Gli argomenti chiave su cui verteva il ruolo del turismo sono stati i seguenti:

- crescita economica inclusiva e sostenibile;
- inclusivismo sociale, sviluppo e riduzione della povertà;
- efficienza delle risorse, protezione ambientale e cambiamento climatico;
- valori ed eredità culturali, diversità;
- comprensione reciproca, pace e sicurezza.

Sul sito dell'iniziativa è tuttora presente un'interessante sezione per la condivisione di soluzioni, storie e conoscenze che chiunque può consultare e implementare con le proprie,

⁴⁶ https://www.esteri.it/mae/it/politica_estera/economia/cooperaz_econom/omt.html 10/07/2018

⁴⁷ <http://web.unep.org/10yfp/about/what-10yfp> 10/07/2018

⁴⁸ <http://web.unep.org/10yfp/programmes/sustainable-tourism-programme> 10/07/2018

⁴⁹ <http://sdt.unwto.org/about-10yfp-stp> 10/07/2018

⁵⁰ <https://www.e-unwto.org/doi/pdf/10.18111/9789284419807>

⁵¹ <https://www.e-unwto.org/doi/pdf/10.18111/9789284419807> 04/07/2018

su una vera piattaforma di scambio⁵². Sono state inoltre organizzate delle competizioni e delle mostre in tema.

La manifestazione è stata condotta con il supporto della WTO, con la collaborazione di governi, organizzazioni di rilievo all'interno Nazioni Unite, organizzazioni internazionali e regionali e altri importanti partner⁵³.

In concomitanza della manifestazione è stata lanciata la campagna Travel Enjoy Respect, in cui si poteva intervenire e partecipare con il tag #TravelEnjoyRespect per condividere esperienze, fotografie e leggere i suggerimenti per diventare un viaggiatore più responsabile. Si ritiene importante citare i suddetti suggerimenti, elaborati dalla World Committee on Tourism Ethics*, vista l'attinenza con questa tesi, preceduti dalla seguente introduzione:

“Navigating the mighty Mekong River in a slow boat. Savouring the authentic cuisine of a street vendor in Morocco. Reflecting on life’s mysteries amid the ancient burial grounds of Angkor. The diversity of our world unites us, and gives us the chance to explore, engage and experience the best that local culture and communities have to offer. Respecting our world and all that makes us different and unique will enhance your travel experience. Whether your travels take you to a tropical beach, a bustling city or a tranquil village, you will gain more from your travel experience and earn the respect of the host communities. Following these practical steps will make your travels as rewarding and gratifying as possible for you, for the people you meet, and for the places you visit” - Tips for a Responsible Traveller, World Committee on Tourism Ethics⁵⁴.

I 5 suggerimenti⁵⁵:

- onora le comunità ospitanti e rispetta l’eredità culturale del luogo, informandoti circa gli usi e costumi e imparando qualche parola che ti permetta di metterti in contatto con gli autoctoni, rispetta sempre la privacy chiedendo il consenso prima di scattare fotografie;
- proteggi il tuo pianeta, rispettando gli habitat naturali, utilizzando prodotti che rispettano piante e animali, riducendo il consumo di acqua e energia;
- supporta l’economia locale, comprando prodotti artigianali al prezzo giusto ed evitando quelli provenienti dal mercato contraffatto, richiedi guide locali per conoscere la zona;
- sii un viaggiatore informato, prendendo le giuste precauzioni per la salute e la sicurezza, informandoti bene prima di partecipare a forme di volontariato, scegliendo tour operator con politiche a favore dell’ambiente e di progetti per la comunità del posto;
- sii un viaggiatore rispettoso, osservando le leggi e i regolamenti nazionali, rispettando i diritti umani e proteggendo i bambini dallo sfruttamento, sostieni i progetti locali, scatta foto ricordo anziché portare via artefatti protetti del posto, fornisci feedback onesti al tuo rientra e promuovi esperienze positive.

⁵² <http://www.tourism4development2017.org/sharing-solutions/> 04/07/2018

⁵³ <http://www.tourism4development2017.org/about/> 04/07/2018

⁵⁴ http://www.tourism4development2017.org/wp-content/uploads/2017/08/tips_web_en.pdf pag.2
04/07/2018

⁵⁵ http://www.tourism4development2017.org/wp-content/uploads/2017/08/tips_web_en.pdf pag.
3-4-5-6-7 04/07/2018

*La World Committee on Tourism Ethics è nata nel 2004 per l'interpretazione, l'applicazione e la valutazione delle previsioni del WTO Global Code of Ethics for Tourism⁵⁶. Questo Codice Etico è stato adottato nel 1999 dall'Assemblea Generale dell'Organizzazione Mondiale del Turismo ed è stato riconosciuto dalle Nazioni Unite dopo due anni. Si rivolge a tutto il mondo che ruota intorno al turismo, ai governi, alle agenzie di viaggio, alle comunità e ai turisti⁵⁷.

Il report annuale della WTO relativo al 2017 riporta le connessioni tra Turismo e Agenda 2030. Dei 17 Obiettivi dello Sviluppo Sostenibile, quelli direttamente toccati sono 3⁵⁸:

- Obiettivo 8 - LAVORO DIGNITOSO E CRESCITA ECONOMICA - punto 8.9 - Entro il 2030, elaborare e attuare politiche volte a promuovere il turismo sostenibile, che crea posti di lavoro e promuove la cultura e prodotti locali.
- Obiettivo 12 - GARANTIRE MODELLI SOSTENIBILI DI PRODUZIONE E DI CONSUMO - punto 12.b - Sviluppare e implementare strumenti per monitorare gli impatti di sviluppo sostenibile per il turismo sostenibile, che crea posti di lavoro e promuove la cultura e i prodotti locali.
- Obiettivo 14 - CONSERVARE E UTILIZZARE IN MODO DUREVOLE GLI OCEANI, I MARI E LE RISORSE MARINE PER UNO SVILUPPO SOSTENIBILE - punto 14.7 - Entro il 2030, aumentare i benefici economici alle piccole isole dei paesi in via di sviluppo per l'uso sostenibile delle risorse marine, anche mediante una gestione sostenibile della pesca, l'acquacoltura e il turismo.

La traduzione ufficiale italiana è stata presa dal sito dell'AICS, Associazione Italiana per la Cooperazione allo Sviluppo⁵⁹.

L'Anno Internazionale del Turismo Sostenibile per lo Sviluppo è stato preceduto da altri due importanti eventi:

- International Tourist Year on Tourism - Passport to Peace, del 1967
- Year of Ecotourism, del 2002

⁵⁶ <http://ethics.unwto.org/content/world-committee-tourism-ethics> 04/07/2018

⁵⁷ <http://ethics.unwto.org/en/content/global-code-ethics-tourism> 04/07/2018

⁵⁸ <https://www.e-unwto.org/doi/pdf/10.18111/9789284419807> 04/07/2018

⁵⁹ <https://www.aics.gov.it/home-ita/settori/obiettivi-di-sviluppo-sostenibile-sdgs/> 04/07/2018

Il cicloturismo

Il cicloturismo è una delle tante forme di fare turismo lento e consapevole, nonché quella da noi scelta per la scoperta e al contempo la salvaguardia della Riserva della Biosfera Valle del Ticino.

Sul sito web della European Cyclists' Federation viene riportata la definizione della Sustrans (ente di beneficenza britannico che sostiene ciclisti e pedoni⁶⁰): *Con cicloturismo si intendono le escursioni diurne o notturne lontano da casa, che implicano il ciclismo ricreativo come una parte fondamentale e significativa della visita*⁶¹.

Si riporta la posizione della Federazione Italiana Amici della Bicicletta sul turismo in bicicletta: *“La FIAB soprattutto sostiene che viaggiare in bicicletta è una forma di “turismo eco-compatibile; per diverse ragioni che vanno dall'utilizzo, in primis, di un mezzo “ecologico”, allo scarso (se non nullo) impatto sul territorio anche in termini di congestione ed infrastrutture. Il turismo lento consente poi di attraversare il territorio apprezzandone e valorizzandone le sue emergenze ambientali e culturali. Tutto il territorio, perché un percorso in bicicletta non taglia fuori località solitamente trascurate, che magari hanno invece tanti piccoli “tesori” da offrire al viaggiatore.*

*La predisposizione poi di percorsi ciclabili spesso consente il recupero e la valorizzazione di territori o ambienti di pregio naturalistico, paesaggistico e culturale; ne consente una fruibilità e una conoscenza diretta che altrimenti, con altri mezzi di trasporto o altri interventi, diverrebbe impossibile, dannosa ed anti-ecologica.”*⁶²

A completamento di queste definizioni si citano le caratteristiche che descrivono questa proposta turistica⁶³:

- la velocità di spostamento, che con la bicicletta si traduce in viaggi più lenti, rispetto ai comuni mezzi, e a misura d'uomo, potendo godere del paesaggio circostante senza causare un impatto sull'ambiente vista l'assenza di combustibili fossili;
- la meta dello spostamento coincide con lo spostamento stesso, quindi la dimensione del viaggio diventa il vero motivo per cui viaggiare e non soltanto un mezzo per raggiungere un determinato luogo.

Non esiste un'unica categoria di cicloturismo ma ben tre⁶⁴:

- Cicloturismo Itinerante, in cui il turista percorre diverse ciclopiste di lunga percorrenza che lo portano a soggiornare presso strutture ricettive differenti, proprio perché la partenza e l'arrivo non coincidono. Il cicloturista comincia il viaggio direttamente in bicicletta o utilizzando i mezzi pubblici, per esempio usando la formula treno+bici. L'85% di cicloturisti itineranti si sposta con i bagagli al seguito e organizza autonomamente le vacanze, contro un 15% che invece si affida al tour operator.

⁶⁰ <https://www.sustrans.org.uk/about-us>

⁶¹ <https://ecf.com/what-we-do/cycling-tourism>

⁶² <http://www.fiab-onlus.it/bici/turismo-in-bici/viaggiare-in-bicicletta.html>

⁶³ cicloturismo cuneo pag.26

⁶⁴ cicloturismo cuneo pag.27-28

- Cicloescursionismo, in cui la bicicletta viene utilizzata come mezzo per raggiungere la meta e per effettuare delle escursioni una volta raggiunta. A questo proposito è importante la presenza di percorsi ciclabili e adeguati servizi (anche per il noleggio), nonché punti per le informazioni turistiche. Un cicloescursionista è anche colui che fa delle gite fuori porta vicino al luogo di residenza, della durata di un giorno o un fine settimana.
- Cicloturismo Sportivo, ovvero praticato da atleti e non per un fine sportivo, magari in occasione di qualche manifestazione a tema che svolge anche la funzione di far conoscere il territorio ospitante, creando l'occasione per tornare una seconda volta. Normalmente il cicloturista sportivo non si spaventa di fronte a numerosi chilometri da percorrere o a tipologie di strade e fondi anche più complicati, ha in media tra i 40 e i 60 anni ed è per lo più di sesso maschile. Può richiedere il trasporto bagagli, la prenotazione della struttura ricettiva e ulteriori servizi, essendo il suo fine diverso dal viaggio e dalla vacanza avventurosa.

La nascita del cicloturismo

Ma come per ogni concetto definirlo solo tramite tecnicismi sottrae una buona parte degli aspetti sociali e culturali propri di questo termine e della sua storia.

Come nasce il "cicloturismo" e chi ha iniziato per la prima volta a definire questa disciplina, man mano sempre più diffusa?

Le prime biciclette, come verrà in seguito approfondito, nascono come passatempo per la classe agiata e benestante: i prezzi dei primi modelli erano altissimi e, non di meno, per poterli adoperare ci voleva una buona esperienza e tempo libero dedicarci, data la loro iniziale complessità strutturale.

Non stupirà quindi scoprire che l'inventore di questa disciplina fosse un tale Paul de Vivie, figlio di un nobile della Guascogna e nato in Francia a Pernes-les-Fontaines, nel dipartimento della Vaucluse, in Provenza, il 29 aprile 1853⁶⁵.

Ma la sua importanza storica non si limita all'aver coniato un termine. Egli fu uno dei primi veri e propri esponenti della *cultura ciclistica*, attento non solo alla sua funzione di svago ma anche agli aspetti salutistici e alle potenzialità strutturali del mezzo. Fu uno dei primi promotori della diffusione della disciplina ciclistica in Francia.

Ma proseguiamo con ordine, in modo da comprendere meglio quali furono i maggiori contributi che questo personaggio ebbe l'abilità di lasciare nella storia del cicloturismo.

Come sopra detto, egli nacque da una nobile famiglia della Provenza e condusse con regolarità i suoi studi liceali. Questo percorso lo portò ad intraprendere una delle strade per lui più stimolanti e fertili, ovvero cominciò a lavorare come intermediario nell'industria della seta. Di per sé non era il mestiere che più si legasse a quella che diventerà in seguito la sua passione. Tuttavia gli permise di viaggiare molto e, in particolare, di spostarsi con una certa frequenza in Inghilterra, dove a quell'epoca l'industria ciclistica era molto più sviluppata e votata alla qualità che in Francia. Nel 1881, all'età di 28 anni, acquistò la sua prima

⁶⁵ R. Harry, *Paul de Vivie (Vélocio): l'évolution du cycle et le cyclotourisme*, Musée de l'art et de l'industrie de SaintEtienne, 2005, PDF e-book

bicicletta, un modello *Penny farthing* (comunemente conosciuto come *Biciclo*), e da quel momento inizierà il suo profondo legame con questo particolare mezzo di locomozione.⁶⁶ I continui stimoli e la competenza tecnica che iniziò a sviluppare lo incentivarono, ad un certo punto, a portare con sé un po' dell'esperienza raccolta in Inghilterra. Nel 1887 fondò così uno dei primissimi "club" di ciclismo francesi: il *Club des cyclistes stéphanois di Saint-Etienne*.⁶⁷ In contemporanea diede vita ad una piccola rivista, *Le Cycliste forézien* (che cambierà nome un anno dopo in *Le Cycliste*) e che divenne il suo cavallo di battaglia per diffusione delle sue idee sul ciclismo. Da grande amante degli studi classici scoprì che la commistione tra queste sue grandi passioni poteva essere per lui un potente mezzo espressivo e persuasivo, tant'è che cominciò una proficua carriera editoriale grazie alla quale gli venne riconosciuto il soprannome *Vélocio* (colui che va veloce in bici), col quale egli stesso si firmava e con cui è tuttora diffusamente riconosciuto.⁶⁸

Nel 1889 fece un'altra abile mossa al passo con i tempi e con i cambiamenti socio-culturali: fondò, insieme ad altri appassionati, il *Touring Club de France*, su modello del *Cyclist Touring Club* britannico, la più antica organizzazione turistica del mondo fondata nel 1878. Nel dicembre dello stesso anno coniò il termine "cicloturista" e precisò così il suo pensiero: il cicloturista è un ciclista per il quale "*andare in velocità non è l'obiettivo finale, è semplicemente una delle forme, la migliore a nostro avviso, in base alla quale soddisfa la sua passione per il turismo*"⁶⁹. Decise di inventarlo principalmente perché non esisteva ancora un modo per definire lo spostamento in bicicletta che non fosse per fini puramente pratici (come semplice mezzo di locomozione) o sportivi.

Da grande appassionato, Velocio considerava l'importanza della bicicletta sotto molti punti di vista, con grande attenzione per quello salutistico. In particolare, poichè la pratica del cicloturismo necessitava di lunghe permanenze in sella (Vélocio era solito fare tappe anche di 40h fila), egli istituì una sorta di *buone pratiche* per chi sta in sella. Queste regole, diffuse tramite le pagine del suo *Le Cycliste*, divennero i *7 comandamenti del cicloturismo*⁷⁰:

1. Soste brevi e poco frequenti in modo da non perdere concentrazione
2. Pasti leggeri e frequenti: mangiare prima di avere fame e bere prima di avere sete
3. Non andare mai al di là delle proprie possibilità con fatiche che portino a mancanza di fame e sonno
4. Coprirsi prima di avere freddo e scoprirsi prima di avere caldo. Non aver paura di esporre la pelle al sole, all'aria e all'acqua
5. Eliminare, almeno in corsa, tabacco, vino e carne
6. Non forzare mai, restare nelle proprie possibilità, soprattutto nelle prime ore in cui si è tentati di spendere troppo perchè pieni di forze
7. Non pedalare mai per amor proprio

⁶⁶ C. L. Graves, *Velocio, Grand Seigneur*, 1965, <https://cycling.ahands.org/bicycling/velocio.html>, consultato il 10 luglio 2018

⁶⁷ J.P. Baud, *Du Nouveau sur Vélocio, Cyclotourisme*, Fédération Française de Cyclotourisme, France, 1994, PDF e-book

⁶⁸ Cyclotourisme Mag, *Histoire: Du Cycliste au cyclotourisme*, <https://cyclotourisme-mag.com/2017/02/02/du-cycliste-au-cyclotourisme/#prettyPhoto>, consultato il 10 luglio 2018

⁶⁹ C. L. Graves, *Velocio, Grand Seigneur*, 1965, <https://cycling.ahands.org/bicycling/velocio.html>, consultato il 10 luglio 2018

⁷⁰ R. Harry, *Paul de Vivie (Vélocio): l'évolution du cycle et le cyclotourisme*, Musée del'art et de l'industrie de SaintEtienne, 2005, PDF e-book

Si può dire quindi che la sua “invenzione” diede il via ad una passione tuttora portata avanti da molte persone e sempre più incentivata a livello amministrativo, per le sue evidenti potenzialità e vantaggi.

I vantaggi della bici

Poniamo adesso l'attenzione su alcune cifre. La *bikenomics*⁷¹ - dalla fusione delle parole *bike* ed *economics* - sta prendendo sempre più piede. La volontà è infatti quella di iniziare a valutare seriamente, in termini economici, i benefici ambientali e sociali connessi ad un maggiore uso della bicicletta. In Italia non esistono statistiche dettagliate a livello nazionale, ma sono studi finanziati localmente. È quindi molto difficile possedere un quadro chiaro dell'andamento economico attuale del settore ciclistico.

In generale i vantaggi che offre non ricadono unicamente sotto un aspetto economico diretto. Secondo un rapporto stilato nel 2016 dalla Federazione Europea Ciclistica (ECF) i benefici coprono un ampio spettro di settori. Attualmente l'impatto economico del cicloturismo in Europa corrisponde a 63 mld di euro, a cui però sono da aggiungere tutti i benefici indiretti. Viene riportato lo schema di sintesi elaborato da ECF⁷².

SCHEMA ECF CON DETTAGLIO DEI VANTAGGI DIRETTI E INDIRETTI

Qui di seguito vengono analizzate le voci presenti in questo report “THE EU CYCLING ECONOMY. Arguments for an integrated EU cycling policy” così da comprendere meglio le dinamiche che portano ad avere dei benefici economici indiretti in questo settore.

Ambiente

Innanzitutto, l'uso della bicicletta porta con sé degli innegabili vantaggi ambientali legati alla riduzione delle emissioni di CO₂, data la sua natura intrinsecamente ad emissione zero. Nell'arco del quinquennio 2011-2016 in Europa l'utilizzo della bici ha permesso di risparmiare 15.248.644.552 kg di CO₂, che corrisponderebbero ad un valore economico di ben 2.205.410.015 €. ⁷³

Questo aspetto è di grande rilevanza non solo da un punto di vista tecnico, ma rende evidente come la scelta del singolo cittadino possa avere delle ricadute tangibili sull'ambiente che lo circonda. La volontà di utilizzare questo mezzo di spostamento invece di un veicolo a motore permette di contribuire in prima persona alla tutela dell'ambiente e al raggiungimento degli obiettivi dello Sviluppo sostenibile posti a livello nazionale e internazionale nel corso degli anni. È un gesto di responsabilizzazione del singolo abitante nei confronti del pianeta con delle ampie ricadute non solo in termini di emissioni risparmiate ma anche economiche (ad esempio legate al risparmio dei costi della benzina).

A questo tipo di beneficio ambientale sono legate anche tutte le riduzioni di emissioni in ambito di inquinamento acustico e infrastrutturale – poiché i servizi legati alla mobilità in bicicletta richiedono molto meno spazio rispetto a quelli per le automobili e quindi un impatto decisamente inferiore a livello di ambiente costruito.

⁷¹ J. Biel, L. Hage, *Bikenomics. How bicycling can save the economy*, Portland, Elly Blue, 2013

⁷² European Cyclists' Federation, *The EU cycling economy. Arguments for an integrated EU cycling policy*, Bruxelles, European Cyclists' Federation asbl, 2016, PDF e-book

⁷³ Ibidem

Salute

SCHEMA HEALTH BENEFITS OF CYCLING

L'organizzazione mondiale della sanità (OMS)⁷⁴ ha stimato che attualmente in Europa l'inattività fisica rappresenta, dopo il fumo, uno dei maggiori fattori di rischio per la salute.⁷⁵ L'incremento dell'utilizzo della bicicletta porta dei grandi vantaggi non solo direttamente al singolo individuo che pedala, ma permette di avere anche una notevole riduzione delle spese per l'assistenza sanitaria. Riguardo quest'ultima negli studi condotti si è valutato che il risparmio dovuto all'incremento dell'uso della bicicletta in Europa possa corrispondere fino a 190 miliardi di €.⁷⁶

Secondo l'Organizzazione Mondiale della Sanità pedalare offre numerosi vantaggi salutistici:

- 1) Aiuta a tenere sotto controllo il peso corporeo e a condurre uno stile di vita sano;
- 2) Riduce l'incidenza di malattie cardo-vascolari;
- 3) Riduce il rischio di ipertensione;
- 4) Protegge da alcune forme di cancro come quello al seno e al colon;
- 6) Riduce il rischio di depressione e di altre malattie neurologiche come l'Alzheimer;
- 7) Aiuta a mantenere attivo ed in buona salute il sistema osseo.⁷⁷

Traffico e congestionamento urbano

Rimanere "imbottigliati nel traffico" ha dei costi sociali altissimi, molto superiori a ciò che potremmo immaginare. Ogni anno secondo Confcommercio si ha in Italia una perdita fino a 50 miliardi di €⁷⁸. Un'ulteriore conferma si ha dalla Confederation of British Industry, la quale ha calcolato che la congestione del traffico nella regione di Londra costa più di 10 miliardi di sterline l'anno in produzione e tempo persi.⁷⁹ Questo dato è legato all'accessibilità, uno dei principali parametri utilizzati per calcolare il livello di congestione stradale e che analizza il modo in cui i singoli nodi (come i centri urbani) sono collegati alla rete nel suo complesso. Inoltre, lo spazio occupato da una bicicletta durante gli spostamenti corrisponde appena all'8% di quello di un'automobile, con degli evidenti vantaggi in termini di impatto spaziale. Uno dei pochi studi condotti a livello nazionale italiano sull'uso della bicicletta riguarda i dati ISTAT sugli spostamenti sul posto di lavoro. Non per esplicita causa, ma uno dei dati rilevato

⁷⁴ L'OMS in collaborazione con l'Unione Europea nel 2011 ha sviluppato l'HEAT (*Health economic assessment tools*), uno strumento informatico volto a stimare il beneficio annuale massimo e medio connesso all'effettiva quantità di chilometri pedalati.

⁷⁵ WHO, Health economic assessment tools (HEAT) for walking and for cycling, Copenhagen, WHO Regional Office for Europe, 2011, PDF e-book

⁷⁶ European Cyclists' Federation, The EU cycling economy. Arguments for an integrated EU cycling policy, Bruxelles, European Cyclists' Federation asbl, 2016, PDF e-book

⁷⁷ Fondazione Manlio Masi, *L'economia della bici. Problemi e prospettive per l'Italia*, Bikeconomy Forum, 2016, PDF e-book

⁷⁸ M. Bongiorno, *Verso un Libro Bianco sui Trasporti in Italia*, Confcommercio, 2012, PDF e-book

⁷⁹ Fondazione Manlio Masi, *L'economia della bici. Problemi e prospettive per l'Italia*, Bikeconomy Forum, 2016, PDF e-book

è che nelle città più grandi, quindi con maggiore congestionamento urbano durante le ore di punta, i cittadini tendono ad utilizzare maggiormente la bici per questo tipo di spostamento, il che evidenzia comunque un legame implicitamente percepito dagli stessi cittadini.⁸⁰

Una diffusione nell'uso delle biciclette può avere sia un effetto diretto sul traffico, con una riduzione delle automobili in circolazione, sia un effetto indiretto, ossia quello di aumentare l'utilizzo dei mezzi pubblici (come autobus o treni) grazie alla possibilità di una combinazione intermodale con tale tipo di trasporto.

Altro aspetto, più infrastrutturale, riguarda la creazione dei parcheggi e al suo conseguente impatto sulla riduzione dello spazio urbano adibito allo spostamento e al costo di strutturazione: una bicicletta necessita infatti di 1/10 del parcheggio occupato da un'auto.

Un unico dato particolarmente delicato legato allo spostamento in bici è il tasso di incidentalità. Ad oggi in Europa all'interno delle città si ha quasi il 12% degli incidenti stradali legati a questo mezzo di spostamento⁸¹: è sicuramente un dato molto inferiore a quello automobilistico (che risulta essere, all'interno dello spazio urbano, del 25%), tuttavia le tipologie di impatto sono molto differenti. In bicicletta gli incidenti risultano essere mediamente molto più gravi e ciò non agevola l'incentivazione all'uso di questo mezzo.

All'esterno dell'area urbana invece questo dato tende a diminuire: 8% di incidenti ciclistici contro il 45% di quelli automobilistici.⁸²

Cicloturismo

Gli impatti economici legati al mondo della bicicletta riguardano anche il settore turistico. Il cicloturismo, già precedentemente definito, crea un mercato in continua espansione, visti i vantaggi sia economici che ambientali a esso connessi. I dati attualmente non sono particolarmente impattanti, soprattutto in Italia. È una modalità di turismo che sta prendendo piede lentamente e necessita di infrastrutture adeguate, pur se con costi bassi di creazione e gestione rispetto a quelle ad oggi maggiormente diffuse.

In Danimarca il cicloturismo impatta del 13% rispetto alle altre forme di turismo, ma questo dato non è così uniforme in Europa, anzi. In Austria si scende fino al 5,5-6%, in Francia il 3,3% e in Italia ha un'importanza quasi irrisoria.⁸³

Per l'Italia questa è una grande perdita, perché il mercato cicloturistico potenziale sarebbe facilissimo da direzionare e captare verso il Bel Paese: soprattutto tedeschi e inglesi (i maggiori sostenitori di questa forma di turismo) ambiscono molto alle bellezze storiche, archeologiche e naturali italiane, tuttavia si scontrano con una estrema inefficienza e mancanza infrastrutturale e di servizi legati al mondo della bicicletta (piste ciclabili,

⁸⁰ Ibidem

⁸¹ European Road Safety Observatory, *Annual Accident Report 2017*, 2017, PDF e-book

⁸² Ibidem

⁸³ Fondazione Manlio Masi, *L'economia della bici. Problemi e prospettive per l'Italia*, Bikeconomy Forum, 2016, PDF e-book

rastrelliere...). Tutto ciò disincentiva a investire sul nostro territorio e sposta altrove tutto un mercato potenzialmente fruttuoso.⁸⁴

A sostegno dei dati riportati si vuole inserire un'analisi di benchmarking effettuata dalla Provincia di Cuneo nel 2016 con l'obiettivo di valutare a livello europeo, con delle statistiche certe, l'impatto economico dei casi studio descritti.

SCHEMI ANALISI BENCHMARKING

A conclusione di questa analisi riportiamo anche alcune riflessioni sul perché, in termini di sostenibilità del territorio, è vantaggioso agevolare una tipologia di turismo ciclistico:

- Permette una diversificazione dell'offerta: nuove tipologie di turismo richiamano nuovi target e maggiori interscambi culturali, economici e relazionali;
- Destagionalizzazione dei flussi: oltre a rendere più sostenibile a livello territoriale il flusso, ciò permette di avere anche dei ricavi molto più prolungati ed equilibrati durante l'anno (fino a 8 mesi);
- Attrattore di turismo straniero: l'Italia è una meta molto ambita soprattutto dai cicloturisti del Nord Europa;
- Ritorno dell'investimento in tempi brevi: secondo dati statistici⁸⁵ ogni euro investito ne restituisce 4/5 alla collettività in meno di tre anni;
- Investimento minimo: nella maggior parte dei casi non sono necessarie grandi modifiche infrastrutturali, il che mantiene i costi di strutturazione molto bassi, prevalentemente legati ad una buona segnalazione del percorso ciclabile, una buona manutenzione e dei servizi diffusi;
- Valorizzazione dei piccoli centri: la grande città non è la meta principale del cicloturista, poiché tende a evitare accuratamente luoghi di grande affollamento e di congestione urbana;
- Tutela dell'ambiente e del paesaggio: le ciclovie hanno un impatto minimo sul territorio. Inoltre, la bicicletta è un mezzo di spostamento ad impatto zero che non inquina e non crea traffico.

⁸⁴ Ibidem

⁸⁵ G. Rigotti, Coop. Arch. G1 Novara, *Rivoluzione cicloturismo. Percorsi, itinerari e progetti sulla mobilità lenta in Provincia di Novara*, conferenza stampa promossa dalla Provincia di Novara, 2017, PDF e-book

In Europa

La European Cyclists' Federation e il progetto EuroVelo

A livello europeo il punto di riferimento del cicloturismo è il progetto EuroVelo, coordinato dalla European Cyclists' Federation (ECF), una rete composta da 15 piste ciclabili che collegano i paesi europei e che si prevede di completare entro il 2020. Si tratta di piste molto lunghe e percorribili dai cicloturisti in vacanza o dai ciclisti nella vita di tutti i giorni.

Gli obiettivi di Eurovelo sono i seguenti⁸⁶:

- promuovere viaggi sostenibili dal punto di vista economico, ambientale e sociale;
- migliorare continuamente la qualità delle piste ciclabili EuroVelo in tutti i paesi partecipanti;
- promuovere l'uniformità delle rotte EuroVelo in accordo con gli standard ufficiali;
- fornire tutte le informazioni che riguardano le 15 rotte e le piste ciclabili nazionali dei singoli paesi;
- sostenere lo sviluppo dei centri di coordinamento nazionali per le rotte EuroVelo e le piste ciclabili nazionali;
- promuovere lo scambio di esperienze e buone pratiche tra i paesi europei e le regioni, incentivando il miglioramento continuo delle infrastrutture.

Il monitoraggio e l'implementazione delle rotte vengono fatti da ECF in collaborazione con i centri di coordinamento nazionali presenti in tutto il continente⁸⁷. Alcune volte questi coordinatori corrispondono alle federazioni ciclistiche nazionali. Il loro compito è inoltre quello di pubblicizzare il progetto e i finanziamenti provengono da varie istituzioni europee tra cui, per esempio, i progetti Interreg, gli enti governativi nazionali e regionali e il settore privato⁸⁸. In Italia il ruolo di coordinamento delle piste nazionali è coperto dalla FIAB, di cui si parlerà più avanti.

Un po' di storia che riassume i momenti principali della nascita e dell'evoluzione del progetto.

EuroVelo nasce nel 1995, ispirata dall'apertura della prima rete di ciclovie nazionale in Danimarca nel 1993. Proprio il 22 febbraio del 1995 ha luogo una conferenza importante a Amersfoort in Olanda, che crea l'occasione giusta perché si incontrino molte delle persone che hanno poi segnato l'inizio del progetto EuroVelo. Nel giugno dello stesso anno viene istituito il gruppo di lavoro composto da alcuni membri della ECF.

Dopo un incontro avvenuto a Chev, in Repubblica Ceca, nel settembre successivo, vengono disegnate sulla mappa le prime 12 rotte del progetto, sposando gli stessi principi utilizzati nel disegnare quelle danesi: rotte nord-sud, rotte est-ovest e rotte circolari.

Nel maggio 1996 si tiene una conferenza a Bruges, in Belgio, sulle piste ciclabili di lunga percorrenza, dal titolo "Ciclismo senza confini" (Cycling without Borders). La conferenza permette a molti attori europei coinvolti in diversi progetti di piste ciclabili nazionali di incontrarsi e di conoscere l'idea EuroVelo. A settembre, a Bruxelles, vengono presentati la

⁸⁶ <http://www.eurovelo.org/#>

⁸⁷ <http://www.eurovelo.org/#>

⁸⁸ <http://www.eurovelo.org/euroveloorganisation/coordination-centres/>

mappa degli itinerari e il logo di EuroVelo, entrambi disegnati dall'italiano Claudio Pedroni, coordinatore italiano EuroVelo di FIAB.

Il 1997 è l'anno in cui viene presentata la domanda alla Commissione Europea per ottenere i finanziamenti per il progetto. I fondi vengono raccolti da numerose organizzazioni e accresce al contempo la consapevolezza nei confronti del progetto. Il 21 novembre viene inaugurato il progetto in Spagna, a Logroño. Importante la dichiarazione fatta dal Direttore dei Trasporti della Commissione Europea, Robert Coleman: *“Il cicloturismo internazionale è già una forza economica ed esiste un potenziale significativo, al momento non sfruttato, che potrebbe essere utilizzato grazie ad un'efficace strategia di marketing”* (originale in nota?).

L'anno seguente ECF, Sustrans e Foreningen Frie Fugle (società di consulenza danese per progetti ecologici e sostenibili⁸⁹) firmano l'accordo per la gestione del progetto, che prevede la comunicazione, il business plan, i manuali per lo sviluppo dei percorsi e gli studi di fattibilità.

Finalmente nel 2001 viene inaugurata la prima rotta EuroVelo: la pista ciclabile del Mare del Nord. Un anno dopo vengono invece pubblicate le prime Linee Guida EuroVelo.

Nel 2006 viene cambiato il logo, in occasione del progetto Interreg EuroVelo 6, dall'Atlantico al Mar Nero.

Nel 2007 ECF prende il completo controllo del progetto e viene stabilito il Comitato Consultivo EuroVelo. Due anni dopo il Parlamento Europeo chiede alla Commissione e agli Stati Membri di considerare la rete EuroVelo e la tratta 13, detta la Strada della Cortina di Ferro, un'opportunità per promuovere la rete infrastrutturale ciclistica transfrontaliera, sostenendo la mobilità dolce e il turismo sostenibile.

Nel 2010 viene approvata e riconosciuta la segnaletica ufficiale delle rotte EuroVelo. Il 2011 vede diversi avvenimenti importanti: viene assunto da ECF il primo responsabile a tempo pieno sul progetto, sviluppato il sito web ufficiale, aggiunte due nuove rotte (EuroVelo 13 e 15), il Parlamento Europeo richiede che il progetto venga incluso nel Programma TEN-T⁹⁰, la rete transeuropea del trasporto.

Nel 2012 viene creato un nuovo sito web, www.eurovelo.com, dedicato proprio ai cicloturisti. L'anno seguente alla riunione annuale dei centri di coordinamento nazionali partecipano oltre 40 rappresentanti, un vero successo.

Nel 2014 la richiesta fatta due anni prima dal Parlamento Europeo diventa realtà e EuroVelo e il ciclismo vengono aggiunti alle Linee Guida di TEN-T. Nello stesso anno EuroVelo 15, Strada del Reno, ottiene la prima certificazione⁹¹.

Dopo questo inquadramento, si presentano qui di seguito le rotte EuroVelo, non prima aver chiarito alcune cose. Le rotte sono complessivamente 15, di cui:

- 8 percorsi nord-sud (segnalate con numeri dispari dall'1 al 17);
- 4 percorsi est-ovest;
- 2 circolari (le ultime due categorie segnalate con numeri pari dal 2 al 13)⁹², per questo motivo non esistono le rotte EuroVelo numero 14 e 16.

Il sito web fornisce diverse informazioni importanti, come il percorso migliore per le proprie esigenze, in termini di lunghezza e difficoltà o se si viaggia con bambini, o come riconoscere

⁸⁹ <http://www.freewebsite-service.com/foreningenfriefugle/>

⁹⁰ <https://ec.europa.eu/inea/en/ten-t>

⁹¹ <http://www.eurovelo.org/home/history/>

⁹² <http://www.eurovelo.com/en/discover-europe-by-bike>

la segnaletica del progetto⁹³. C'è anche una sezione dedicata a pacchetti vacanze con le relative offerte⁹⁴.

Le rotte⁹⁵:

EuroVelo 1 - Strada del Litorale Atlantico

Distanza: 8186 km

Paesi: Norvegia, Regno Unito, Irlanda, Francia, Spagna, Portogallo

Partenza: Capo Nord

Arrivo: Sagres

EuroVelo 2 - Percorso delle Capitali

Distanza: 5500 km

Paesi: Irlanda, regno Unito, Paesi Bassi, Germania, Polonia, Bielorussia, Russia

Partenza: Galway

Arrivo: Mosca

EuroVelo 3 - Via dei Pellegrini

Distanza: 5100 km

Paesi: Norvegia, Svezia, Danimarca, Germania, Belgio, Francia, Spagna

Partenza: Trondheim

Arrivo: Santiago de Compostela

EuroVelo 4 - Percorso Europa Centrale

Distanza: 4000 km

Paesi: Francia, Belgio, Paesi Bassi, Germania, Repubblica Ceca, Polonia, Ucraina

Partenza: Roscoff

Arrivo: Kiev

EuroVelo 5 - Via Romea Francigena

Distanza: 3300 km

Paesi: Regno Unito, Francia, Belgio, Lussemburgo, Germania, Svizzera, Italia

Partenza: Canterbury

Arrivo: Brindisi

EuroVelo 6 - Dall'Atlantico al Mar Nero

Distanza: 3653 km

Paesi: Francia, Svizzera, Germania, Austria, Slovacchia, Ungheria, Croazia, Serbia, Romania, Bulgaria

Partenza: Nantes

Arrivo: Costanza

EuroVelo 7 - Percorso del Sole

Distanza: 7400 km

⁹³ <http://www.eurovelo.com/en/discover-europe-by-bike>

⁹⁴ http://www.eurovelo.com/en/our-offers#c9=1&c9=12&c10=100&c10=1000&b_start=0

⁹⁵ <http://www.eurovelo.com/en/eurovelos>

Paesi: Norvegia, Finlandia, Svezia, Danimarca, Germania, Repubblica Ceca, Austria, Italia, Malta

Partenza: Capo Nord

Arrivo: Valletta

EuroVelo 8 - Itinerario del Mediterraneo

Distanza: 5900 km

Paesi: Spagna, Francia, Monaco, Italia, Slovenia, Croazia, Bosnia Erzegovina, Montenegro, Albania, Grecia, Cipro

Partenza: Cadice

Arrivo: Cipro

EuroVelo 9 - Dal Baltico all'Adriatico

Distanza: 1900 km

Paesi: Polonia, Repubblica Ceca, Austria, Slovenia, Italia, Croazia

Partenza: Danzica

Arrivo: Pola

EuroVelo 10 - Giro del Baltico

Distanza: 7930 km

Paesi: Polonia, Germania, Danimarca, Svezia, Finlandia, Russia, Estonia, Lettonia, Lituania

Partenza: Malmö

Arrivo: Copenhagen

EuroVelo 11 - Percorso dell'Europa Orientale

Distanza: 6000 km

Paesi: Norvegia, Finlandia, Estonia, Lettonia, Lituania, Polonia, Slovacchia, Ungheria, Serbia, Macedonia, Grecia

Partenza: Capo Nord

Arrivo: Atene

EuroVelo 12 - Percorso del Mare del Nord

Distanza: 5900 km

Paesi: Norvegia, Svezia, Danimarca, Germania, Paesi Bassi, Belgio, Regno Unito

Partenza: Bergen

Arrivo: Isole Shetland

EuroVelo 13 - Percorso della Cortina di Ferro

Distanza: 10400 km

Paesi: Norvegia, Finlandia, Russia, Estonia, Lettonia, Lituania, Polonia, Germania, Repubblica Ceca, Austria, Slovacchia, Ungheria, Slovenia, Croazia, Serbia, Romania, Bulgaria, Macedonia, Grecia, Bulgaria

Partenza: Kirknese

Arrivo: Tsarevo

EuroVelo 15 - Pista ciclabile del Reno

Distanza: 1233 km
Paesi: Svizzera, Germania, Francia, Olanda
Partenza: Andermatt
Arrivo: Hoek van Holland

EuroVelo 17 - Ciclovía del fiume Rodano
Distanza: 1100 km
Paesi: Svizzera, Francia
Partenza: Andermatt
Arrivo: Port-Saint-Louis-du-Rhône

Prima di concludere questa panoramica sul progetto EuroVelo si segnala la presenza di un evento molto importante per il mondo del cicloturismo: la Conferenza EuroVelo e Cicloturismo 2018, che avrà luogo il 28 settembre 2018 a Limburg, in Belgio. Si tratta di un appuntamento importante che si ripete ogni anno dal 2012 e ha lo scopo di condividere le conoscenze e le buone pratiche in quest'ambito, per incoraggiare il continuo sviluppo del progetto e delle altre ciclovie nazionali. All'evento partecipano tanti attori del mondo turistico, tra cui albergatori, aziende di trasporto pubblico, tour operator, ma anche università e autorità pubbliche. Per partecipare alla conferenza è necessaria la registrazione e si può anche presentare un proprio progetto se viene fatta l'iscrizione preventivamente⁹⁶.

Progetti virtuosi

Europa

CAMMINO DI SANTIAGO IN BICI

Dove: Spagna

Info: 738 km, su strade e sentieri, da Roncisvalle a Santiago de Compostela.

Descrizione: Il Cammino può essere percorso a piedi, a cavallo e in bicicletta. Per ottenere la Credenziale del Pellegrino, una sorta di passaporto in cui vengono raccolti i timbri degli ostelli, dei rifugi e delle parrocchie che si sono incontrati, in bicicletta è necessario compiere 200 km. Essa va ritirata presso una delle Associazioni degli Amici del Cammino di Santiago, che forniscono inoltre numerose informazioni.

Ci sono diverse varianti del Cammino, in base al luogo di partenza, tutte riconosciute come Itinerario Culturale Europeo nel 1987 e patrimonio dell'Umanità nel 1993: Cammino francese, Cammino di Finisterre e Muxia, Via de la Plata, Cammino inglese, Cammino primitivo, Cammino del nord, Itinerario del Mar de Arousa e del fiume Ulla, Cammino d'inverno, Cammino portoghese, Camino Portugués de la Costa.

Quello consigliato in bicicletta è lungo 738 km, corrisponde al cammino ufficiale e più antico, il Cammino Francese. Suddiviso in 10 tappe, per tutto il percorso è disponibile il profilo altimetrico.

Sul sito ufficiale viene consigliato di compierlo a settembre, con un clima più gradevole, in compagnia e di prestare attenzione al traffico stradale (sulle strade ordinarie) e ai pellegrini a piedi (sui sentieri).

⁹⁶ <http://www.eurovelo.org/home/events/eurovelo-greenways-and-cycling-tourism-conferences/>

Peculiarità:

- La Credenziale del Pellegrino serve per ricevere all'arrivo la "Compostela", un certificato ufficiale che attesta la strada percorsa. Un'operazione interessante che spinge ad arrivare alla meta e crea un'identità del pellegrino, ufficializzando la missione.
- I simboli grafici che connotano l'immagine unitaria del percorso e sono riconosciuti a livello internazionale sono la freccia gialla e la conchiglia di San Giacomo, un mollusco che si pesca nelle coste della Galicia.
- Esiste una Rete Pubblica di Ostelli del Cammino in Galicia, con 69 centri e più di 3000 posti, ispirati alla rete degli ospedali medievali. Si può alloggiare una sola notte al costo di €6 e viene data la precedenza in ordine di arrivo o a chi ha limitazioni fisiche.
- Sul sito web ufficiale possibile organizzare l'intero viaggio, programmando le tappe, i chilometri da percorrere ogni giorno e scegliendo gli ostelli in cui soggiornare, nella sezione Pianifica il tuo cammino.
- Altri servizi disponibili sul sito web ufficiale sono: la comunità digitale dei pellegrini alla quale ci si può iscrivere per scambiare consigli e informazioni, una sezione con i consigli per la preparazione del bagaglio e l'allenamento necessario, i mezzi di trasporto da prendere per arrivare nelle diverse tappe di partenza per iniziare il Cammino, una lista degli eventi lungo il percorso, informazioni sulla città di Santiago e sulla Galicia in generale.
- Per la variante del Cammino Francese vengono date le informazioni per l'accessibilità dei diversamente abili, anche per quanto riguarda gli ostelli.

Criticità:

- I treni spagnoli, nel caso si voglia utilizzarli per spostamenti più rapidi o per il viaggio di ritorno, non sono molto attrezzati per il trasporto biciclette ed è meglio informarsi prima.
- Non tutti gli ostelli sono organizzati per ospitare i ciclisti perché non dispongono di posteggi riparati o di kit per la riparazione, fortunatamente esistono diverse ciclofficine lungo il percorso in caso di bisogno.

12/07/2017

<http://www.caminodesantiago.gal/it/inizio>

<https://www.bikeitalia.it/cammino-di-santiago-in-bicicletta-10-domande-prima-di-partire/>

AVENUE VERTE

Dove: Inghilterra, Francia

Info: 406 km, su piccole strade e *greenways*, da Londra a Parigi

Descrizione: La tratta collega le due capitali, sfruttando in area inglese il sistema di ciclovie nazionale che parte dal sud di Londra e attraversa numerose altre città, mentre in area francese passa in strade piccole e poco trafficate o completamente dedicate alla bici e ben segnalate. In Francia si può scegliere tra due varianti che si differenziano di circa 50 km. Il passaggio sullo Stretto della Manica può essere fatto con il traghetto che parte da Newhaven e arriva a Dieppe, in Normandia. Il percorso è diviso essenzialmente in quattro

tappe e tocca luoghi e punti di interesse tra cui piccole città, villaggi, castelli e chiese. Il sito web è disponibile in inglese e francese.

Peculiarità:

- Il traghetto che collega i due stati è un servizio regolare che fornisce fino a tredici partenze alla settimana ed è dotato di un parcheggio per le biciclette, condiviso con le moto. La tratta dura quattro ore e si paga un supplemento per il trasporto della bicicletta.
- Nel complesso la rete di percorsi che include il progetto è adatta a tutte le tipologie di cicloturisti, solo piccoli tratti sono suggeriti ai più esperti.
- Sono segnalate anche possibili variazioni da intraprendere lungo il percorso per visitare città e posti di interesse.
- Sia in Francia che in Inghilterra è possibile trasportare le biciclette sui treni senza problemi e le stazioni ferroviarie vengono segnalate sulle mappe e lungo tutto il percorso, il che permette di poter tagliare alcuni tratti in bici, percorrendoli sul treno.
- Sul sito web ufficiale sono presenti informazioni dettagliate divise per tratte, come la natura dei percorsi, condivisi con altri mezzi o temporanei e le varianti. Sono inoltre disponibili, solo se selezionate sulla mappa, le posizioni di strutture ricettive, punti ristoro, punti informazioni, contrassegnati dal marchio Accueil Vélo che dà il benvenuto ai cicloturisti, parcheggi e aree di sosta.
- Sul sito web ufficiale un'intera sezione è dedicata ai consigli per la preparazione del viaggio, c'è la possibilità di costruire un proprio *roadbook* con le tappe che si vogliono toccare e il tempo a disposizione, dopo aver effettuato la registrazione.

Criticità:

- In territorio inglese una particolarità non scontata è il senso di marcia opposto rispetto al resto d'Europa. I cicloturisti devono prestare attenzione alle auto, soprattutto negli incroci e nelle rotonde, dove la direzione di provenienza è al contrario.
- Il progetto è tuttora in corso d'opera, l'itinerario segnalato è dunque soggetto a possibili modifiche con la creazione di nuove *greenways* che vadano a sostituire i tratti al momento condivisi con il traffico motorizzato.

13/07/2018

<https://avenuevertelondonparis.co.uk/>

<https://www.bikeitalia.it/avenue-verde-itinerario-cicloturistico-tra-londra-e-parigi/>

MOZART RADWEG

Dove: Austria, Germania

Info: 445 km, piste ciclabili e strade secondarie per lo più asfaltate, da Salisburgo a Rosenheim

Descrizione: L'itinerario ha preso questo nome perché segue i luoghi della vita del compositore. Per arrivare al punto di partenza dall'Italia, si può prendere il treno da Verona. Lungo il percorso esistono numerosi variazioni da intraprendere, in base al tempo e all'interesse, in diverse città. La durata del viaggio varia dai 10 ai 14 giorni, percorrendo circa 40 chilometri al giorno.

Sul sito web ufficiale è consultabile una mappa interattiva che spezza l'intera ciclovia in 21 tappe e per ciascuna di esse sono disponibili informazioni riguardo il dislivello, la durata, la difficoltà, la tipologia di fondo, i punti di interesse da vedere e la traccia GPX. Sempre sul sito ci sono due voci che rimandano rispettivamente ad un'altra ciclovia, il progetto slowbike, e a un sito che organizza pacchetti e tour guidati da fare in bicicletta.

Peculiarità:

- La segnaletica della ciclovia è caratterizzata dalla testa di Mozart, è ben visibile in entrambe le direzioni, sia in Austria che in Baviera.
- Il sito mette a disposizione gratuitamente diverse tipologie di cartine che si possono scaricare e stampare, contenenti le informazioni utili. L'unica a pagamento è quella dedicata alle *bike trail*.

Criticità:

- In alcuni tratti la ciclovia richiede una certa resistenza e preparazione per affrontare le salite che caratterizzano soprattutto il tratto alpino, tra le montagne tirolesi. per questo motivo la direzione consigliata per approcciarsi alla ciclovia è quella antioraria, che presenta delle salite più piacevoli.
- Quasi tutte le località che si incontrano lungo il percorso offrono strutture ricettive, di diverse fasce di prezzo e livello, ma solo alcune sono attrezzate per accogliere i ciclisti.

13/07/2018

<https://www.mozartradweg.com/de/etappen/>

<https://www.bikeitalia.it/mozart-radweg-la-pista-ciclabile-di-mozart/>

LOIRE À VÉLO

Dove: Francia

Info: 900 km, su piste ciclabili, strade a basso traffico e *greenways*, da Cuffy a Saint-Brevin-les-Pins

Descrizione: La tratta corrisponde all'inizio della ciclovia europea EuroVelo 6 (dall'Atlantico al Mar Nero), si estende in due regioni francesi, attraversa territori classificati patrimonio mondiale dall'UNESCO e si collega ad altri 9 percorsi ciclabili e a oltre 13 circuiti. Si tratta del primo e al momento l'unico percorso interamente messo in sicurezza, grazie ai lavori che sono durati 10 anni. Il territorio è anche famoso per i vini e le cantine, per questo alcuni itinerari vengono chiamati "Route des Vignobles". Sul sito ufficiale si può consultare la mappa interattiva che permette di scegliere un punto di partenza e uno di arrivo e di filtrare le informazioni che si vogliono vedere, come i tipi di alloggio, la vendita dei prodotti locali, i castelli e i giardini presenti lungo il percorso. Sempre dal sito si possono scaricare le tracce GPX e ci sono diverse proposte di viaggio per chi ha bisogno di un consiglio. È inoltre presente una sezione dedicata agli avvisi che riguardano il traffico stradale e una che fornisce le previsioni meteo e un'altra specifica per gli eventi e i festival.

Peculiarità:

- Esiste una rete francese certificata *bike friendly*, l'Accueil Vélo, che riunisce alloggi, noleggio e riparazione bici e trasferimenti bagagli a pochi chilometri dal percorso. Tra

i servizi offerti c'è il lavaggio e l'asciugatura della biancheria, area sicura per la bicicletta, informazioni e consigli utili.

- Sul sito web ufficiale c'è la possibilità di costruire un proprio *roadbook* con le tappe che si vogliono toccare e il tempo a disposizione, dopo aver effettuato la registrazione, oppure scegliere tra uno dei tour proposti. Le schede sui tour forniscono una serie di informazioni tra cui prezzo, durata e servizi aggiuntivi.
- Il profilo altimetrico del percorso lo rende adatto a tutti, anche a famiglie con bambini e in entrambe le direzioni.

Criticità:

- XXX

13/07/2018

<https://www.bikeitalia.it/la-loira-in-bicicletta-da-nantes-a-orleans/>

<https://www.loirebybike.co.uk/>

ROTA VICENTINA

Dove: Portogallo

Info: circa 400 km, su strade rurali, da Santiago do Cacém a Cabo de São Vicente

Descrizione: Il percorso presenta due varianti: il Cammino Storico lungo 230 km, suddiviso in 12 tappe, e quello dei Pescatori lungo 120 km che parte da Porto Covo e arriva a Odeceixe, suddiviso in 4 tappe. Il secondo non è praticabile in bicicletta viste le strade campestri scomode alle due ruote. Tra le tappe non si superano mai i 25 km di distanza. Sul sito ufficiale, per ogni tappa, è presente una scheda di approfondimento che fornisce una descrizione del tratto, le tracce GPX/KMZ da scaricare e il profilo altimetrico. Oltre ai due percorsi lineari, ci sono anche 8 proposte circolari, per un totale di 89 km, che possono essere percorsi in una giornata. Il clima della costa portoghese è mite, il che rende i percorsi praticabili anche in primavera e in autunno, sconsigliata invece l'estate calda. Sempre sul sito sono disponibili le cartine e le guide a pagamento, informazioni sugli spostamenti, le strutture ricettive, i punti ristoro e i punti vendita di cibi locali. Una mappa interattiva consente di vedere tali informazioni geolocalizzate, scegliendo tra i filtri disponibili.

Peculiarità:

- A febbraio 2016 il Percorso storico ha ricevuto la certificazione europea dei sentieri di qualità leader (ERA) e rientra tra le migliori destinazioni per escursioni in Europa.
- I territori che si incontrano fanno parte dei 75000 ettari di area protetta del Parco Naturale del Sud-Ovest Alentejo e della Costa Vicentina, per cui le caratteristiche naturali sono uniche e comprendono diverse tipologie di habitat con fauna e flora tipiche.
- Lungo tutti i percorsi c'è una segnaletica unica e riconoscibile.

Criticità:

- Alcune tratte del Percorso Storico percorribile in bicicletta richiedono una certa preparazione fisica e una *mountain bike* a causa dei fondi stradali e del dislivello.

13/07/2018

<http://pt.rotavicentina.com/>

<http://www.sportoutdoor24.it/la-rotavvicentina-in-portogallo-i-consigli-per-fare-il-sentiero-dei-pescatori-il-cammino-a-piedi-piu-bello-deuropa/>

BODENSEE-RADWEG

Dove: Germania, Svizzera, Austria

Info: 270 km, pista ciclabile in sede protetta, da Lindau a Bregenz

Descrizione: L'itinerario è suddiviso in 6 tappe, viene consigliata a percorrenza in senso orario per costeggiare il lungo lago. L'unico tratto che si allontana dall'acqua è verso la sponda meridionale del lago Überlinger. Lungo tutto il percorso si incontrano strutture ricettive e ristorative, spiagge attrezzate. Alcune variazioni permettono di visitare le città e le attrazioni presenti, come la grande Costanza, il castello di Meersburg, nel borgo medievale arroccato su una rupe a strapiombo, la piccola cittadina medievale di Lindau su un'isoletta e collegata con un ponte alla terraferma e le isole di Reichenau e Mainau. Il lago è immenso ed è circondato da colline e vigneti, i bei paesaggi verdi lo rendono molto frequentato nella stagione estiva. Sul sito web ufficiale vengono proposti una serie di tour di diverse tipologie, si possono prenotare i pernottamenti e richiedere il trasporto bagagli. Si può anche prendere il traghetto per attraversare il lago. Le stagioni più consigliate sono la primavera e l'autunno, in estate fa molto caldo.

Peculiarità:

- Percorribile da tutti, anche famiglie con bambini, perché pianeggiante e ampia.

Criticità:

- La segnaletica è presente su tutto il percorso ma è distinta nei tre paesi ospitanti, ma si può riconoscere dal pittogramma della bicicletta con una ruota blu. Sul sito web vengono descritte attentamente le tre tipologie di segnaletica. Comunque il percorso è molto chiaro per tutta la sua estensione.
- Sul sito web ufficiale non ci sono le tracce GPS e le mappe da scaricare e neanche il profilo altimetrico.

14/07/2018

<https://www.bodensee-radweg.com/radweg-bodensee>

<https://www.bikeitalia.it/la-pista-ciclabile-del-lago-di-costanza/>

OJOS NEGROS

Dove: Spagna

Info: 160 km, *greenway* su asfalto, sterrato e terra battuta, da Algimia de Alfara a Cella

Descrizione: Vista la lunghezza dell'intero percorso, il più grande della Spagna, è stato diviso in due tratte, rispettivamente di 68 e 92 km. Si attraversano diversi ambienti naturali di pregio paesaggistico, che fanno parte della rete Natura 2000 (siti di interesse comunitario e di protezione speciale creata dall'Unione Europea). Tra i paesaggi: montagne, foreste, campi asciutti, boschi di querce, pinete, ginepri e alberi di aranci. La ciclabile è affiancata per quasi tutto il suo percorso dalla linea ferroviaria Valencia-Teruel e ci sono diverse fermate vicine da cui si può accedervi. Si affiancano inoltre le vecchie stazioni del treno minerario e i campi coltivati. Per visitare le città, invece, bisogna prendere delle deviazioni. Sul sito web

delle Vie Verdi spagnole è presente una sezione dedicata ai due tratti della ciclovia, con descrizioni dettagliate, mappe, profilo altimetrico e vengono segnalate le feste popolari, gli alloggi e i numeri utili. Il primo tratto va da Algimia de Alfara a Barracas, attraversa 15 gallerie e 8 ponti, è un percorso adatto a pedoni, ciclisti, persone a cavallo e in alcuni tratti anche ai diversamente abili. Il secondo tratto va da Barracas a Cella, attraversa 5 gallerie e 13 viadotti, anch'esso adatto a pedoni, ciclisti, persone a cavallo e solo nel tratto tra Barracas e Puerto de Escandón anche ai diversamente abili.

Peculiarità:

- La segnaletica e le indicazioni, presenti lungo tutto il percorso, sono quelle della rete delle Vie Verdi spagnole, dunque la ciclovia non possiede una sua immagine identitaria.
- Dal sito è possibile scaricare un PDF con la cartina che mostra l'itinerario con l'elenco delle bellezze di Natura 2000.

Criticità:

- Meglio controllare sul sito delle ferrovie se è consentito il trasporto biciclette sui treni che passano lungo le fermate vicine al percorso.
- Sul sito non ci sono le tracce GPS da scaricare.

14/07/2018

<http://www.viasverdes.com/itinerarios/itinerario.asp?id=101>

<http://www.viasverdes.com/itinerarios/itinerario.asp?id=46>

<https://www.lavanguardia.com/local/valencia/20170808/424264088408/teruel-valencia-bici-via-verde-ojos-negros.html>

DANUBE CYCLE PATH

Dove: Germania, Austria, Slovacchia, Ungheria, Croazia, Serbia, Bulgaria, Romania

Info: 2900 km, da Donaueschingen a Tulcea

Descrizione: Un percorso di lunga percorrenza che parte dalla sorgente del fiume Danubio per arrivare alla sua foce nel Mar Nero e segue un'antica strada romana, la Via Istrum, che collegava le stazioni, i castelli e le fortificazioni. Il delta del Danubio è una Riserva della Biosfera UNESCO. Fa parte dell'itinerario EuroVelo 6 (Ciclovia dall'Atlantico al Mar Nero) e inoltre ricalca diverse ciclovie nazionali dei paesi che attraversa. Lungo il percorso si passa più volte da una sponda all'altra del fiume, dovendo quindi attraversare diversi ponti. Spesso corre sugli arigi e si può godere di paesaggi davvero caratteristici. Anche i paesaggi che si incontrano sono molto vari, dalle montagne alle riserve naturali, dalle città ai villaggi. Il periodo migliore per percorrere la ciclovia va da aprile a ottobre ed essendo molto battuta, soprattutto in estate, è meglio prenotare presto le strutture ricettive per dormire. Il tratto più strutturato è quello in Germania e Austria, da Passau a Vienna ed è lungo 340 km. Se questo tratto viene percorso da ovest a est è leggermente in discesa e il vento è sulla schiena, il che lo rende più facile. Sul sito web ufficiale il percorso è presentato per tratte e per ciascuna vengono fornite informazioni riguardo i mezzi con cui arrivarci, le strutture ricettive, i servizi di noleggio bici, il tracciato e la distanza, immagini e video.

Peculiarità:

- Il percorso è adatto a tutti i tipi di ciclisti perché permette di scegliere tra una serie di varianti che, oltre ad aumentare o diminuire il grado di difficoltà, cambiano anche i paesaggi che si osservano e variano la lunghezza della tratta.

Criticità:

- La segnaletica è varia ma comunque presente in quasi tutti i paesi tranne Bulgaria e Romania, dove la ciclovia prosegue su strade rurali e bisogna fare affidamento sulle cartine.
- Sul sito web non sono scaricabili le tracce GPS e le cartine e i libri a riguardo sono a pagamento.

14/07/2018

<https://www.danube-cycle-path.com/>

https://it.wikipedia.org/wiki/Ciclabile_del_Danubio

<https://monkeysandmountains.com/danube-river-cycling-route/>

NORTH WEST TRAIL

Dove: Italia, Slovenia, Croazia

Info: 130 km, sedime della ferrovia, strade in asfalto, terra, sterrato, da Muggia a Parenzo

Descrizione: Il percorso parte dalla foce del rio Ospio, a 2 km dal centro di Muggia. Il tratto che andava da Trieste a Muggia non esiste più a causa dell'espansione della città, si può quindi percorrere la tratta sulla motonave. Dall'argine destro del fiume si entra nella frazione di Rabuiese e dopo un piccolo tratto in salita si intercetta finalmente il tracciato della vecchia ferrovia, oggi pista ciclo-pedonale. Il tracciato poi rientra più volte in centri urbani, si incrociano strade a circolazione promiscua, numerosi tunnel illuminati, strade di campagna e boschi e tratti lungo mare suggestivi. L'ultimo tunnel, all'altezza della città di Montona, è molto lungo e completamente buio, meglio dotarsi di luci. Al centesimo anniversario della Parenzana, nel 2002, con il bando di "Concorso per l'elaborazione del progetto relativo alla pianificazione e alla valorizzazione della ferrovia a scartamento ridotto La Parenzana", la Regione Istriana, il Comitato amministrativo per il turismo ed il commercio e la nuova "Cooperativa per la ristrutturazione della ferrovia Parenzo-Capodistria-Trieste", hanno dato vita al progetto: "Parenzana – La Strada della salute e dell'amicizia".

Sul sito web ufficiale c'è una descrizione molto dettagliata del percorso, con gli approfondimenti sulle cittadine che si incontrano. Inoltre è possibile scaricare le tracce in GPX o KML e visionare il profilo altimetrico. La mappa fornisce alcune informazioni geolocalizzate, come le vecchie stazioni, punti riparazione bici e possibilità di prendere il traghetto a Trieste e Parenzo. C'è una sezione dedicata alla storia della ferrovia che passava per il tracciato del percorso.

Peculiarità:

- Ripercorrendo la vecchia tratta ferroviaria della Parenzana, la ciclovia porta con sé un significato storico. Da quella tratta inaugurata dall'Impero Austroungarico partì il primo treno nel 1902 e l'ultimo nel 1935 dopo che l'Istria passò all'Italia e poi alla Jugoslavia.

Criticità:

- La Parenzana non è un percorso in sede protetta, anzi cambia caratteristiche di fondo e tipologie di strada molto spesso. Bisogna dunque informarsi bene per viaggiare sicuri e preparati, con l'attrezzatura adeguata.

14/07/2018

<http://www.parenzana.it/>

<http://www.istria-bike.com/it/informazioni/parenzana>

http://www.viagginbici.com/cicloturismo-in-friuli-venezia-giulia/parenzana-in-bici-da-trieste-a-portorose-prim-puntata/?refresh_ce

VAN GOGH CYCLE ROUTE

Dove: Olanda

Info: 335 km, su pista ciclabile, da Zundert a Eindhoven

Descrizione: Il percorso ciclabile, inaugurato nel 2015, si snoda tra i luoghi della vita del pittore olandese, fa parte della rete di ciclovie nazionali ed è suddiviso in 5 tratte che ricalcano momenti della vita diversi: Zundert, dove Vincent è nato e cresciuto, Tilburg dove ha fatto le sue prime lezioni di disegno, Etten dove ha disegnato i suoi primi modelli, Nuenen dove ha dipinto molte opere importanti. Appena fuori Nuenen si incontra la pista ciclabile "Starry Night" pensata dall'artista olandese Daan Roosegaarde, ispirandosi al dipinto "Notte stellata" di Van Gogh. Sul sito web è possibile scaricare una mappa dettagliata con tutte le informazioni sul percorso scritte passo a passo, con anche i punti di interesse da visitare nei dintorni. Sul sito turistico della Regione si possono vedere le strutture ricettive e ristorative, gli eventi e le attrazioni geolocalizzate sulla mappa. Lungo il percorso è possibile fare delle deviazioni e i punti di incontro con altre ciclabili sono ben segnalati.

Peculiarità:

- L'artista Daan Roosegaarde ha collaborato con l'impresa edile Heijmans che lavora sulle "Smart Highways", combinando luce, energia e segnali stradali che reagiscono in base all'attuale situazione del traco. Il percorso è illuminato da migliaia di pietre scintillanti fosforescenti con luci a LED alimentate a energia solare che si illuminano per 8 ore. Grazie al sistema di illuminazione è possibile fruire della ciclabile anche durante le ore serali e notturne.
- L'intera ciclovia dispone di una segnaletica identitaria e visibile. Se il cicloturista nota qualcosa di sbagliato nelle indicazioni può fare una segnalazione inviando una mail al sito turistico della Regione del Brabante.

Criticità:

- Sul sito web non si trovano informazioni specifiche sulla tipologia di strade e fondi, altimetria e tracce GPS.

14/07/2018

<https://www.visitbrabant.com/nl/routes/fietsen/van-gogh-fietsroute>

<http://www.vangoghbrabant.com/en>

<https://edition.cnn.com/travel/article/starry-night-bike-path/index.html>

<https://studioroosegaarde.net/project/van-gogh-path>

<https://www.drauradweg.com/it/tappe/>

<https://www.bikeitalia.it/pista-ciclabile-della-drava/>

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

Europa

CAMMINO DI SANTIAGO IN BICI

Dove: Spagna

Info: 738 km, su strade e sentieri, da Roncisvalle a Santiago de Compostela.

Descrizione: Il Cammino può essere percorso a piedi, a cavallo e in bicicletta. Per ottenere la Credenziale del Pellegrino, una sorta di passaporto in cui vengono raccolti i timbri degli ostelli, dei rifugi e delle parrocchie che si sono incontrati, in bicicletta è necessario compiere 200 km. Essa va ritirata presso una delle Associazioni degli Amici del Cammino di Santiago, che forniscono inoltre numerose informazioni.

Ci sono diverse varianti del Cammino, in base al luogo di partenza, tutte riconosciute come Itinerario Culturale Europeo nel 1987 e patrimonio dell'Umanità nel 1933: Cammino francese, Cammino di Finisterre e Muxia, Via de la Plata, Cammino inglese, Cammino primitivo, Cammino del nord, Itinerario del Mar de Arousa e del fiume Ulla, Cammino d'inverno, Cammino portoghese, Camino Portugués de la Costa.

Quello consigliato in bicicletta è lungo 738 km, corrisponde al cammino ufficiale e più antico, il Cammino Francese. Suddiviso in 10 tappe, per tutto il percorso è disponibile il profilo altimetrico.

Sul sito ufficiale viene consigliato di compierlo a settembre, con un clima più gradevole, in compagnia e di prestare attenzione al traffico stradale (sulle strade ordinarie) e ai pellegrini a piedi (sui sentieri).

Peculiarità:

- La Credenziale del Pellegrino serve per ricevere all'arrivo la "Compostela", un certificato ufficiale che attesta la strada percorsa. Un'operazione interessante che spinge ad arrivare alla meta e crea un'identità del pellegrino, ufficializzando la missione.
- I simboli grafici che connotano l'immagine unitaria del percorso e sono riconosciuti a livello internazionale sono la freccia gialla e la conchiglia di San Giacomo, un mollusco che si pesca nelle coste della Galicia.
- Esiste una Rete Pubblica di Ostelli del Cammino in Galicia, con 69 centri e più di 3000 posti, ispirati alla rete degli ospedali medievali. Si può alloggiare una sola notte al costo di €6 e viene data la precedenza in ordine di arrivo o a chi ha limitazioni fisiche.
- Sul sito web ufficiale possibile organizzare l'intero viaggio, programmando le tappe, i chilometri da percorrere ogni giorno e scegliendo gli ostelli in cui soggiornare, nella sezione Pianifica il tuo cammino.
- Altri servizi disponibili sul sito web ufficiale sono: la comunità digitale dei pellegrini alla quale ci si può iscrivere per scambiare consigli e informazioni, una sezione con i consigli per la preparazione del bagaglio e l'allenamento necessario, i mezzi di trasporto da prendere per arrivare nelle diverse tappe di partenza per iniziare il Cammino, una lista degli eventi lungo il percorso, informazioni sulla città di Santiago e sulla Galicia in generale.
- Per la variante del Cammino Francese vengono date le informazioni per l'accessibilità dei diversamente abili, anche per quanto riguarda gli ostelli.

Criticità:

- I treni spagnoli, nel caso si voglia utilizzarli per spostamenti più rapidi o per il viaggio di ritorno, non sono molto attrezzati per il trasporto biciclette ed è meglio informarsi prima.
- Non tutti gli ostelli sono organizzati per ospitare i ciclisti perché non dispongono di posteggi riparati o di kit per la riparazione, fortunatamente esistono diverse ciclofficine lungo il percorso in caso di bisogno.

12/07/2017

<http://www.caminodesantiago.gal/it/inizio>

<https://www.bikeitalia.it/cammino-di-santiago-in-bicicletta-10-domande-prima-di-partire/>

AVENUE VERTE

Dove: Inghilterra, Francia

Info: 406 km, su piccole strade e *greenways*, da Londra a Parigi

Descrizione: La tratta collega le due capitali, sfruttando in area inglese il sistema di ciclovie nazionale che parte dal sud di Londra e attraversa numerose altre città, mentre in area francese passa in strade piccole e poco trafficate o completamente dedicate alla bici e ben segnalate. In Francia si può scegliere tra due varianti che si differenziano di circa 50 km. Il passaggio sulle Stretto della Manica può essere fatto con il traghetto che parte da Newhaven e arriva a Dieppe, in Normandia. Il percorso è diviso essenzialmente in quattro tappe e tocca luoghi e punti di interesse tra cui piccole città, villaggi, castelli e chiese. Il sito web è disponibile in inglese e francese.

Peculiarità:

- Il traghetto che collega i due stati è un servizio regolare che fornisce fino a tredici partenze alla settimana ed è dotato di un parcheggio per le biciclette, condiviso con le moto. La tratta dura quattro ore e si paga un supplemento per il trasporto della bicicletta.
- Nel complesso la rete di percorsi che include il progetto è adatta a tutte le tipologie di cicloturisti, solo piccoli tratti sono suggeriti ai più esperti.
- Sono segnalate anche possibili variazioni da intraprendere lungo il percorso per visitare città e posti di interesse.
- Sia in Francia che in Inghilterra è possibile trasportare le biciclette sui treni senza problemi e le stazioni ferroviarie vengono segnalate sulle mappe e lungo tutto il percorso, il che permette di poter tagliare alcuni tratti in bici, percorrendoli sul treno.
- Sul sito web ufficiale sono presenti informazioni dettagliate divise per tratte, come la natura dei percorsi, condivisi con altri mezzi o temporanei e le varianti. Sono inoltre disponibili, solo se selezionate sulla mappa, le posizioni di strutture ricettive, punti ristoro, punti informazioni, contrassegnati dal marchio Accueil Vélo che dà il benvenuto ai cicloturisti, parcheggi e aree di sosta.
- Sul sito web ufficiale un'intera sezione è dedicata ai consigli per la preparazione del viaggio, c'è la possibilità di costruire un proprio *roadbook* con le tappe che si vogliono toccare e il tempo a disposizione, dopo aver effettuato la registrazione.

Criticità:

- In territorio inglese una particolarità non scontata è il senso di marcia opposto rispetto al resto d'Europa. I cicloturisti devono prestare attenzione alle auto, soprattutto negli incroci e nelle rotonde, dove la direzione di provenienza è al contrario.
- Il progetto è tuttora in corso d'opera, l'itinerario segnalato è dunque soggetto a possibili modifiche con la creazione di nuove *greenways* che vadano a sostituire i tratti al momento condivisi con il traffico motorizzato.

13/07/2018

<https://avenuevertelondonparis.co.uk/>

<https://www.bikeitalia.it/avenue-verde-itinerario-cicloturistico-tra-londra-e-parigi/>

MOZART RADWEG

Dove: Austria, Germania

Info: 445 km, piste ciclabili e strade secondarie per lo più asfaltate, da Salisburgo a Rosenheim

Descrizione: L'itinerario ha preso questo nome perché segue i luoghi della vita del compositore. Per arrivare al punto di partenza dall'Italia, si può prendere il treno da Verona. Lungo il percorso esistono numerose variazioni da intraprendere, in base al tempo e all'interesse, in diverse città. La durata del viaggio varia dai 10 ai 14 giorni, percorrendo circa 40 chilometri al giorno.

Sul sito web ufficiale è consultabile una mappa interattiva che spezza l'intera ciclovia in 21 tappe e per ciascuna di esse sono disponibili informazioni riguardo il dislivello, la durata, la difficoltà, la tipologia di fondo, i punti di interesse da vedere e la traccia GPX. Sempre sul sito ci sono due voci che rimandano rispettivamente ad un'altra ciclovia, il progetto *slowbike*, e a un sito che organizza pacchetti e tour guidati da fare in bicicletta.

Peculiarità:

- La segnaletica della ciclovia è caratterizzata dalla testa di Mozart, è ben visibile in entrambe le direzioni, sia in Austria che in Baviera.
- Il sito mette a disposizione gratuitamente diverse tipologie di cartine che si possono scaricare e stampare, contenenti le informazioni utili. L'unica a pagamento è quella dedicata alle *bike trail*.

Criticità:

- In alcuni tratti la ciclovia richiede una certa resistenza e preparazione per affrontare le salite che caratterizzano soprattutto il tratto alpino, tra le montagne tirolesi. per questo motivo la direzione consigliata per approcciarsi alla ciclovia è quella antioraria, che presenta delle salite più piacevoli.
- Quasi tutte le località che si incontrano lungo il percorso offrono strutture ricettive, di diverse fasce di prezzo e livello, ma solo alcune sono attrezzate per accogliere i ciclisti.

13/07/2018

<https://www.mozartadweg.com/de/etappen/>

<https://www.bikeitalia.it/mozart-radweg-la-pista-ciclabile-di-mozart/>

LOIRE À VÉLO

Dove: Francia

Info: 900 km, su piste ciclabili, strade a basso traffico e *greenways*, da Cuffy a Saint-Brevin-les-Pins

Descrizione: La tratta corrisponde all'inizio della ciclovie europea EuroVelo 6 (dall'Atlantico al Mar Nero), si estende in due regioni francesi, attraversa territori classificati patrimonio mondiale dall'UNESCO e si collega ad altri 9 percorsi ciclabili e a oltre 13 circuiti. Si tratta del primo e al momento l'unico percorso interamente messo in sicurezza, grazie ai lavori che sono durati 10 anni. Il territorio è anche famoso per i vini e le cantine, per questo alcuni itinerari vengono chiamati "Route des Vignobles". Sul sito ufficiale si può consultare la mappa interattiva che permette di scegliere un punto di partenza e uno di arrivo e di filtrare le informazioni che si vogliono vedere, come i tipi di alloggio, la vendita dei prodotti locali, i castelli e i giardini presenti lungo il percorso. Sempre dal sito si possono scaricare le tracce GPX e ci sono diverse proposte di viaggio per chi ha bisogno di un consiglio. È inoltre presente una sezione dedicata agli avvisi che riguardano il traffico stradale e una che fornisce le previsioni meteo e un'altra specifica per gli eventi e i festival.

Peculiarità:

- Esiste una rete francese certificata *bike friendly*, l'Accueil Vélo, che riunisce alloggi, noleggio e riparazione bici e trasferimenti bagagli a pochi chilometri dal percorso. Tra i servizi offerti c'è il lavaggio e l'asciugatura della biancheria, area sicura per la bicicletta, informazioni e consigli utili.
- Sul sito web ufficiale c'è la possibilità di costruire un proprio *roadbook* con le tappe che si vogliono toccare e il tempo a disposizione, dopo aver effettuato la registrazione, oppure scegliere tra uno dei tour proposti. Le schede sui tour forniscono una serie di informazioni tra cui prezzo, durata e servizi aggiuntivi.
- Il profilo altimetrico del percorso lo rende adatto a tutti, anche a famiglie con bambini e in entrambe le direzioni.

Criticità:

- xxx

13/07/2018

<https://www.bikeitalia.it/la-loira-in-bicicletta-da-nantes-a-orleans/>

<https://www.loirebybike.co.uk/>

ROTA VICENTINA

Dove: Portogallo

Info: circa 400 km, su strade rurali, da Santiago do Cacém a Cabo de São Vicente

Descrizione: Il percorso presenta due varianti: il Cammino Storico lungo 230 km, suddiviso in 12 tappe, e quello dei Pescatori lungo 120 km che parte da Porto Covo e arriva a Odeceixe, suddiviso in 4 tappe. Il secondo non è praticabile in bicicletta viste le strade campestri scomode alle due ruote. Tra le tappe non si superano mai i 25 km di distanza. Sul

sito ufficiale, per ogni tappa, è presente una scheda di approfondimento che fornisce una descrizione del tratto, le tracce GPX/KMZ da scaricare e il profilo altimetrico. Oltre ai due percorsi lineari, ci sono anche 8 proposte circolari, per un totale di 89 km, che possono essere percorsi in una giornata. Il clima della costa portoghese è mite, il che rende i percorsi praticabili anche in primavera e in autunno, sconsigliata invece l'estate calda. Sempre sul sito sono disponibili le cartine e le guide a pagamento, informazioni sugli spostamenti, le strutture ricettive, i punti ristoro e i punti vendita di cibi locali. Una mappa interattiva consente di vedere tali informazioni geolocalizzate, scegliendo tra i filtri disponibili.

Peculiarità:

- A febbraio 2016 il Percorso storico ha ricevuto la certificazione europea dei sentieri di qualità leader (ERA) e rientra tra le migliori destinazioni per escursioni in Europa.
- I territori che si incontrano fanno parte dei 75000 ettari di area protetta del Parco Naturale del Sud-Ovest Alentejo e della Costa Vicentina, per cui le caratteristiche naturali sono uniche e comprendono diverse tipologie di habitat con fauna e flora tipiche.
- Lungo tutti percorsi c'è una segnaletica unica e riconoscibile.

Criticità:

- Alcune tratte del Percorso Storico percorribile in bicicletta richiedono una certa preparazione fisica e una *mountain bike* a causa dei fondi stradali e del dislivello.

13/07/2018

<http://pt.rotavicentina.com/>

<http://www.sportoutdoor24.it/la-rota-vicentina-in-portogallo-i-consigli-per-fare-il-sentiero-dei-pescatori-il-cammino-a-piedi-piu-bello-deuropa/>

BODENSEE-RADWEG

Dove: Germania, Svizzera, Austria

Info: 270 km, pista ciclabile in sede protetta, da Lindau a Bregenz

Descrizione: L'itinerario è suddiviso in 6 tappe, viene consigliata a percorrenza in senso orario per costeggiare il lungo lago. L'unico tratto che si allontana dall'acqua è verso la sponda meridionale del lago Überlinger. Lungo tutto il percorso si incontrano strutture ricettive e ristorative, spiagge attrezzate. Alcune variazioni permettono di visitare le città e le attrazioni presenti, come la grande Costanza, il castello di Meersburg, nel borgo medievale arroccato su una rupe a strapiombo, la piccola cittadina medievale di Lindau su un'isoletta e collegata con un ponte alla terraferma e le isole di Reichenau e Mainau. Il lago è immenso ed è circondato da colline e vigneti, i bei paesaggi verdi lo rendono molto frequentato nella stagione estiva. Sul sito web ufficiale vengono proposti una serie di tour di diverse tipologie, si possono prenotare i pernottamenti e richiedere il trasporto bagagli. Si può anche prendere il traghetto per attraversare il lago. Le stagioni più consigliate sono la primavera e l'autunno, in estate fa molto caldo.

Peculiarità:

- Percorribile da tutti, anche famiglie con bambini, perché pianeggiante e ampia.

Criticità:

- La segnaletica è presente su tutto il percorso ma è distinta nei tre paesi ospitanti, ma si può riconoscere dal pittogramma della bicicletta con una ruota blu. Sul sito web vengono descritte attentamente le tre tipologie di segnaletica. Comunque il percorso è molto chiaro per tutta la sua estensione.
- Sul sito web ufficiale non ci sono le tracce GPS e le mappe da scaricare e neanche il profilo altimetrico.

14/07/2018

<https://www.bodensee-radweg.com/radweg-bodensee>

<https://www.bikeitalia.it/la-pista-ciclabile-del-lago-di-costanza/>

OJOS NEGROS

Dove: Spagna

Info: 160 km, *greenway* su asfalto, sterrato e terra battuta, da Algimia de Alfara a Cella

Descrizione: Vista la lunghezza dell'intero percorso, il più grande della Spagna, è stato diviso in due tratte, rispettivamente di 68 e 92 km. Si attraversano diversi ambienti naturali di pregio paesaggistico, che fanno parte della rete Natura 2000 (siti di interesse comunitario e di protezione speciale creata dall'Unione Europea). Tra i paesaggi: montagne, foreste, campi asciutti, boschi di querce, pinete, ginepri e alberi di aranci. La ciclabile è affiancata per quasi tutto il suo percorso dalla linea ferroviaria Valencia-Teruel e ci sono diverse fermate vicine da cui si può accedervi. Si affiancano inoltre le vecchie stazioni del treno minerario e i campi coltivati. Per visitare le città, invece, bisogna prendere delle deviazioni. Sul sito web delle Vie Verdi spagnole è presente una sezione dedicata ai due tratti della ciclovía, con descrizioni dettagliate, mappe, profilo altimetrico e vengono segnalate le feste popolari, gli alloggi e i numeri utili. Il primo tratto va da Algimia de Alfara a Barracas, attraversa 15 gallerie e 8 ponti, è un percorso adatto a pedoni, ciclisti, persone a cavallo e in alcuni tratti anche ai diversamente abili. Il secondo tratto va da Barracas a Cella, attraversa 5 gallerie e 13 viadotti, anch'esso adatto a pedoni, ciclisti, persone a cavallo e solo nel tratto tra Barracas e Puerto de Escandón anche ai diversamente abili.

Peculiarità:

- La segnaletica e le indicazioni, presenti lungo tutto il percorso, sono quelle della rete delle Vie Verdi spagnole, dunque la ciclovía non possiede una sua immagine identitaria.
- Dal sito è possibile scaricare un PDF con la cartina che mostra l'itinerario con l'elenco delle bellezze di Natura 2000.

Criticità:

- Meglio controllare sul sito delle ferrovie se è consentito il trasporto biciclette sui treni che passano lungo le fermate vicine al percorso.
- Sul sito non ci sono le tracce GPS da scaricare.

14/07/2018

<http://www.viasverdes.com/itinerarios/itinerario.asp?id=101>

<http://www.viasverdes.com/itinerarios/itinerario.asp?id=46>

<https://www.lavanguardia.com/local/valencia/20170808/424264088408/teruel-valencia-bici-via-verde-ojos-negros.html>

DANUBE CYCLE PATH

Dove: Germania, Austria, Slovacchia, Ungheria, Croazia, Serbia, Bulgaria, Romania

Info: 2900 km, da Donaueschingen a Tulcea

Descrizione: Un percorso di lunga percorrenza che parte dalla sorgente del fiume Danubio per arrivare alla sua foce nel Mar Nero e segue un'antica strada romana, la Via Istrum, che collegava le stazioni, i castelli e le fortificazioni. Il delta del Danubio è una Riserva della Biosfera UNESCO. Fa parte dell'itinerario EuroVelo 6 (Ciclovía dall'Atlantico al Mar Nero) e inoltre ricalca diverse ciclovie nazionali dei paesi che attraversa. Lungo il percorso si passa più volte da una sponda all'altra del fiume, dovendo quindi attraversare diversi ponti. Spesso corre sugli arigi e si può godere di paesaggi davvero caratteristici. Anche i paesaggi che si incontrano sono molto vari, dalle montagne alle riserve naturali, dalle città ai villaggi. Il periodo migliore per percorrere la ciclovía va da aprile a ottobre ed essendo molto battuta, soprattutto in estate, è meglio prenotare presto le strutture ricettive per dormire. Il tratto più strutturato è quello in Germania e Austria, da Passau a Vienna ed è lungo 340 km. Se questo tratto viene percorso da ovest a est è leggermente in discesa e il vento è sulla schiena, il che lo rende più facile. Sul sito web ufficiale il percorso è presentato per tratte e per ciascuna vengono fornite informazioni riguardo i mezzi con cui arrivarci, le strutture ricettive, i servizi di noleggio bici, il tracciato e la distanza, immagini e video.

Peculiarità:

- Il percorso è adatto a tutti i tipi di ciclisti perché permette di scegliere tra una serie di varianti che, oltre ad aumentare o diminuire il grado di difficoltà, cambiano anche i paesaggi che si osservano e variano la lunghezza della tratta.

Criticità:

- La segnaletica è varia ma comunque presente in quasi tutti i paesi tranne Bulgaria e Romania, dove la ciclovía prosegue su strade rurali e bisogna fare affidamento sulle cartine.
- Sul sito web non sono scaricabili le tracce GPS e le cartine e i libri a riguardo sono a pagamento.

14/07/2018

<https://www.danube-cycle-path.com/>

https://it.wikipedia.org/wiki/Ciclabile_del_Danubio

<https://monkeysandmountains.com/danube-river-cycling-route/>

NORTH WEST TRAIL

Dove: Italia, Slovenia, Croazia

Info: 130 km, sedime della ferrovia, strade in asfalto, terra, sterrato, da Muggia a Parenzo

Descrizione: Il percorso parte dalla foce del rio Osopo, a 2 km dal centro di Muggia. Il tratto che andava da Trieste a Muggia non esiste più a causa dell'espansione della città, si può quindi percorrere la tratta sulla motonave. Dall'argine destro del fiume si entra nella frazione di Rabuiese e dopo un piccolo tratto in salita si intercetta finalmente il tracciato della vecchia ferrovia, oggi pista ciclo-pedonale. Il tracciato poi rientra più volte in centri urbani, si incrociano strade a circolazione promiscua, numerosi tunnel illuminati, strade di campagna e boschi e tratti lungo mare suggestivi. L'ultimo tunnel, all'altezza della città di Montona, è

molto lungo e completamente buio, meglio dotarsi di luci. Al centesimo anniversario della Parenzana, nel 2002, con il bando di “Concorso per l’elaborazione del progetto relativo alla pianificazione e alla valorizzazione della ferrovia a scartamento ridotto La Parenzana“, la Regione Istriana, il Comitato amministrativo per il turismo ed il commercio e la nuova “Cooperativa per la ristrutturazione della ferrovia Parenzo-Capodistria-Trieste“, hanno dato vita al progetto: “Parenzana – La Strada della salute e dell’amicizia”.

Sul sito web ufficiale c’è una descrizione molto dettagliata del percorso, con gli approfondimenti sulle cittadine che si incontrano. Inoltre è possibile scaricare le tracce in GPX o KLM e visionare il profilo altimetrico. La mappa fornisce alcune informazioni geolocalizzate, come le vecchie stazioni, punti riparazione bici e possibilità di prendere il traghetto a Trieste e Parenzo. C’è una sezione dedicata alla storia della ferrovia che passava per il tracciato del percorso.

Peculiarità:

- Ripercorrendo la vecchia tratta ferroviaria della Parenzana, la ciclovia porta con sé un significato storico. Da quella tratta inaugurata dall’Impero Austroungarico partì il primo treno nel 1902 e l’ultimo nel 1935 dopo che l’Istria passò all’Italia e poi alla Jugoslavia.

Criticità:

- La Parenzana non è un percorso in sede protetta, anzi cambia caratteristiche di fondo e tipologie di strada molto spesso. Bisogna dunque informarsi bene per viaggiare sicuri e preparati, con l’attrezzatura adeguata.

14/07/2018

<http://www.parenzana.it/>

<http://www.istria-bike.com/it/informazioni/parenzana>

http://www.viagginbici.com/cicloturismo-in-friuli-venezia-giulia/parenzana-in-bici-da-trieste-a-portorose-prima-puntata/?refresh_ce

VAN GOGH CYCLE ROUTE

Dove: Olanda

Info: 335 km, su pista ciclabile, da Zundert a Eindhoven

Descrizione: Il percorso ciclabile, inaugurato nel 2015, si snoda tra i luoghi della vita del pittore olandese, fa parte della rete di ciclovie nazionali ed è suddiviso in 5 tratte che ricalcano momenti della vita diversi: Zundert, dove Vincent è nato e cresciuto, Tilburg dove ha fatto le sue prime lezioni di disegno, Etten dove ha disegnato i suoi primi modelli, Nuenen dove ha dipinto molte opere importanti. Appena fuori Nuenen si incontra la pista ciclabile “Starry Night” pensata dall’artista olandese Daan Roosegaarde, ispirandosi al dipinto “Notte stellata” di Van Gogh. Sul sito web è possibile scaricare una mappa dettagliata con tutte le informazioni sul percorso scritte passo a passo, con anche i punti di interesse da visitare nei dintorni. Sul sito turistico della Regione si possono vedere le strutture ricettive e ristorative, gli eventi e le attrazioni geolocalizzate sulla mappa. Lungo il percorso è possibile fare delle deviazioni e i punti di incontro con altre ciclabili sono ben segnalati.

Peculiarità:

- L'artista Daan Roosegaarde ha collaborato con l'impresa edile Heijmans che lavora sulle "Smart Highways", combinando luce, energia e segnali stradali che reagiscono in base all'attuale situazione del traco. Il percorso è illuminato da migliaia di pietre scintillanti fosforescenti con luci a LED alimentate a energia solare che si illuminano per 8 ore. Grazie al sistema di illuminazione è possibile fruire della ciclabile anche durante le ore serali e notturne.
- L'intera ciclovia dispone di una segnaletica identitaria e visibile. Se il cicloturista nota qualcosa di sbagliato nelle indicazioni può fare una segnalazione inviando una mail al sito turistico della Regione del Brabante.

Criticità:

- Sul sito web non si trovano informazioni specifiche sulla tipologia di strade e fondi, altimetria e tracce GPS.

14/07/2018

<https://www.visitbrabant.com/nl/routes/fietsen/van-gogh-fietsroute>

<http://www.vangoghbrabant.com/en>

<https://edition.cnn.com/travel/article/starry-night-bike-path/index.html>

<https://studioroosegaarde.net/project/van-gogh-path>

In Italia

La Federazione Italiana Amici della Bicicletta e il progetto BICITALIA

Anche nel nostro paese è presente una rete nazionale di ciclovie che attraverso l'Italia da nord a sud e da est a ovest, che verranno citate a breve. Si tratta di una rete che sicuramente necessita di continue migliorie ma il crescente interesse che ruota intorno al mondo della mobilità sostenibile e del turismo responsabile fa ben sperare in un cambiamento sempre più rapido. Progetti sostanziosi come Vento (raccontato più avanti) cercano di riposizionare l'Italia ad un gradino un po' più alto nella panoramica europea, anche se molto c'è da imparare da paesi come l'Olanda e la Danimarca. Comunque, per avere anche in questo caso un quadro chiaro della situazione, verranno raccontati alcuni progetti virtuosi da prendere come ispirazione.

Prima di tutto si presenta la FIAB, la Federazione Italiana Amici della Bicicletta Onlus, un'organizzazione ambientalista che ha come scopo quello di diffondere la bicicletta come mezzo di trasporto ecologico al fine di riqualificare l'ambiente, sia urbano che extraurbano. Il nome FIAB ha una voluta assonanza con quello della FIAT, proprio a voler dichiarare la presa di posizione contraria alla visione di un paese devoto al mezzo automobilistico⁹⁷. La federazione nasce a fine novembre del 1988 in un incontro avvenuto a Roma, anche se del 1983 è la nascita del Coordinamento Nazionale Amici della Bicicletta che avviene a Bologna, con la partecipazione di sei gruppi attivi sul territorio nazionale. Tra le prime proposte⁹⁸:

- organizzazione di conferenze;
- organizzazione di manifestazioni;
- sensibilizzazione per ottenere un sistema efficace treno+bici;

⁹⁷ <http://www.fiab-onlus.it/bici/la-fiab/storia-fiab/item/1621-non-utopia-federazione.html>

⁹⁸ <http://www.fiab-onlus.it/bici/la-fiab/storia-fiab/item/1622-prima-della-fiab2.html>

- pubblicizzare come modello di riferimento le ciclovie scandinave.

Altre date significative che hanno segnato i primi passi di FIAB sono le seguenti. Il 6 maggio 1984 a Firenze si riunisce il coordinamento per discutere e presentare la prima proposta per la Riforma del Codice della Strada, un primo passo per il discorso che ancora oggi la federazione porta avanti, per arrivare a considerare la bicicletta un vero mezzo di trasporto. Tra le proposte allora presentate si chiedeva la possibilità per il ciclista di circolare nelle strade a senso unico mantenendo la destra, la possibilità di svolta a destra con semaforo rosso, la costituzione di una striscia ciclabile tra il marciapiede e la corsia per le auto⁹⁹. Nel 1988 viene organizzato dal gruppo locale TUTTINBICI il primo Cicloraduno Nazionale di 4 giorni a Reggio Emilia, un vero e proprio successo in termini di partecipazione e anche per l'entusiasmo che scaturisce¹⁰⁰.

La FIAB riunisce oltre 130 associazioni autonome locali con i medesimi obiettivi: bicicletta come mezzo di trasporto e bicicletta per viaggiare in modo sostenibile. Per questi fini vengono organizzate manifestazioni per sensibilizzare l'opinione pubblica e le istituzioni e continuamente presentati proposte e progetti. FIAB fa anche educazione proponendo attività didattiche nelle scuole, pubblica un periodico, la rivista BC, e altri manuali tecnici, carte e guide cicloturistiche, potendo contare sul proprio Centro Studi Riccardo Gallimbeni che pubblica quaderni tecnici sui diversi temi della mobilità ciclistica¹⁰¹.

Il progetto BICITALIA riguarda la rete di ciclovie nazionali di lunga percorrenza, ovvero di dimensione sovraregionale o transfrontaliera. Sul sito web vengono dichiarati i motivi per i quali ha ragione d'esistere una rete di questo tipo¹⁰²:

- corridoi liberi dal traffico e totalmente dedicati alla bicicletta, mezzo di trasporto pulito e sostenibile, contrapposti alle pesanti infrastrutture per strade, ferrovie e navigazione;
- incentivo al turismo responsabile che non deturpa e sfrutta i paesaggi che esplora;
- conservazione del territorio, visto il primario tentativo di recuperare la viabilità minore esistente o potenziale, come gli argini dei fiumi, le linee ferroviarie dismesse o le strade vicinali poco trafficate;
- sviluppo delle economie locali grazie all'ospitalità, il ristoro, le guide turistiche, l'assistenza tecnica;
- valorizzazione dell'intermodalità con obiettivo primario la soluzione treno+bici.

Le piste¹⁰³:

Bicitalia 1 - Ciclopista del Sole (corrisponde con EuroVelo 7)

Distanza: 3000 km

Regioni: Trentino Alto-Adige, Lombardia, Emilia-Romagna, Toscana, Umbria, Lazio, Campania, Basilicata, Calabria, Sicilia

⁹⁹ <http://www.fiab-onlus.it/bici/la-fiab/storia-fiab/item/1648-codice-sasso-belzebu.html>

¹⁰⁰ <http://www.fiab-onlus.it/bici/la-fiab/storia-fiab/item/1739-primoraduno-nazionale.html>

¹⁰¹ <http://www.fiab-onlus.it/bici/la-fiab/chi-siamo.html>

¹⁰² <http://www.bicitalia.org/it/bicitalia/il-progetto>

¹⁰³ <http://www.bicitalia.org/images/rete-bicitalia-2017.jpg>

<https://it.wikipedia.org/wiki/Bicitalia>

<http://www.bicitalia.org/it/bicitalia/gli-itinerari-bicitalia>

Partenza: Brennero/Val Pusteria

Arrivo: Palermo

Bicitalia 2 - Ciclovie del Po e delle Lagune (corrisponde con EuroVelo 8)

Distanza: 1300 km

Regioni: Piemonte, Lombardia, Emilia-Romagna, Veneto

Partenza: Pian del Re

Arrivo: Delta Po

Bicitalia 3 - Ciclovie Francigena (corrisponde con EuroVelo 5)

Distanza: 2000 km

Regioni: Lombardia, Emilia-Romagna, Liguria, Toscana, Lazio, Campania, Basilicata, Puglia

Partenza: Como

Arrivo: Brindisi

Bicitalia 4 - Ciclovie dei Fiumi del Triveneto

Distanza: 1000 km

Regioni: Veneto, Trentino Alto Adige, Friuli Venezia Giulia

Partenza: Fiume Adige

Arrivo: Fiume Isonzo

Bicitalia 5 - Ciclovie Romea

Distanza: 800 km

Regioni: Veneto, Friuli Venezia Giulia, Emilia Romagna, Toscana, Umbria, Lazio

Partenza: Tarvisio

Arrivo: Roma

Bicitalia 6 - Ciclovie Adriatica (corrisponde con EuroVelo 8)

Distanza: 1300 km

Regioni: Veneto, Friuli Venezia Giulia, Emilia Romagna, Marche, Abruzzo, Molise, Puglia

Partenza: Trieste

Arrivo: Santa Maria di Leuca

Bicitalia 7 - Ciclovie Romagna-Versilia

Distanza: 400 km

Regioni: Emilia-Romagna, Toscana

Partenza: Rimini

Arrivo: Viareggio

Bicitalia 8 - Ciclovie Conero-Argentario

Distanza: 400 km

Regioni: Marche, Umbria, Toscana

Partenza: Ancona

Arrivo: Argentario

Bicitalia 9 - Ciclovie Salaria

Distanza: 300 km
Regioni: Lazio, Marche
Partenza: Roma
Arrivo: San Benedetto del Tronto

Bicitalia 10 - Ciclovía dei Borboni
Distanza: 400 km
Regioni: Puglia, Basilicata, Campania
Partenza: Bari
Arrivo: Napoli

Bicitalia 11 - Ciclovía degli Appennini
Distanza: 1800 km
Regioni: Liguria, Emilia Romagna, Toscana, Umbria, Marche, Abruzzi, Molise, Puglia, Basilicata, Calabria
Partenza: Colle di Cadibona
Arrivo: Reggio Calabria

Bicitalia 12 - Ciclovía Pedemontana Alpina
Distanza: 1100 km
Regioni: Friuli Venezia Giulia, Veneto, Lombardia, Piemonte, Liguria
Partenza: Trieste
Arrivo: Savona

Bicitalia 13 - Ciclovía dei Tratturi
Distanza: 300 km
Regioni: Abruzzo, Molise, Lazio, Campania
Partenza: Vasto
Arrivo: Gaeta

Bicitalia 14 - Ciclovía dei Tre Mari
Distanza: 600 km
Regioni: Puglia, Basilicata, Campania
Partenza: Otranto
Arrivo: Sapri

Bicitalia 15 - Ciclovía Svizzera-Mare (corrisponde con EuroVelo 8)
Distanza: 500 km
Regioni: Piemonte, Liguria
Partenza: Domodossola
Arrivo: Imperia

Bicitalia 16 - Ciclovía Ti-Bre Dolce
Distanza: 450 km
Regioni: Veneto, Lombardia, Emilia-Romagna, Toscana
Partenza: Verona

Arrivo: Livorno

Bicitalia 17 - Ciclovia dell'Adda

Distanza: 350 km

Regioni: Lombardia

Partenza: Stelvio

Arrivo: Cremona

Bicitalia 18 - Fano Grosseto

Distanza: 450 km

Regioni: Marche, Umbria, Toscana

Partenza: Fano

Arrivo: Marina di Grosseto

Bicitalia 19 - Ciclovia Tirrenica

Distanza: 1300 km (corrisponde con EuroVelo 8)

Regioni: Liguria, Toscana, Lazio, Sardegna

Partenza: Ventimiglia

Arrivo: Latina + Sardegna

Bicitalia 20 - Ciclovia AIDA

Distanza: 950 km

Regioni: Piemonte, Lombardia, Veneto, Friuli-Venezia Giulia

Partenza: Susa

Arrivo: Trieste

Bicitalia 21 - Ciclovia Valeria

Distanza: 300 km

Regioni: Lazio, Abruzzo

Partenza: Roma

Arrivo: Pescara

Bicitalia 22 - Ciclovia Alpe Adria Radweg

Distanza: 300 km

Regioni: Friuli-Venezia Giulia

Partenza: Tarvisio

Arrivo: Grado

FOTO <http://www.bicitalia.org/images/rete-bicitalia-2017.jpg>

Progetti virtuosi

Italia

GARDA BY BIKE

Dove: Lombardia, Trentino Alto-Adige, Veneto

Info: 140 km, su pista ciclabile, da Capo Reamol a Limone sul Garda

Descrizione: Il percorso è ancora in fase di completamento (si prevede entro il 2021) e si tratta di un itinerario ad anello che circonda tutto il Lago di Garda. La posizione è strategica perché si trova all'incrocio tra i due itinerari europei EuroVelo 7 e EuroVelo 8 e quindi ne è direttamente collegato. La pista ciclabile, una volta conclusa, sarà larga 2,5 metri, interamente dedicata a pedoni e ciclisti e la pavimentazione di un materiale simile al legno ma resistente alle intemperie. Tra gli obiettivi del progetto c'è anche la sostenibilità ambientale, abbassando le emissioni di CO2 grazie alla pista che collegherà 19 comuni, l'incremento del turismo nella zona e la destagionalizzazione dei flussi. Alcuni tratti sono già praticabili.

Peculiarità:

- La pista è pensata per recuperare tratti esistenti e oggi inutilizzati come vecchie gallerie per il traffico automobilistico oggi dismesse.
- Anche se il percorso prevede diversi livelli di preparazione fisica a causa del dislivello (il tratto impegnativo è lungo 27 km), a completamento progetto saranno presenti servizi complementari come i battelli, per consentire a tutti di portare a termine l'itinerario. Trattandosi di una pista in sede protetta il percorso è adatto anche a famiglie con bambini ed è possibile osservare il lago e le meraviglie naturali circostanti in tutta tranquillità.
- Il progetto per intero sarà costituito da un'immagine coordinata unica che riguarderà la segnaletica e le mappe cartacee.

Criticità:

- Non essendo ancora concluso il progetto, non esiste al momento un sito ufficiale del percorso e le informazioni precise a riguardo.

13/07/2018

<http://www.ehabitat.it/2018/04/20/garda-by-bike/>

<https://viaggi.corriere.it/viaggi/vacanze/sul-garda-la-ciclabile-piu-spettacolare-deuropa/>

<http://www.provincia.brescia.it/cittadino/sport-e-giovani/notizia/garda-bike-un-anello-ciclabile-di-190-km-attorno-al-lago-di-garda>

VENTO

Dove: Piemonte, Lombardia, Emilia-Romagna, Veneto

Info: 679 km,

Descrizione: VenTo è un progetto di un gruppo di esperti di pianificazione territoriale del Politecnico di Milano ed è una tratta cicloturistica di lunga distanza, rientra tra i primi quattro progetti da finanziare nelle Legge Quadro sulla mobilità Ciclistica presentata a fine 2017. Il progetto prevede un radicale cambiamento per il turismo sostenibile del Nord Italia vista l'economia che andrebbe a muovere, parlando della nascita di tantissimi nuovi servizi legati al cicloturismo. A tal proposito sul sito web del progetto sono visibili tutte le stime fatte in termini di guadagno. Parte del percorso già esiste e costeggia per lo più le rive del fiume Po, ma servono altri 129 milioni per concludere i pezzi mancanti. In alcuni tratti si sovrappone al tracciato europeo EuroVelo 8 e a quello italiano BICITALIA 2, passando dalla sponda destra a quella sinistra del Po e recuperando molti tratti di ciclabili esistenti e lungo gli argini.

Una nota interessante è che sul sito sono visionabili tutti gli interventi e le problematiche da affrontare, il che avvicina ancora di più le finalità del progetto all'utente. Si tratta inoltre di un buon esempio per chi si affaccia al mondo del cicloturismo e deve conoscerne aspetti positivi e criticità riscontrabili.

Peculiarità:

- Una volta completata, VenTo sarà la ciclabile più lunga d'Italia e collegherà molti piccoli centri a grandi città, passando per numerosi paesaggi naturali. Darà la possibilità a molte realtà piccole di avere maggiore visibilità e di essere conosciute, sia da turisti italiani che stranieri.
- La progettazione strategica del tracciato ha optato per far coincidere molti punti con le linee ferroviarie e gli attracchi fluviali, per aumentare il possibile bacino d'utenza. Si incentiverà così di conseguenza anche l'implementazione dell'intermodalità.
- L'obiettivo di VenTo è diventare una pista ciclo-pedonale, quindi vietata al transito delle auto, una ragione per essere praticato da tutti in tutta sicurezza.

Criticità:

- Ad oggi i tratti di pista ciclabile autentica esistenti sono lunghi solo 102 km, pari al 15% dell'intero percorso. 284 km (42%) sono argini dei fiumi e sono facilmente trasformabili in piste ciclabili, mentre 293 km (43%) richiedono proprio nuovi interventi ex novo, sia leggeri che pesanti, come la costruzione di nuovi ponti.

13707/2018

<http://www.progetto.vento.polimi.it/index.html>

GRAB

Dove: Lazio - Roma

Info: 44 km, strade asfaltate e in sterrato, dall'Arco di Costantino al Foro Imperiale

Descrizione: Il Grande Raccordo Anulare delle Bici è un anello diviso in 24 tappe che va toccare sia punti classici della città romana, sia angoli meno noti tutti da scoprire. Il progetto si rivolge ai cittadini che vogliono utilizzare un'alternativa all'auto (risparmiando anche tempo) ma anche ai turisti che vogliono visitare Roma in bici ed è stato presentato nel 2015 ricevendo molta attenzione, anche sul piano internazionale.

L'idea GRAB è frutto di un lavoro collettivo coordinato da VeloLove, che ha coinvolto cittadini, comitati, associazioni e istituzioni, tra cui Legambiente e Touring Club. Uno studio di Confindustria-Ancma ha dimostrato che per ogni euro speso per realizzare il GRAB ne farà guadagnare cinque alla Capitale e al Paese nel giro di pochi anni, grazie all'incremento del turismo. Saranno recuperati i pochi tratti di piste ciclabili già esistenti e che verranno unite con la rete del trasporto pubblico, poiché la ciclabile incrocerà 8 stazioni della metropolitana, 13 fermate di 6 linee tram diverse e 3 stazioni ferroviarie. Per questo motivo è prevista anche la costruzione di velostazioni per parcheggiare la bicicletta in sicurezza. Sul sito web ufficiale del progetto è possibile scaricare la traccia GPX, la mappa, il file con le informazioni sui fondi stradali e i luoghi di interesse.

Peculiarità:

- Il progetto darà nuova vita a zone degradate di Roma, attualmente occupate da discariche di rifiuti o mal frequentate.

- I punti di interesse storico e culturale si libereranno dall'invasione delle automobili e dal traffico costante.
- L'accessibilità universale sarà garantita da un'adeguata larghezza della ciclovia, dalla scorrevolezza del fondo stradale, dalla sede protetta ovunque il percorso attraversa vie aperte al traffico veicolare.

Criticità:

- Ad oggi non tutti i tratti sono asfaltati, alcuni tratti sono sterrati e presentano saliscendi.
- Durante i periodi di piena del Tevere e dell'Aniene il tratto di ciclabile che corre lungo il fiume viene chiuso e bisogna fare deviazioni nel centro storico, allungando i tempi di percorrenza.
- Il tratto lungo l'Aniene, dall'incrocio con la Nomentana fino all'incrocio con la Tiburtina, è una zona un po' isolata ed è consigliabile percorrerlo in compagnia.

13/07/2018

<http://velolove.it/grab/>

CORONA DI DELIZIE

Dove: Piemonte

Info: 90 km, su piste ciclabile e strade a basso traffico,

Descrizione: Un anello che corre intorno a Torino e tocca le Residenze Reali volute dalla famiglia sabauda tra '500 e '600, passando per Abbadia di Stura, Collegno, Moncalieri e Stupinigi. A portare avanti il progetto dal 1999 è stata l'associazione Bici&Dintorni, federata torinese della FIAB (Federazione italiana amici della bicicletta). I

lavori si sono conclusi nel 2011. Si inserisce nel progetto Corona Verde, coinvolge ben 93 comuni e l'obiettivo è collegarla con la cintura verde, rappresentata dal patrimonio naturale dei parchi metropolitani, dei fiumi e delle aree rurali ancora poco alterate.

La parte praticabile in bici si estende per 90 km con 7 varianti storiche e si può decidere di partire da che punto si vuole. Lungo l'itinerario si trovano diverse stazioni: Collegno, Moncalieri, Settimo, Borgaro, Venaria e Torino. Sul sito di Bici&Dintorni è disponibile una cartina dettagliata e un *road book* con i maggiori punti di interesse e i consigli. Tra le informazioni presenti anche le fotografie e le descrizioni di alcuni punti critici.

Peculiarità:

- Percorso facile e praticabile da tutti ed è contrassegnato a un logo.
- Disponibile l'App "Corona in bici" per orientarsi lungo il tracciato e calcolare le distanze. Sono disponibili le informazioni su 5 macro categorie (Ospitalità, Natura e Cultura, Cibo e prodotti locali, Sport e tempo libero, Servizi per il ciclista) che rimandano a oltre 50 sottocategorie e circa 600 punti di interesse (Residenze Reali, castelli e musei, ristoranti, agriturismi, alberghi e bed & breakfast, ma anche parchi naturali, cascine e aziende agricole e, infine, aree attrezzate, noleggio bici e bike sharing, fontane e servizi igienici)

-

Criticità:

- La pista non è in sede protetta per tutto il percorso.

13/07/2018

<https://www.biciedintorni.it/wordpress/itinerari/corona-di-delizie-in-bicicletta/>
<http://www.peveradasnc.it/mtb/percorsi/coronadelizie.htm>

CICLOVIA DELL'UNESCO

Dove: Lombardia

Info: 47 km, su strade in asfalto a basso traffico e poco sterrato, da Mantova a Sabbioneta

Descrizione: Il percorso attraversa diverse piccole cittadine e, a metà strada, le zone umide del Parco Oglio Sud, caratterizzato da paesaggi e ambienti molto suggestivi. Il suo nome invece deriva dal fatto che la città di partenza e quella di arrivo sono entrambe Patrimonio UNESCO. L'itinerario si inserisce nel percorso BICITALIA 16 della Ciclovia Tirrenica (TiBre dolce). La cartina viene fornita presso l'ufficio turistico del Comune di Mantova. Alla confluenza tra il fiume Oglio e il fiume Po si è quasi a metà percorso ed è presente lo storico ponte di chiatte del 1926, che però è possibile trovare chiuso d'estate a causa delle magre del fiume, per poterlo attraversare è necessario informarsi preventivamente sul sito della Provincia di Mantova.

Peculiarità:

- Il percorso è totalmente pianeggiante e quindi adatto a tutti.
- Buona segnaletica che indirizza lungo tutto il percorso.
- L'ultima tappa è Sabbioneta, considerata Patrimonio UNESCO perché esempio della città ideale secondo le teorie rinascimentali, ovvero una città di fondazione costruita nell'arco di tre decenni per volontà del principe Vespasiano I Gonzaga.

Criticità:

- L'asfalto che caratterizza i 41 km delle strade a basso traffico che si attraversano è purtroppo a tratti sconnesso.
- Non esiste un sito web ufficiale della ciclovia e le informazioni, tra cui la mappa del percorso e il GPX, sono disponibili su siti diversi. Meglio fare riferimento a quello dell'Ufficio Mantova Sabbioneta Patrimonio Mondiale Unesco.

13/07/2018

<http://www.mantovasabbioneta-unesco.it/index.php/in-bici?jij=1531514319104>
<http://www.bicitalia.org/it/percorsi/88-ciclovia-dell-unesco>

LA VIA SILENTE

Dove: Campania

Info: 600 km, 70% su strade asfaltate a basso traffico e sterrato

Descrizione: Un percorso circolare all'interno della riserva della Biosfera MAB Cilento, suddiviso in 15 tappe, più una opzionale che arriva sulla vetta del Monte Cervati, lungo i percorsi costieri e tra i monti del Parco Nazionale del Cilento, Vallo di Diano e Alburni. Il progetto è nato nel 2014 con l'Associazione "La Via Silente" da un gruppo di ragazzi cilentani che si occupano di promuovere e monitorare l'intero percorso. Sul sito web ufficiale sono disponibili numerose informazioni. Per ogni tappa, per esempio, c'è una breve descrizione, la geolocalizzazione del tracciato sulla mappa, il profilo altimetrico e indicazioni

su dove mangiare, dormire, cosa vedere e cosa fare, indicando strutture convenzionate con il parco. Si possono anche scaricare i tracciati GPS per ogni tappa, ci sono consigli per l'equipaggiamento della bici e due proposte di viaggio organizzate con prezzi prestabiliti.

Peculiarità:

- Il nome del percorso deriva dal fatto che numerosi dei territori che si attraversano, come i piccoli borghi sulle colline, affacciati sul mare o in mezzo alle valli, sono caratterizzati da ambienti tranquilli, lontani dai rumori delle grandi città.
- Per avere un controllo sulla quantità di fruitori, l'associazione ha studiato un modo: presso la sede, a Castelnuovo Cilento, ci si può registrare e ritirare "La Silentina". Si tratta di un documento con le proprie generalità e, come un passaporto, presenta gli spazi per i timbri delle strutture ricettive e dei punti ristoro convenzionati con il parco, presso i quali si possono avere prezzi agevolati.
- Sul sito web c'è una sezione dedicata alle news dove gli utenti possono caricare le loro foto fatte durante la vacanza e votare quelle degli altri.

Criticità:

- Il percorso, con i suoi dislivelli e il 30% delle strade in sterrato, risulta adatto a un'utenza un minimo allenata. Viene consigliato l'utilizzo della bici tuttoterreno o ibrida che hanno ruote più robuste e il manubrio più adatto alla spinta in salita.

13/07/2018

<https://www.laviasilente.it/content/>

VAL DI SOLE

Dove: Trentino Alto-Adige

Info: 33,8 km, pista ciclabile, dal Ponte di Mostizzolo a Cogolo

Descrizione: Il sito web da cui prendere le informazioni è quello dell'Agenzia del turismo delle Valli di Sole, in cui sono presenti, sempre per la categoria bici e collegate alla ciclovie, numerose altre proposte. Alcuni esempi sono i percorsi per il downhill, i bike park anche per i più piccoli e le scuole di bike. Il periodo consigliato per percorrere l'itinerario va da aprile a novembre. La ciclabile si sviluppa interamente lungo il percorso del fiume Noce e si suddivide essenzialmente in tre tappe: parte alta, parte centrale e parte bassa. Si possono scegliere alcune varianti, utilizzare gli altri mezzi di trasporto come la funivia, la seggiovia, il treno e l'autobus, tutti attrezzati per il trasporto delle biciclette. Sempre dal sito è scaricabile un opuscolo con le informazioni necessarie sui servizi per il ciclista, i punti di interesse e i punti info turistici, e la cartina del percorso. Anche le strutture ricettive sono segnalate lungo tutto il tragitto e sono prenotabili direttamente dal sito. Inoltre è visibile il profilo altimetrico dell'intero percorso.

Una caratteristica importante che riguarda in generale le piste ciclabili del Trentino è la visione integrata dell'offerta, grazie alla quale tutti i progetti e le proposte vengono pubblicate sul sito del Turismo del Trentino e dunque sono visionabili dalla stessa piattaforma. Un sistema molto comodo per il turista.

Peculiarità:

- La pista ciclabile è stata costruita ricalcando antiche strade di collegamento, di campagna, arginali. Il percorso è adatto a tutti perché non presenta un grosso dislivello e il fondo stradale in asfalto è facilmente praticabile.

Criticità:

xxx

13/07/2018

<http://outdoor.valdisole.net/IT/Pista-Ciclabile/#dmdtab=oax-tab1>

SENTIERO VALTELLINA

Dove: Lombardia

Info: 114 km, pista ciclabile su asfalto e sterrato e alcuni tratti in strada a traffico promiscuo, da Colico a Bormio

Descrizione: Un itinerario ciclo-pedonale che segue il corso del fiume Adda, è stato reso possibile grazie alla partecipazione delle Comunità Montane della Valtellina che hanno realizzato e provvedono alla manutenzione del tratto di loro competenza. Vi si può accedere da numerosi punti e lungo il suo percorso si incontrano 40 aree di sosta e 7 punti noleggio. Fa parte di BICITALIA 17, la Ciclovía dell'Adda. Il sentiero parte dal centro del paese di Colico, segue poi il lungo lago e si inoltra nella riserva faunistica del Pian di Spagna per poi proseguire verso gli altri paesi. In tutto le tappe del percorso sono 4 e sul sito web ufficiale vengono descritte passo a passo con fotografie e chilometraggio, indicando caratteristiche del fondo stradale, possibili varianti da intraprendere, informazioni su uffici turistici, strutture ricettive, punti ristoro e punti noleggio.

La segnaletica è stata progettata nel rispetto del Codice della Strada.

Peculiarità:

- La tratta ferroviaria corre parallela al percorso ciclabile, si può dunque in ogni momento decidere di prendere il treno per accorciare dei tratti oppure cominciare la ciclabile dal punto che più interessa.
- Lungo tutto il percorso si incontrano bellezze naturali da osservare, dal lago ai monti, dai parchi alle aree boschive.

Criticità:

- Non tutto il percorso si trova su pista ciclabile in sede protetta e le caratteristiche del fondo, a volte naturale o in sterrato, richiedono una bicicletta adeguata.
- Le informazioni non sono contenute tutte sullo stesso sito, per esempio la traccia GPX è scaricabile dal sito di Bicitalia, mentre la cartina dal sito Valtellina Turismo.

14/07/2018

<http://www.valtellina.it/it/bike/cicloturismo/percorsi/sentiero-valtellina>

<http://sentiero.valtellina.it/#>

<http://www.bicitalia.org/it/percorsi/107-il-sentiero-della-valtellina>

<http://www.altareziainews.it/2016/03/24/il-sentiero-valtellina-a-piedi-o-in-bici-e-una-realta-turistica-impo rtante/#prettyPhoto>

CICLOVIA DEL VOLTURNO

Dove: Molise, Campania

Info: 144 km, su strade di campagna in sterrato e poche strade in asfalto, da Rocchetta al Volturmo a Capua

Descrizione: Il percorso ciclo-pedonale segue il fiume omonimo ed è stato studiato e attrezzato dall'Associazione Mtb & Trekking, con il sostegno economico di uno sponsor ufficiale, e completato nel 2011. Inizia ai piedi del Monte Azzone, al confine tra le regioni Lazio, Molise e Campania e, se percorso da nord verso sud, è in leggera discesa, con alcuni saliscendi abbastanza ripidi, quindi adatto anche ai meno allenati. Lungo l'itinerario c'è la possibilità di intraprendere delle variazioni lunghe o brevi, facili o più impegnative e si incontrano punti ristoro con prodotti locali, beni culturali da visitare e qualche servizio *bike friendly*. A metà percorso, dopo 65 km dalla partenza, si trova la città di Vairano Patenora. Da qui si possono prendere il treno e gli autobus. Sul sito web, al momento della stesura di questa tesi in aggiornamento, è possibile trovare la descrizione accurata del percorso, visualizzarlo sulla cartina e visionare il profilo altimetrico. Si possono scaricare gratis le tracce ed è presente una sezione blog che ospita commenti e segnalazioni in modo da avere aggiornamenti continui sullo stato del percorso ed eventuali problemi.

Peculiarità:

- Esiste una segnaletica apposita e riconoscibile che è stata disegnata dall'associazione. Ci sono numerose tabelle segnavia, cartine e altri cartelli.
- La lunghezza del percorso e la tappa a metà strada nella città di Vairano Patenora ricca di strutture ricettive, lo rende adatto all'escursione di un weekend.

Criticità:

- L'itinerario non è in sede protetta e passando per i centri storici di alcune cittadine, si trova su strade a traffico promiscuo dove è bene prestare attenzione, soprattutto durante l'immissione.
- I fondi in sterrato, anche se in buone condizioni, richiedono un'attrezzatura adeguata.

14/07/2018

<https://mediovolturmo.guideslow.it/ciclovia-del-volturmo/>

<http://www.bicitalia.org/it/percorsi/87-ciclovia-del-volturmo>

<http://www.cicloturismo.it/ciclovia-del-volturmo/>

CICLOVIA DELL'ACQUEDOTTO PUGLIESE

Dove: Campania, Basilicata, Puglia

Info: 500 km, pista ciclabile su sterrato e strade rurali e locali a basso traffico, da Caposele a Santa Maria di Leuca

Descrizione: 230 km del percorso sono in sede protetta, una vera e propria greenway, per il resto, in Salento e in Irpinia, si percorrono strade rurali e locali. Il percorso attraversa territori molto belli dal punto di vista naturalistico e anche cittadine interessanti da visitare per gli aspetti culturali, come Venosa, Castel del Monte o Alberobello. Si divide in 6 tratti e per ciascuno, sul sito web, è possibile scaricare la traccia GPS, vedere il profilo altimetrico e avere qualche informazione. Sul sito è presente anche una sezione news, una dedicata a

racconti e testimonianza e un'altra che riassume le tappe principali del progetto. Per non smarrire la direzione corretta bisogna seguire alcune tracce: gli impianti di captazione presso le sorgenti, i tantissimi ponti canale, opere che oltre alle tante gallerie servono a superare tratti vallivi e corsi d'acqua, gli impianti di sollevamento, le case cantoniere, gli edifici storici di acquedotto, gli impianti di potabilizzazione, i serbatoi pensili e le centrali idroelettriche. Momentaneamente, in attesa di una reale segnaletica, i "segnali" da seguire sono le cassette di ispezione, (dei piccoli edifici con l'anno di costruzione e la progressione in km della condotta), le antiche fontane di ghisa e i piccoli tombini circolari dell'acquedotto. Il progetto è tuttora in corso, 15 km sono stati finanziati e realizzati in Valle d'Itria dalla Regione Puglia. Nel 2015 è nato il "Coordinamento dal Basso per la Ciclovia dell'Acquedotto Pugliese", l'insieme di oltre 90 tra associazioni e imprese delle tre regioni che sostiene il completamento dell'opera per tutto il suo percorso. Comunque la ciclovia è inserita nel Sistema Nazionale delle Ciclovie Turistiche ed è una porzione della Ciclovia dei Borboni, BICITALIA 10.

Peculiarità:

- Una grande opportunità per recuperare e valorizzare l'enorme infrastruttura dell'acquedotto pugliese.
- Il comitato "Coordinamento dal Basso" ha organizzato per due anni consecutivi, nel 2015 e nel 2016, delle cicloesplorazioni aperte a tutti per mappare e promuovere il progetto della ciclovia, raccontando strada facendo le vicende storiche che hanno caratterizzato tutto il percorso.

Criticità:

- Bisogna adeguare i cancelli presenti lungo il percorso, su buona parte delle strade di servizio, per consentire il passaggio di ciclisti e pedoni e mettere in sicurezza gli attraversamenti e le barriere laterali.
- Manca una segnaletica lungo tutto il tracciato che sia identitaria e riconoscibile.

14/07/2018

<http://www.aqp.bike/>

<http://www.bicitalia.org/it/percorsi/86-ciclovia-dei-borboni>

Legislazione

Italia - Legge quadro sulla Mobilità Ciclistica

Il 2 dicembre 2017 è stata approvata dalla Commissione Trasporti del Senato¹⁰⁴ la Legge "Disposizioni per lo sviluppo della mobilità ciclistica e la realizzazione della rete nazionale di percorribilità ciclistica", il cui testo ricalca quello della Proposta di legge elaborata da FIAB diversi anni prima¹⁰⁵. La legge è stata pubblicata l'11 gennaio 2018 ed è entrata in vigore il 15 febbraio 2018 e contiene un programma davvero importante per la il futuro delle ciclovie italiane e di conseguenza la riduzione dell'inquinamento ambientale.

104

http://www.ansa.it/canale_ambiente/notizie/mobilita/2018/02/15/entra-in-vigore-oggi-la-legge-sulla-mobilita-ciclistica_39a3ee31-adaa-44ef-bb10-039678abd5f4.html 11/07/2018

¹⁰⁵ <http://www.fiab-onlus.it/bici/attivita/proposte-di-legge/item/1855-tutto-quello.html> 11/07/2018

L'Articolo 1 definisce le finalità delle presente legge, ovvero la promozione dell'uso della bicicletta in quanto mezzo di trasporto sia nelle attività quotidiane, ma anche a scopo turistico e di svago. Tutto ciò con conseguenze positive per l'ambiente, la mobilità urbana, la valorizzazione del territorio e dei beni culturali e lo sviluppo del turismo locale¹⁰⁶.

L'Articolo 2 fornisce chiarezza all'argomento dando delle importanti definizioni ai seguenti termini¹⁰⁷:

- ciclovia, itinerario che consente il transito delle biciclette in entrambe le direzioni, con diversi livelli di protezione per il ciclista;
- rete cicloviaria, è l'insieme delle ciclovie o di segmenti delle ciclovie uniti tra loro che presentano una segnaletica e delle descrizioni in itinere;
- via verde ciclabile/greenway, in sede propria lontano dalle strade a traffico motorizzato, viene chiamata anche Greenway;
- sentiero ciclabile/percorso natura, sentiero o itinerario nei parchi o zone protette, può essere a bordo fiume o in ambito rurale in cui deve essere garantita la sicurezza;
- strada senza traffico, con passaggio di veicoli inferiore a 50 unità al giorno;
- strada a basso traffico, con passaggio di veicoli inferiore a 500 unità al giorno con punte che non superano i 50 veicoli all'ora;
- strada 30, strada urbana o extraurbana con sezione della carreggiata non inferiore a 3 metri di larghezza, dedicata ai veicoli non a motore o quelli ad uso agricolo autorizzati, con limite di 30 km/h.

L'Articolo 3 dichiara che entro sei mesi dall'entrata in vigore della legge (15 luglio 2018) deve essere approvato il Piano Generale della Mobilità Ciclistica, il quale ha due settori principali di intervento: la mobilità ciclistica in ambito urbano/metropolitano e quella nei percorsi regionali, nazionali e europei. Il Piano ha durata tre anni e deve considerare¹⁰⁸:

- obiettivi annuali;
- ciclovie rete BICITALIA;
- quadro risorse finanziarie;
- coordinamento enti locali;
- atti amministrativi, regolamentari e di indirizzo da adottare;
- azioni per lo sviluppo della mobilità ciclistica in ambito urbano (tra cui sicurezza, interscambio modale con trasporto ferroviario e pubblico locale).

L'Articolo 4 porta l'attenzione sulla rete di ciclovie nazionale BICITALIA, come sistema integrato con la rete ciclabile transeuropea EuroVelo, dettando i criteri di sviluppo da seguire come l'integrazione e l'interconnessione con le reti infrastrutturali, il collegamento con le aree naturali protette, i comuni limitrofi, le reti ciclabili urbane e altre di percorrenza turistica, l'utilizzo eventuale di viabilità minore esistente¹⁰⁹.

L'Articolo 5 parla dei Piani Regionali della Mobilità Ciclistica, con cadenza triennale e in coerenza con il Piano Regionale dei Trasporti e della Logistica e il Piano Nazionale della Mobilità Ciclistica, da approvare entro il 15 luglio 2019. Il Piano definisce¹¹⁰:

- rete ciclabile regionale, coerente con rete BICITALIA;
- individuazione di ciclovie;

¹⁰⁶ legge pag. 1

¹⁰⁷ legge pag. 1-2

¹⁰⁸ legge pag. 2-3

¹⁰⁹ legge pag. 3

¹¹⁰ legge pag. 4

- itinerari in zone rurali;
- interscambio tra bici e altri mezzi;
- sistema aree sosta e servizi, particolare attenzione ai percorsi extraurbani;
- predisposizione reti ciclabili urbane e extraurbane, aree di sosta, sicurezza pedoni e ciclisti, uso bicicletta in aree urbane;
- recepimento in pianificazione territoriale e urbanistica;
- comunicazione, educazione e formazione per promozione bicicletta e mezzi trasporto pubblico.

L'Articolo 6 parla del Piano Urbano della Mobilità Ciclistica, il Biciplan, da adottare entro il 19 agosto 2019. Il Piano prevede diversi interventi¹¹¹:

- rete itinerari ciclabili;
- raccordo con zone a priorità ciclabile, isole ambientali, strade 30, aree pedonali, zone residenziali e a traffico limitato;
- interventi per risolvere punti critici con il traffico automobilistico;
- incentivare uso bici per spostamenti casa-scuola e casa-lavoro;
- integrazione con servizi di trasporto pubblico;
- maggiore sicurezza per ciclisti;
- contrasto al furto di biciclette;
- spazi per sosta biciclette;
- maggiori servizi *bike-sharing*;
- promozione e comunicazione per sensibilizzare all'utilizzo della bicicletta e della mobilità sostenibile.

L'Articolo 7 contiene particolari disposizioni per le città metropolitane e le province al fine di pianificare interventi per promuovere la bicicletta come mezzo di trasporto¹¹².

L'Articolo 8 contiene, invece, le disposizioni per i comuni e in particolare per¹¹³:

- velostazioni, ovvero veri e propri centri per il deposito custodito delle biciclette, l'assistenza tecnica il noleggio;
- spazi comuni per deposito biciclette, all'interno degli edifici residenziali e nei posti di lavoro;
- stalli per biciclette, ad uso pubblico e pertinenziale.

L'Articolo 9 porta alcune modifiche al Codice della Strada. All'Articolo 1, Comma 2 sostituisce alle parole "al principio della sicurezza stradale" le seguenti "ai principi della sicurezza stradale e della mobilità sostenibile" e dopo le parole "fluidità della circolazione" aggiunge "; di promuovere l'uso dei velocipedi". All'Articolo 61, Comma 1, Lettera C sostituisce le parole "Gli autobus da noleggio, da gran turismo e di linea possono essere dotati di strutture portasci o portabagagli applicate posteriormente a sbalzo, in deroga alla predetta lunghezza massima" con "Gli autobus da noleggio, da gran turismo e di linea possono essere dotati di strutture portasci, portabiciclette o portabagagli applicate a sbalzo posteriormente o, per le sole strutture portabiciclette, anche anteriormente". All'Articolo 164, dopo il Comma 2 si è aggiunto il Comma 2-bis che cita "Nel caso di autobus da noleggio, da gran turismo e di linea, in deroga al Comma 2, è consentito l'utilizzo di strutture portabiciclette applicate a sbalzo anteriormente; tale struttura può sporgere

¹¹¹ legge pag.4-5

¹¹² legge pag.5

¹¹³ legge pag.5

longitudinalmente dalla parte anteriore fino ad un massimo di 80 cm dalla sagoma propria del mezzo¹¹⁴.

L'Articolo 10 definisce la provenienza dei finanziamenti per la messa in atto dei programmi. Tali finanziamenti verranno presi dai fondi stanziati nel 2015 pari a 17 milioni per il 2016, 37 milioni per il 2017 e 37 milioni per il 2018¹¹⁵, dalle risorse destinate ai programmi per la mobilità sostenibile, dai fondi strutturali e di investimento europei, dalle risorse individuate dalle regioni e dagli enti locali, eventuali sponsor privati, donazioni e altro¹¹⁶.

L'Articolo 11, nonché l'ultimo, stabilisce che il 30 giugno di ogni anno il Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti deve presentare alle Camere una relazione sullo stato di attuazione della legge. Diversa è invece la situazione per le province autonome di Trento e Bolzano, che entro il 1 aprile di ciascun anno devono presentare una relazione al Ministro sopra citato¹¹⁷.



Piemonte

Con la Legge Regionale del 27 luglio 2015 la regione Piemonte ha approvato il "Progetto di rete ciclabile di interesse regionale"¹¹⁸, una rete di ciclovie continue e sicure che attraversano il territorio piemontese da nord a sud e da ovest a est, collegandosi ad ulteriori ciclovie di altre regioni, la rete BICITALIA e quella di EuroVelo. Il progetto era stato presentato in regione da FIAB nel 2009. Tra gli itinerari proposti è presente anche la Via Ticino che corrisponde pressoché alla Ciclabile del Parco Piemontese dell'area MAB Valle del Ticino.



Lombardia

L'11 aprile 2014 viene approvato il Piano regionale della Mobilità Ciclistica¹¹⁹ sulla base della Legge Regionale del 30 aprile 2009 "Interventi per favorire lo sviluppo della mobilità ciclistica"¹²⁰. Il Piano individua la rete delle 17 ciclovie regionali collegandole a quelle provinciali e comunali, appoggiando e favorendo lo sviluppo dell'intermodalità treno+bici, proponendo una

¹¹⁴ legge pag.6

¹¹⁵ <http://www.gazzettaufficiale.it/eli/id/2015/12/30/15G00222/sg> articolo 1, comma 640

¹¹⁶ legge pag.7

¹¹⁷ legge pag.6

¹¹⁸ legge regionale in appendice??

¹¹⁹ piano regionale in appendice??

¹²⁰ legge regionale in appendice??

segnaletica unitaria e una serie di norme tecniche per gli Enti Locali¹²¹.

Strade e Itinerari ciclabili

Prima di tutto bisogna considerare che la bicicletta è un veicolo e quindi è soggetta al Codice della Strada. Ma mente il ciclista deve rispettare le norme stradali al pari di un'automobile, al contempo il CdS non offre un adeguato supporto alla mobilità ciclistica. L'unico elemento che possiede un'adeguata segnalazione è la pista ciclabile, ovvero una strada dedicata interamente al transito delle biciclette e quindi in sede protetta. L'itinerario ciclabile, pur essendo stato inserito circa 10 anni fa come nuova tipologia di strada, è ancora privo di standard normativi, cioè non possiede una segnaletica specifica a tutela del ciclista. La stessa cosa per gli altri termini comunemente utilizzati in merito, come ciclostrada, strada a basso traffico, percorso adatto alle bici¹²².

Le strade che FIAB definisce adatte alla fruizione in bicicletta sono le seguenti¹²³:

- corsia ciclabile o ciclopedonale a lato della strada (come da CdS);
- pista ciclabile o ciclopedonale a lato della strada ma in sede protetta (come da CdS);
- pista/strada ciclabile;
- sentiero ciclabile o percorso natura;
- strada senza traffico;
- strada a basso traffico;
- strada ciclabile o ciclostrada (o strada 30), tipologia che dovrebbe corrispondere a quella definita dal CdS come Itinerario ciclabile.

La definizione di alcune strade non è presente perché già descritta nel paragrafo sulla Legge quadro sulla Mobilità Ciclistica.

L'itinerario ciclabile, per essere tale, viene definito da FIAB con le seguenti caratteristiche¹²⁴:

- avere un nome, un ente responsabile, un logo identificativo e un tema;
- avere caratteristiche tecniche che lo rendono percorribile tutto l'anno da persone normali, non per forza degli atleti;
- essere segnalato affinché il ciclista non perda la strada;
- essere cartografato su una mappa di qualità, in una scala tra 1:50.000 e 1:100.000;
- essere attrattivo e dotato di servizi;
- avere un certo grado di protezione per il ciclista;
- avere zone sosta e collegamenti ai servizi di accoglienza e intermodalità.

Classificazione delle strade - dal CdS, TITOLO I - Articolo 2¹²⁵

¹²¹

<http://www.regione.lombardia.it/wps/portal/istituzionale/HP/DettaglioRedazionale/istituzione/direzioni-generali/direzione-generale-infrastrutture-trasporti-e-mobilita-sostenibile/piano-regionale-mobilita-ciclistica> 11/07/2018

¹²² pedroni pag.20-21

¹²³ pedroni pag.22

¹²⁴ pedroni pag.24

¹²⁵ "Nuovo codice della strada", decreto legisl. 30 aprile 1992 n. 285 e successive modificazioni

<http://www.aci.it/i-servizi/normative/codice-della-strada/titolo-i-disposizioni-general/art-2-definizione-e-classificazione-delle-strade.html>

Si definisce "strada" l'area ad uso pubblico destinata alla circolazione dei pedoni, dei veicoli e degli animali. Le strade sono classificate, riguardo alle loro caratteristiche costruttive, tecniche e funzionali, nei seguenti tipi:

- *A - Autostrade;*
- *B - Strade extraurbane principali;*
- *C - Strade extraurbane secondarie;*
- *D - Strade urbane di scorrimento;*
- *E - Strade urbane di quartiere;*
- *F - Strade locali;*
- *F-bis. Itinerari ciclopedonali.*

Si riportano qui di seguito le definizioni dell'Articolo 4 del CdS¹²⁶ riguardo le tipologie di strade considerate ciclabili e tenute in conto nella fase progettuale:

- *C - Strada extraurbana secondaria: strada ad unica carreggiata con almeno una corsia per senso di marcia e banchine.*
- *D - Strada urbana di scorrimento: strada a carreggiate indipendenti o separate da spartitraffico, ciascuna con almeno due corsie di marcia, ed una eventuale corsia riservata ai mezzi pubblici, banchina pavimentata a destra e marciapiedi, con le eventuali intersezioni a raso semaforizzate; per la sosta sono previste apposite aree o fasce laterali esterne alla carreggiata, entrambe con immissioni ed uscite concentrate.*
- *E - Strada urbana di quartiere: strada ad unica carreggiata con almeno due corsie, banchine pavimentate e marciapiedi; per la sosta sono previste aree attrezzate con apposita corsia di manovra, esterna alla carreggiata.*
- *F - Strada locale: strada urbana od extraurbana opportunamente sistemata ai fini di cui al comma 1 non facente parte degli altri tipi di strade.*
- *F-bis. Itinerario ciclopedonale: strada locale, urbana, extraurbana o vicinale, destinata prevalentemente alla percorrenza pedonale e ciclabile e caratterizzata da una sicurezza intrinseca a tutela dell'utenza debole della strada.*

Dall'Articolo 5 del CdS¹²⁷.

Per le esigenze di carattere amministrativo e con riferimento all'uso e alle tipologie dei collegamenti svolti, le strade, come classificate ai sensi del comma 2, si distinguono in strade "statali", "regionali", "provinciali", "comunali", secondo le indicazioni che seguono. Enti proprietari delle dette strade sono rispettivamente lo Stato, la regione, la provincia, il comune [...].

¹²⁶ "Nuovo codice della strada", decreto legisl. 30 aprile 1992 n. 285 e successive modificazioni <http://www.aci.it/i-servizi/normative/codice-della-strada/titolo-i-disposizioni-general/art-2-definizione-e-classificazione-delle-strade.html>

¹²⁷ "Nuovo codice della strada", decreto legisl. 30 aprile 1992 n. 285 e successive modificazioni <http://www.aci.it/i-servizi/normative/codice-della-strada/titolo-i-disposizioni-general/art-2-definizione-e-classificazione-delle-strade.html>

Le strade extraurbane, ovvero le lettere B, C ed F si distinguono in Statali, Regionali, Provinciali e Comunali. Di seguito le definizioni dell'Articolo 6 del CdS¹²⁸ relative alle strade utili al progetto:

- *C - Provinciali, quando allacciano al capoluogo di provincia capoluoghi dei singoli comuni della rispettiva provincia o più capoluoghi di comuni tra loro ovvero quando allacciano alla rete statale o regionale i capoluoghi di comune, se ciò sia particolarmente rilevante per ragioni di carattere industriale, commerciale, agricolo, turistico e climatico.*
- *D - Comunali, quando congiungono il capoluogo del comune con le sue frazioni o le frazioni fra loro, ovvero congiungono il capoluogo con la stazione ferroviaria, tranviaria o automobilistica, con un aeroporto o porto marittimo, lacuale o fluviale, con interporti o nodi di scambio intermodale o con le località che sono sede di essenziali servizi interessanti la collettività comunale. Ai fini del presente codice, le strade "vicinali" sono assimilate alle strade comunali.*

Dall'Articolo 7 del CdS¹²⁹.

Le strade urbane di cui al comma 2, lettere D, E e F, sono sempre comunali quando siano situate nell'interno dei centri abitati, eccettuati i tratti interni di strade statali, regionali o provinciali che attraversano centri abitati con popolazione non superiore a diecimila abitanti.

<http://www.regione.piemonte.it/retescursionistica/cms/index.php/segnalatica/percorsi>

¹²⁸ "Nuovo codice della strada", decreto legisl. 30 aprile 1992 n. 285 e successive modificazioni
<http://www.aci.it/i-servizi/normative/codice-della-strada/titolo-i-disposizioni-general/art-2-definizione-e-classificazione-delle-strade.html>

¹²⁹ "Nuovo codice della strada", decreto legisl. 30 aprile 1992 n. 285 e successive modificazioni
<http://www.aci.it/i-servizi/normative/codice-della-strada/titolo-i-disposizioni-general/art-2-definizione-e-classificazione-delle-strade.html>

Segnaletica

La segnaletica dedicata agli itinerari ciclabili si differenzia in base al contesto di riferimento. Infatti per quanto concerne l'ambito naturalistico viene utilizzata quella proposta dal CAI, il Club Alpino Italiano, mentre in ambito urbano ci si deve attenere al Codice della Strada. In entrambi i casi verranno trattate in questa sede soltanto le tipologie di segnali attinenti al cicloturismo e ai fini progettuali.

Su questo argomento esiste un forte dibattito portato avanti dalla FIAB per uniformare lo stile delle due tipologie di segnaletica al fine di dare maggiore chiarezza al cicloturista. A differenza di molti altri paesi europei, l'Italia si trova pressoché indietro, non avendo adottato un linguaggio univoco. In attesa di una possibile conciliazione in tal senso, FIAB ha comunque proposto diversi anni fa un adeguamento alla segnaletica del Codice della Strada, per trovare una soluzione un po' più congeniale alle esigenze del ciclista/cicloturista.

La segnaletica nel contesto urbano

Nell'articolo 39 del Codice della Strada si parla di segnaletica. Le informazioni che qui seguono trattano soltanto i segnali riguardanti l'indicazione degli itinerari ciclabili previa proposta di modifica da parte di FIAB, e quelli di indicazione servizi.

Per quanto riguarda le dimensioni dei segnali, essendo disponibili in tre versioni in ordine di grandezza, sono state prese in considerazione le misure più piccole¹³⁰.

Segnali di direzione urbani:

- iscrizioni su una riga, 100 cm di larghezza per 20 cm di altezza
- iscrizioni su due righe, 100 cm di larghezza per 30 cm di altezza

Segnali di direzione extraurbani:

- iscrizioni su una riga, 130 cm di larghezza per 30 cm di altezza
- iscrizioni su due righe, 150 cm di larghezza per 40 cm di altezza

Segnali di indicazione servizi:

- 40 cm di larghezza per 60 cm di altezza

I materiali utilizzati per il supporto possono essere vari ma devono rispettare la Normativa Europea UNI EN 12899-1:

- materiale composito termoindurente rinforzato con fibre di carbonio (CG10),
- alluminio con purezza uguale o maggiore a 99,5 e stato di cottura semicrudo,
- materiale composito di resine termoindurenti rinforzanti con filamenti di carbonio VTR,
- lamiera di ferro tipo FEP01¹³¹.

La superficie deve essere poi rifinita con l'applicazione di una pellicola retroriflettente, prodotta da ditte in possesso del sistema di qualità in base alle norme europee UNI EN 29000¹³².

¹³⁰ 3G_Catalogo_Segnaletica_Stradale.pdf pag.3

¹³¹ 3G_Catalogo_Segnaletica_Stradale.pdf pag.4-5

¹³² 3G_Catalogo_Segnaletica_Stradale.pdf pag.5

Sul retro dei segnali devono esseri presenti, in modo indelebile o incisi, il nome della ditta costruttrice, il rivenditore, l'anno di fabbricazione e l'indicazione della certificazione conforme alla normativa.

I supporti della segnaletica devono esse in composito di resine CG10, conformi alla normativa europea UNI EN 12899-1, contenere il logo del fabbricante e la data di fabbricazione, che devono anch'esse essere indelebili o incise¹³³.

La proposta di FIAB per adeguarsi al CdS e trovare un compromesso che venga incontro alle esigenze del cicloturista è contenuta in un documento approvato dal Consiglio Nazionale il 14 gennaio 2005 e vengono illustrate qui di seguito le caratteristiche¹³⁴:

- Funzione - funzione principale dei segnali è di indicare le direzioni con bivi e svolte, le località da raggiungere e le distanze in km. Possono altresì indicare semplicemente l'itinerario ciclabile, con il nome e il logo dell'ente proponente;
- Colore - per gli ambiti urbani e destinazioni al loro interno il colore è bianco, per gli itinerari extraurbani viene utilizzato il marrone, come per i segnali turistici e di territorio. Il CdS usa questo colore riferendosi alla meta turistica, non al veicolo utilizzato, dunque in questo caso viene inserito il pittogramma della bicicletta;
- Forma - disponibile in due versioni, rettangolare per l'ambito urbano e a forma di freccia per quello extraurbano;
- Dimensione - rispetto ai cartelli del CdS le dimensioni sono ridotte, considerata la la percezione del ciclista che viaggia ad una velocità decisamente inferiore rispetto alle auto. Quello rettangolare 100 x 20 cm, quello a forma di freccia 130 x 35 cm. Si tratta di una decisione che si sposa bene in vista di un risparmio sui costi di produzione ma anche per l'inserimento in zone di pregio paesaggistico. I segnali rettangolari 40 x 60 cm mantengono la stessa dimensione;
- Simboli e caratteri - vengono rispettati quelli del CdS, con l'utilizzo di sigle e loghi di province e regioni, numeri di itinerari locali, nazionali o europei.

La segnaletica nel contesto naturalistico

Nel novembre del 1999 il Comitato Direttivo Centrale del CAI approva lo standard unico per la segnaletica escursionistica, continuando a considerare la segnaletica uno strumento vero e proprio di pianificazione territoriale, soprattutto in contesti naturali, perché invogliano le persone a frequentare quei luoghi, valorizzandoli e tutelandoli¹³⁵.

La segnaletica dei sentieri è di due tipi: verticale e orizzontale. Trattando in questo caso le informazioni utili al cicloturista verranno riportate qui di seguito le informazioni riguardanti soltanto la segnaletica verticale e i tabelloni d'insieme.

La segnaletica verticale del CAI *“è generalmente costituita dalle tabelle, poste all'inizio del sentiero e agli incroci più importanti, che contengono informazioni sulle località di posa, con nome e quota del luogo, o sulle località di destinazione (meta ravvicinata, intermedia e di itinerario) con i tempi di percorrenza e il numero del sentiero. Altri tipi di tabelle sono previste*

¹³³ 3G_Catalogo_Segnaletica_Stradale.pdf pag.7

¹³⁴ segnali_05 pag.2

¹³⁵ http://www.cai.it/fileadmin/documenti/Organi_CAI/sosec/8-1-Quaderno_1_2010.pdf

*per i sentieri tematici, per invitare a camminare entro il sentiero, per i sentieri attrezzati, per le vie ferrate.*¹³⁶

Le tipologie enunciate sono dunque:

Tabella segnavia¹³⁷

A forma di freccia e vengono utilizzate per indicare la direzione delle località, da una a tre, che si possono raggiungere percorrendo quel sentiero, oltre che una stima delle tempistiche necessarie per raggiungerlo a piedi. Esiste, però, la possibilità alternativa di indicare i chilometri che separano dal raggiungimento delle località enunciate, oppure il tempo indicativo per raggiungerle in bicicletta. Queste ultime informazioni vanno allineate a destra. Al loro fianco, sulla sinistra, possono essere collocati i loghi riguardanti la tipologia d'uso (bici) o l'indicazione turistica (sport, cibo,...)¹³⁸.

La tabella va collocata all'inizio e alla fine dell'itinerario e ogni qualvolta siano presenti incroci con altri sentieri o strade. I colori della punta e delle ali della coda sono il bianco e il rosso, codice RAL 3000 o 3020, la parte centrale è bianca.

Il font è Arial Narrow, di colore nero. Per indicare le località, nella parte centrale, la dimensione è 63 punti e si possono aggiungere eventuali informazioni sottostanti in Italic di dimensione 28 punti, il tutto allineato a sinistra.

Nello spazio centrale bianco della coda si inserisce il numero del sentiero in dimensione 85 punti, mentre negli spazi rossi è possibile inserire la sigla o il logo, nella parte alta del manutentore e nella parte bassa dell'ente territoriale che gestisce il sentiero. Queste due informazioni se sono scritte su una riga devono avere dimensione 85 punti, su due righe 45 punti ciascuna.

Sulla punta è invece possibile inserire la sigla o il logo di un itinerario tematico o di lunga percorrenza nell'apposito spazio bianco, rispettando la dimensione massima di 30 mm di altezza per la sigla e di 45 mm di diametro per il logo.

Le dimensioni delle tabelle segnavia sono di 55 cm di larghezza per 15 cm di altezza.

Tabella integrativa-opzionale uso misto¹³⁹

A forma di freccia, viene utilizzata quando un ente o un'associazione promuove la realizzazione e la manutenzione di uno specifico itinerario e viene posta su tutti quei percorsi non ad uso esclusivamente pedonale, ma adatti anche alla circolazione di biciclette, considerati l'ampiezza, il fondo e la pendenza. Queste tabelle vanno collocate come integrazione o sostituzione delle tabelle segnavia.

Il font rimane sempre Arial Narrow e il colore è nero. I colori della tabella sono rosso-bianco-rosso, con gli stessi codici colore dei Segnavia. Nella striscia rossa in alto viene indicato il nome dell'itinerario, in quella in basso il nome dell'ente proponente e del manutentore.

¹³⁶ http://www.cai.it/fileadmin/documenti/Organi_CAI/sosec/8-1-Quaderno_1_2010.pdf

¹³⁷ http://www.cai.it/fileadmin/documenti/Organi_CAI/sosec/8-1-Quaderno_1_2010.pdf pagg.37-42-43

¹³⁸ http://www.caiescursionismolombardo.it/files/9_corso_ae_2017_sentieri.pdf pag.30

¹³⁹

http://www.cai.it/fileadmin/documenti/Organi_CAI/sosec/3-10_segnaletica_percorsi_mountain_bike_.png

http://www.caiescursionismolombardo.it/files/9_corso_ae_2017_sentieri.pdf pag.33

Nello spazio bianco centrale sono contenuti a sinistra il numero dell'itinerario e a destra il logo della bicicletta. Non vengono fornite informazioni specifiche circa le dimensioni delle scritte e dei loghi. Le dimensioni delle tabelle sono di 15 cm di larghezza per 8 cm di altezza.

I materiali che possono essere utilizzati per le tabelle sono vari:

- forex,
- multistrato in resina fenolica,
- metallo (alluminio),
- legno (larice, castagno, lamellare, abete/pino).

Viene riportata qui di seguito la tabella con le informazioni sui costi, la durata, la manutenzione, la visibilità e la riciclabilità di ciascun materiale¹⁴⁰.

TABELLA COSTI MATERIALI

I pali di supporto possono essere alti dai 200 ai 300 cm. Hanno un diametro di 8 cm se tondi, o un lato di 8 cm se a base quadrata, se realizzati in legno, castagno o larice. Affinché il legno non si deteriori prematuramente è consigliabile proteggere la parte finale del palo, quella che va interrata, con un trattamento come la catramina o la bruciatura.

Alternativamente, per le tabelle in metallo, possono essere in ferro zincato o acciaio inox, con diametro che varia dai 4,8 ai 6 cm.

I pali quadrati hanno una migliore aderenza alle tabelle ma sono meno pratici per il posizionamento delle tabelle con direzioni intermedie. Al contrario quelli tondi sono più comodi, ma avendo minore base d'appoggio alle tabelle, necessitano dell'aggiunta di supporti o staffe per migliorare l'aderenza¹⁴¹.

Tabellone o pannello di insieme¹⁴²

Una bacheca che viene collocata nei paesi o nei principali luoghi di accesso alle reti sentieristiche. Viene utilizzata per rappresentare i sentieri della zona, da un punto di vista geografico, ambientale e storico.

Al suo interno contiene tre aree con destinazioni differenti:

- AREA 1, è la più grande ed è utile a contenere la cartografia schematica della rete escursionistica e dei collegamenti stradali e infrastrutture presenti;
- AREA 2, collocata in basso, serve a contenere l'elenco degli itinerari accessibili dal luogo, con numero dei sentieri e tempi di percorrenza;
- AREA 3, laterale a destra, con informazioni riguardo l'ambiente, la storia del territorio circostante e altre cose significative.

Il pannello ha dimensioni di 140 cm di larghezza per 110 cm di altezza, va fissato su due montanti con diametro di 10-12 cm, a 90 cm di altezza da terra. Per riparare dalle intemperie è presente un tetto che sporge di 30 cm per lato. L'intera struttura portante è in legno.

Non essendoci ulteriori specifiche riguardo i layout interni, si presume valga l'utilizzo del font Arial Narrow e che il resto delle informazioni sia gestito abbastanza liberamente.

¹⁴⁰ http://www.cai.it/fileadmin/documenti/Organi_CAI/sosec/8-1-Quaderno_1_2010.pdf pag.40

¹⁴¹ http://www.cai.it/fileadmin/documenti/Organi_CAI/sosec/8-1-Quaderno_1_2010.pdf pag.41

¹⁴² http://www.cai.it/fileadmin/documenti/Organi_CAI/sosec/8-1-Quaderno_1_2010.pdf pag.39

Segnaletica nelle regioni della Valle del Ticino

Piemonte

- segnaletica escursionistica: con la Legge Regionale del 2 dicembre 2002 “Unificazione della segnaletica dei sentieri sul territorio della Regione Piemonte”, la regione unifica e adegua gli attuali modelli alla segnaletica del CAI¹⁴³;
- segnaletica urbana: con la Legge Regionale del 18 febbraio 2010 “Recupero e valorizzazione del patrimonio escursionistico del Piemonte”, la regione comincia a prendere in considerazione l’escursionismo come un’opportunità economica e di sviluppo per le aree rurali e montane e all’articolo 15 dichiara l’obbligo di apporre una segnaletica direzionale unificata nel rispetto del Codice della Strada¹⁴⁴

Lombardia

- segnaletica escursionistica e urbana: con la Legge Regionale del 16 aprile 2004 “Determinazione delle caratteristiche della segnaletica nelle aree protette regionali”, approva la segnaletica CAI per i sentieri all’interno delle aree protette lombarde e una segnaletica uniforme e congrua con il Codice della Strada su tutte le altre strade. La regione si impegna, inoltre, di sostituire quella non conforme entro il 30 giugno 2005, revocando le precedenti leggi regionali che differenziavano la segnaletica nei parchi regionali, nelle riserve naturali e nei monumenti naturali.

¹⁴³ <http://www.regione.piemonte.it/governo/bollettino/abbonati/2002/50/suppo2/00000001.htm>
appendice??

¹⁴⁴

<http://arianna.consiglioregionale.piemonte.it/iterlegcoordweb/dettaglioLegge.do?urnLegge=urn:nir:regione.piemonte:legge:2010:12@2018-7-25>

GLI STRUMENTI DEL CICLOTURISTA

L'analisi dei servizi legati al cicloturismo non può prescindere da una valutazione di quelli che sono gli strumenti utilizzati dall'utente stesso durante il suo periodo di viaggio. Lo scopo è quello di avere a portata di mano tutta la strumentazione utile a muoversi in piena autonomia sia tra i beni naturalistici ma anche in moltissimi casi tra quelli architettonici, artistici e culturali del territorio.

Molti cicloturisti, infatti, preferiscono organizzare da sé il proprio viaggio: gli strumenti che dovranno a vere a loro disposizione devono essere chiari e precisi, sia nel materiale informativo cartaceo e che nel web. Tra i dati che dovranno avere disponibili ci sono, ad esempio, la descrizione degli itinerari, con allegate cartine ciclabili e altimetrie; la posizione dei campeggi, dei bed&breakfast, degli agriturismi prossimi al percorso; avere la possibilità di fare una prenotazione diretta della struttura, facile ed agevole.

L'analisi non parte quindi solamente da quegli strumenti puramente funzionali descritti in precedenza, ovvero un buon materiale informativo cartaceo e digitale, che si concretizza in mappe e database sul territorio, con inclusa possibilità di scaricare tracciati GPS dei tracciati di interesse. Oltre a questi infatti il cicloturista fa uso di applicazioni, usufruisce di tour guidati o di audioguide.

Sono stati presi in analisi alcuni esempi virtuosi di questo tipo, facendo una piccola parentesi anche su servizi che offrono un sistema di prenotazione semplice e immediato.

TOUR GUIDATI

I tour guidati presi in analisi si suddividono in visite guidate svolte a piedi, in bicicletta (tramite mezzo proprio o con noleggio incluso) o tramite entrambe le modalità possibili.

In questa sezione è stata anche analizzata l'efficacia del sistema di prenotazione e feedback da parte degli utenti: per concludere questa parte di discorso si sono voluti mettere anche due esempi conosciuti di un buon sistema di questo tipo, pur non rientrando del mondo dei tour guidati.

SCHEDE CASI STUDIO ALLEGATE

AUDIOGUIDE

L'audioguida è uno strumento potenzialmente molto interessante per un cicloturista. Permette di muoversi in autonomia negli ambienti visitati e, se ben progettata, dà modo di conoscere a fondo il territorio al quale ci si sta avvicinando.

Gli esempi ben strutturati di audioguide sono molteplici e rivolti a molte realtà differenti, che vanno dalla fruizione museale, alla scoperta degli ambienti naturali (parchi, orti botanici), ai centri cittadini. Non esistono tuttavia audioguide esplicitamente progettate per i cicloturisti. Qui di seguito sono elencati alcuni esempi di audioguide gratuite con un'analisi riguardante le funzionalità e l'efficacia comunicativa.

1) **Ecomuseo delle Rocche di Roero**

<http://www.ecomuseodellerocche.it/it/audioguida.php>

Tipologia: escursione guidata di Sentieri Tematici

Uso: applicazione per smartphone utilizzabile scaricando l'App *Izi.Travel* e cercare le audioguide dei Sentieri



Contenuti: l'audioguida permette di svolgere una visita guidata interattiva tra i Sentieri tematici dell'Ecomuseo delle Rocche del Roero. Si rivolge prevalentemente a chi fa trekking o si sposta in mountain bike e sono fruibili a tutti.

Ente proponente: Ecomuseo delle Rocche del Roero

Anno di nascita del servizio: 2014

Dove si rivolge: Roero, Piemonte

Particolarità: attivazione automatica tramite segnale GPS dell'audio al raggiungimento del punto prestabilito

Criticità:

2) **Piaggine la montagna del Cilento** <http://www.lamontagnadelcilento.it/>

Tipologia: Parco Nazionale

Uso: sito web

Contenuti: le audioguide presenti in questo sito sono degli accompagnamenti alle diverse sezioni del sito. Gli argomenti che trattano quindi sono molteplici: ambiente naturale, storia, paesaggio urbano, monumenti, edifici religiosi e altro. Per alcune descrizioni sono presenti anche delle videoguide.

Ente proponente: Parco Nazionale del Cilento, Vallo di Diano e Alburni

Anno di nascita del servizio: 2011

Dove si rivolge: Piaggine (Salerno)

Particolarità: la risorsa di per sé non presenta grandi peculiarità, ma è un buon servizio integrato ad una proposta turistica più ampia e ben strutturata

Criticità: i singoli file non sono ascoltabili online ma necessitano di download per l'avvio, inoltre non è presente il punto geografico preciso al quale fanno riferimento perché sono di carattere tematico e non di descrizione puntuale



3) **Centre Pompidou** <https://www.centrepompidou.fr/fr>

Tipologia: fruizione museale

Uso: applicazione per smartphone

Contenuti: tramite l'applicazione è possibile ascoltare da descrizione delle opere presenti nel museo, selezionandole in base all'area in cui sono presenti (sia della permanente che delle esposizioni temporanee) o tramite una ricerca cronologica.

Ente proponente: Centre Pompidou

Anno di nascita del servizio: 2015

Dove si rivolge: Centre Pompidou, Parigi

Particolarità: l'applicazione fornisce molte informazioni sulla fruizione generale del museo, come gli orari, i prezzi e gli eventi che si svolgono quotidianamente

Criticità: non sono disponibili tutte le immagini dei quadri descritti, in questo modo si perde il riferimento al soggetto descritto e rende l'audio inefficace



4) **National Gallery** <http://www.museumtourguides.com/home/product/national-gallery-london/>

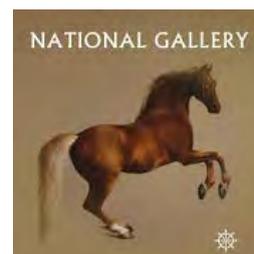
Tipologia: fruizione museale

Uso: applicazione per smartphone

Contenuti: l'audioguida descrive i quadri presenti all'interno della National Gallery. L'audiodescrizione è accompagnata da una narrazione testuale della stessa e da delle immagini in alta qualità delle opere raccontate, le quali è possibile, tramite mappatura, sapere in quale area del museo si trovano.

Ente proponente: National Gallery

Anno di nascita del servizio: 2016



Dove si rivolge: National Gallery, Londra

Particolarità: è possibile progettare un percorso guidato in base alle ore a disposizione. Il servizio rientra all'interno di un'offerta più ampia che vede il sito Museum Tour Guides (<http://www.museumtourguides.com/home/>) come collettore di alcune esperienze di fruizione audio dei musei di Parigi, Londra e Berlino

Criticità: per avere accesso all'audioguida di alcune delle opere più importanti è necessario acquistare un'estensione a pagamento

5) The Met collection <https://www.metmuseum.org/visit/audio-guide/current-exhibitions>

Tipologia: fruizione museale

Uso: sito web

Contenuti: il Met offre a disposizione via web le audioguide per fruire del museo. Sono in continuo aggiornamento e raccontano nel dettaglio le esposizioni presenti appoggiandosi al sito Soundcloud per contenere i dati.

Ente proponente: The Metropolitan Museum of Art

Anno di nascita del servizio: 2011

Dove si rivolge: The Metropolitan Museum of Art, New York

Particolarità: le audioguide si dividono in sezioni in modo da distinguere gli ambienti narrati (esposizioni, giardini, spazi, architetture) e anche i target a cui ci si rivolge (è presente infatti una sezione specifica per bambini e famiglie)

Criticità:



6) Laois Heritage Trails <http://laoistourism.ie/>

Tipologia: patrimonio storico culturale di un territorio

Uso: applicazione per smartphone

Contenuti: queste audioguide narrano le vicende storico culturali di questo territorio secondo tre itinerari tematici strutturati. Gli audio possono essere ascoltati non necessariamente nell'ordine consigliato dall'itinerario. Tutte le descrizioni sono accompagnate da una narrazione anche testuale.

Ente proponente: Laois Country Council

Anno di nascita del servizio: 2016

Dove si rivolge: Contea di Laois, Repubblica d'Irlanda

Particolarità: i punti descritti dall'audioguida possono essere visualizzati sia sotto forma di elenco che tramite mappatura geolocalizzata

Criticità: per poter fare uso del servizio è necessario fare un download iniziale e non vi è possibilità di scelta se farlo avvenire o meno.



7) Haleakala Eco Tours <http://www.acoustiguide.com/master/tours-apps/tour=haleakala-eco-tours/>

Tipologia: Parco Nazionale

Uso: applicazione per smartphone

Contenuti: l'audioguida racconta il territorio limitrofo al vulcano Haleakala dell'isola di Maui, arcipelago delle Hawaii. Le audioguide sono accompagnate da una descrizione testuale dell'argomento e non fanno riferimento ad un percorso particolare ma ad una serie di informazioni di cultura generale dell'area di interesse.

Ente proponente: Compagnia Haleakala EcoTours

Anno di nascita del servizio: 2018

Dove si rivolge: Haleakala National Park, Hawaii



Particolarità: il servizio rientra all'interno di un'offerta più ampia che vede il sito Acoustiguide (<http://www.acoustiguide.com/master/tours-apps/>) come collettore di alcune esperienze di fruizione audio dei musei e parchi naturali diffusi a livello mondiale

Criticità: per poter fare uso del servizio è necessario fare un download iniziale e non vi è possibilità di scelta se farlo avvenire o meno. Di per sé i contenuti si presentano piuttosto scarni e non sono rivolti propriamente alla fruizione del territorio ma ad una conoscenza storica e culturale generale. Le audioguide contengono meno informazioni di quelle riportate in formato testuale

8) 9/11 Museum <https://www.911memorial.org/>

Tipologia: fruizione museale

Uso: applicazione per smartphone

Contenuti: l'audioguida descrive gli oggetti e le opere presenti all'interno del Memoriale costruito in ricordo della tragedia dell'11 settembre 2001 a New York. I singoli audio sono trascritti anche in forma testuale e visualizzabili su mappa.

Ente proponente: National September 11 Memorial and Museum

Anno di nascita del servizio: 2015

Dove si rivolge: Museo Commemorativo dell'11 Settembre

Particolarità: le audioguide si susseguono e sbloccano a tappe (anche se il blocco non è vincolante), così da creare un itinerario di fruizione del museo. Inoltre, ogni audio è letto da alcuni personaggi pubblici, come Robert De Niro o Stephane Sednaoui

Criticità: per poter fare uso del servizio è necessario fare un download iniziale e non vi è possibilità di scelta se farlo avvenire o meno.



9) Gaudenzio <https://gaudenzioferrari.it/>

Tipologia: fruizione museale e beni culturali

Uso: applicazione per smartphone

Contenuti: l'audioguida propone un tour attraverso tutte le maggiori chiese, cappelle, monumenti e luoghi di interesse legati all'artista Gaudenzio Ferrari. Tramite la geolocalizzazione è possibile visualizzare tutti i punti in cui il servizio sul territorio e sapere quali opere sono contenute in quel determinato luogo.

Ente proponente: Assessorato alla Cultura e al Turismo della Regione Piemonte

Anno di nascita del servizio: 2017

Dove si rivolge: Varallo Sesia, Vercelli e Novara, Piemonte

Particolarità: questo sistema vuole essere un metodo per mettere in rete tutti i maggiori luoghi in cui sono presenti le opere di Gaudenzio Ferrari. L'audioguida può essere avviata sia manualmente che tramite inquadramento di QR Code

Criticità: non è possibile gestire il tempo dell'audio. Le uniche operazioni che possono essere svolte sono play e stop, non si riesce ad andare avanti o indietro



10) GreenWays della città di Parma

<http://www.teatroenatura.net/audioguide/greenway-parma.html>

Tipologia: percorsi nei parchi urbani

Uso: sito web

Contenuti: il progetto è quello di facilitare la fruizione dei percorsi nei parchi urbani di Parma, tra loro connessi, e un uso del suolo compatibile con le caratteristiche ambientali del territorio. La descrizione è presente sia sotto forma di testo che di link MP3.

Ente proponente: Assessorato all'Ambiente del Comune di Parma

Anno di nascita del servizio: 2009

Dove si rivolge: Parma



Particolarità: le audioguide sono disponibili online ma è possibile anche ritirarle fisicamente

Criticità: il sito non è ben curato sotto l'aspetto grafico e le informazioni sono spesso carenti. Non sono presenti tutti i link delle audioguide e non vi è un repertorio fotografico col quale potersi orientare

APP

Il mondo delle applicazioni rivolte ai cicloturisti o più in generale ai ciclisti è sempre più ampio e completo. Queste sono infatti uno strumento essenziale per muoversi autonomamente e potersi orientare su territori non ben conosciuti. È quasi sicuramente uno dei primi strumenti con i quali un cicloturista si avvicina nella strutturazione degli itinerari che percorrerà. Nelle migliori applicazioni i dati riportati sono sempre numerosi e precisi, in modo da garantire la strutturazione di tragitti in sicurezza e tranquillità. Nella maggior parte dei casi le informazioni riportate non sono meramente funzionali al tracciato percorso, ma riportano anche dati di contorno come strutture ricettive e beni naturali e culturali presenti nell'area. Approfondiamo in questo paragrafo alcune applicazioni gratuite rivolte ai ciclisti, ponendo particolare attenzione al sistema di mappatura dei tracciati, dalle informazioni disponibili e dai dati disponibili anche offline - aspetto particolarmente rilevante se ci si rivolge a cicloturisti che attraversano aree boschive in cui difficilmente il segnale mobile è costante.

Tra gli esempi presi in analisi ci sono anche alcuni casi studio di applicazioni create appositamente per la fruizione turistica di una Riserva della Biosfera o di Parchi Nazionali.

1) **AllTrails: Hiking, Running & Mountain Bike Trails** <https://www.alltrails.com/>

Tipologia: sentieri escursionistici e percorsi ciclabili MTB

Disponibilità: Apple Store, Google play

Contenuti: l'applicazione offre una visione piuttosto dettagliata a livello

mondiale di oltre 50000 tracciati percorribili a piedi o in bicicletta. Le

informazioni visualizzate a livello di singolo percorso sono numerose e

analizzano il livello di difficoltà, le tappe principali legate ai maggiori punti di

interesse e una descrizione del tratto. Una volta fatto il log in sono disponibili ancora più azioni,

come ad esempio la possibilità di utilizzare offline l'applicazione, tramite il download delle mappe di interesse.

Ente proponente: AllTrails

Anno di nascita del servizio: 2010

Dove si rivolge: mappe di tutto il mondo

Particolarità: il database è molto vasto e raccoglie moltissime informazioni utili e permette di strutturare il proprio itinerario sportivo in modo immediato e completo.

Criticità: l'applicazione è molto pesante e l'avvio a volte risulta difficile e lento



2) **Mapy.cz** <https://en.mapy.cz>

Tipologia: mappe percorsi

Disponibilità: Apple Store, Google play, Window Store

Contenuti: disponibilità di mappe dettagliate scaricabili per essere accessibili

offline. Si possono creare degli itinerari personali per valutare tempi di percorrenza, statistiche e profilo altimetrico del tracciato.

Ente proponente: Seznam.cz

Anno di nascita del servizio: 2013

Dove si rivolge: mappe di tutto il mondo



Particolarità: sulla mappa sono visualizzabili anche punti di interesse e strutture ricettive e ristorative diffuse su tutto il territorio

Criticità:

3) Strava <https://www.strava.com/>

Tipologia: mappe percorsi, social per sportivi

Disponibilità: Apple Store, Google play

Contenuti: Strava si configura come un vero e proprio social per sportivi. Tramite l'applicazione è possibile strutturare percorsi e creare un database con le proprie statistiche, ma anche condividerli con altri utenti e partecipare a sfide collettive.

Ente proponente: Strava

Anno di nascita del servizio: 2009

Dove si rivolge: mappe di tutto il mondo

Particolarità: l'applicazione è utilizzabile solo previa iscrizione

Criticità:



4) Social Cyclist <http://socialcyclist.com/>

Tipologia: percorsi ciclabili urbani

Disponibilità: Apple Store, Google play

Contenuti: questa applicazione nasce con lo scopo di creare una grande comunità mondiale di ciclisti in grado di scambiarsi informazioni su percorsi svolti e luoghi visitati. La grande sfida posta è quella di fare in modo che gli utenti si scambino anche informazioni sullo stato del fondo stradale, sulle condizioni di manutenzione delle strade e dei tratti attraversati.

Ente proponente: Social Bicycles

Anno di nascita del servizio: 2013

Dove si rivolge: mappe di tutto il mondo

Particolarità: ogni utente può individuare e inserire nella mappa condivisa tutte le informazioni che ritiene di interesse collettivo, come il ritrovamento di una bici abbandonata, le condizioni del terreno, il traffico.

Criticità: l'applicazione è utilizzabile solo previa iscrizione



5) Shouf Biosphere Reserve <http://shoufcedar.org/>

Tipologia: Parchi naturalistici

Disponibilità: Apple Store, Google play

Contenuti: questa applicazione fornisce tutte le informazioni necessarie sui servizi e pacchetti di ecoturismo nella Riserva della Biosfera di Shouf. Dai percorsi strutturati, alle strutture ricettive e ristorative, fino ad approfondimenti sui beni culturali, enogastronomici e produttivi del luogo.

Ente proponente: Mediterranean Experience of Ecotourism

Anno di nascita del servizio: 2016

Dove si rivolge: Riserva della Biosfera di Shouf, Libano

Particolarità: ogni argomento presenta una scheda di approfondimento molto dettagliata e accuratamente strutturata. Inoltre, le informazioni presenti sono numerose e permettono certamente di avere una buona visione di insieme del territorio, sia da un punto di vista naturalistico che socio-culturale

Criticità: si presenta in modo molto descrittivo, quindi alcune sezioni risultano essere un'eccessivamente ricche di dati per un'applicazione



6) **Komoot** <https://www.komoot.com/>

Tipologia: sentieri escursionistici e percorsi ciclabili MTB

Disponibilità: Apple Store, Google play

Contenuti: Komoot si struttura come una via di mezzo tra un'applicazione rivolta alla fruizione e alla scoperta del territorio e un social tra sportivi che possono condividere percorsi svolti e luoghi visitati. La progettazione dei tracciati è intuitiva e molto personalizzabile. Le informazioni visibili sul singolo tratto sono molto approfondite (altimetrie, stato dei fondi stradali, tipologia di strada).

Ente proponente: Komoot

Anno di nascita del servizio: 2009

Dove si rivolge: mappe di tutto il mondo

Particolarità: è possibile scaricare alcune mappe per renderle fruibili offline

Criticità: l'applicazione è utilizzabile solo previa iscrizione



7) **Relive** <https://www.relive.cc/>

Tipologia: mappe percorsi

Disponibilità: Apple Store, Google play

Contenuti: l'applicazione ha lo scopo primario di tracciare i percorsi effettuati.

Inoltre, attraverso la registrazione dei dati raccolti sia tramite GPS che fotografie, offre la possibilità di creare video 3D del tracciato percorso.

Ente proponente: Relive

Anno di nascita del servizio: 2016

Dove si rivolge: mappe di tutto il mondo

Particolarità: l'applicazione può essere avviata da sola o come estensione di un'App già installata e in cui sono già registrati dei dati utente

Criticità: l'applicazione è utilizzabile solo previa iscrizione. Non è possibile programmare futuri percorsi che non partano dalla posizione rilevata sul momento dal GPS



8) **Il Germoglio del Ticino** <http://parcoticino.eguide.it/>

Tipologia: Parchi naturali

Disponibilità: Apple Store, Google play

Contenuti: questa applicazione nasce con lo scopo di far conoscere la Valle del Ticino lombardo, con tutti gli attori, la rete sentieristica e gli approfondimenti culturali, enogastronomici, ricreativi ed educativi presentati o a cui aderisce dall'Ente Parco lombardo della Valle del Ticino.

Ente proponente: Parco lombardo della Valle del Ticino

Anno di nascita del servizio: 2016

Dove si rivolge: Parco del Ticino, Lombardia

Particolarità: ogni argomento trattato presenta una scheda di riferimento specifica

Criticità: i dati soprattutto in merito alle strutture ricettive e ristorative non sono tutti aggiornati



9) **Sentieri Stagionali** <http://www.sentieristagionali.it/>

Tipologia: Parchi naturali

Disponibilità: App Store, Google play

Contenuti: piattaforma digitale che valorizza il territorio dei parchi italiani e accompagna i visitatori nella loro conoscenza ed esplorazione. L'obiettivo è quello di fornire al turista alcune informazioni legate alla percorribilità stagionale dei percorsi presentati.

Ente proponente: Snam

Anno di nascita del servizio: 2014



Dove si rivolge: Parco naturale delle Prealpi Giulie, Parco lombardo del Ticino, Parco naturale dei Nebrodi

Particolarità: l'applicazione è un'estensione offline del sito web di riferimento. I contenuti sono strutturati in modo molto ricco e dettagliato, con sezioni di approfondimento specifiche sulle strutture ricettive e ristorative virtuose attraversate dal percorso proposto.

Criticità: al momento i parchi presenti sono solo tre ma le potenzialità dell'applicazione sono numerose se ulteriormente sviluppata

10) Rutas del Silencio <http://www.rutasdelsilencio.org/>

Tipologia: Sentieri naturalistici

Disponibilità: Apple Store, Google play

Contenuti: l'applicazione presenta 6 percorsi guidati che attraversano gli ambienti naturali della Riserva della Biosfera della Rioja. I dati che vengono approfonditi si focalizzano molto sulle specie di animali, inclusi insetti, anfibi, uccelli e mammiferi del territorio e i versi che emettono.

Ente proponente: Ministero dell'Agricoltura, Zootecnia e Ambiente del governo della Rioja

Anno di nascita del servizio: 2016

Dove si rivolge: Riserva della Biosfera della Rioja

Particolarità: la peculiarità di questo percorso è che le singole tappe possono essere approfondite sono in loco, poiché sull'applicazione le informazioni riguardo al singolo punto si sbloccano solo tramite posizione GPS

Criticità: l'applicazione è molto essenziale nei contenuti e non presenta un'analisi approfondita della sentieristica segnalata



VISIONE INTEGRATA DELL'OFFERTA

Il cicloturista deve avere l'opportunità di rivolgersi il più possibile ad enti organizzati che rendano a disposizione una visione integrata dell'offerta presente sul territorio, tramite sito web, App, manualistica, segnaletica precisa e un'immagine visiva che offra dei continui rimandi e riferimenti. In questo modo ha la sicurezza di rivolgersi ad una rete locale strutturata e riconosciuta.

I casi studio presi in analisi riguardano alcuni sistemi di ciclovie nazionali e internazionali (prendendo alcuni dei modelli di fruizione più funzionali e ben progettati) ed esempi di offerta turistica integrata di Parchi Nazionali.

1) Ferrara Terra e Acqua <http://www.ferrarainfo.com/it>

Tipologia: portale turistico della città

Contenuti: il sito propone un'offerta turistica completa, con una sezione specificatamente rivolta ai cicloturisti. Permette piena autonomia nella fruizione del territorio: sul sito sono riportate le modalità di arrivo al luogo, le strutture ricettive e ristorative e tutto il materiale necessario a muoversi in tranquillità e sicurezza. Sono inoltre presenti tutta una serie di informazioni di carattere culturale, come la scoperta enogastronomica del territorio, arte e cultura, eventi.

Ente proponente: Ufficio Turismo della Provincia di Ferrara

Dove si rivolge: Ferrara

Proposta integrata: per il cicloturismo vi è una sezione con presenti guide e mappe scaricabili, informazioni su noleggio bici e bike service, proposte di pacchetti cicloturistici

Particolarità: è possibile scegliere tra una vasta serie di itinerari già strutturati in base al grado di difficoltà ricercato (easy, family) e dalla tipologia di cicloturismo scelto (sport, tour)



Criticità:

2) **Via Silente** <https://www.laviasilente.it/content/>

Tipologia: Percorso ciclabile

Contenuti: il sito presenta l'intero itinerario che attraversa il Parco Nazionale del Cilento, il Vallo di Diano e Alburni attraverso 15 tappe. Vengono presentate tutte le informazioni

per potersi muovere autonomamente attraverso questo percorso progettato, offrendo per ogni singola tappa tutti i dettagli riguardo a strutture ricettive e ristorative presenti. Le sezioni presenti sul sito sono molto dettagliate e toccano tanti temi, che vanno dagli eventi svolti sul territorio all'offerta enogastronomica e culturale locale.

Ente proponente: Associazione "La Via Silente"

Dove si rivolge: Parco Nazionale del Cilento, Vallo di Diano e Alburni

Proposta integrata: tracciati del percorso cartacei e digitali con la possibilità di scaricarli in GPS.

Analisi dettagliata delle 15 tappe. Informazioni utili su tutto il percorso e sulla preparazione ottimale del cicloturista per affrontare questo itinerario. È possibile inoltre accedere alle informazioni per organizzarsi il tour in completa autonomia (quindi con informazioni riguardanti luoghi di noleggio bici, servizi al cicloturista) o partecipare alle proposte organizzate tramite l'ente organizzativo.

Particolarità: ci si può registrare sul percorso ritirando "La Silentina", documento contenente le proprie generalità che attesta la presenza del ciclovicciatore sulla Via e garantisce vitto e alloggio a prezzi concordati.

Criticità:



3) **Piemonte bike** <http://www.piemontebike.eu/it/>

Tipologia: cicloturismo in Piemonte

Contenuti: il sito è strutturato per offrire una proposta più completa possibile di itinerari e informazioni di viaggio in Piemonte rivolte ai cicloturisti. I dati raccolti sono presentati in forma semplice e diretta. È presente una sezione dedicata alle news sull'argomento.

Ente proponente: Agenzia di accoglienza e promozione turistica locale della provincia di Alessandria "Alexala"

Dove si rivolge: Piemonte

Proposta integrata: informazioni sui tracciati cicloturistici percorribili con grado di difficoltà, altimetria, descrizione, tipo di fondo e tipo di bici più adatta. Possibilità di scaricare i file GPS.

Particolarità: il sito presenta le strutture ricettive e ristorative riconosciute come *bike friendly*

Criticità: non tutti i percorsi sono analizzati allo stesso modo (in alcuni non è presente l'altimetria o non vi è un focus sulle tappe di interesse)



4) **Cammino di Santiago** <http://www.caminodesantiago.gal/it/inizio>

Tipologia: sentiero

Contenuti: il Cammino di Santiago de Compostela è un itinerario a tappe, lungo circa 900 km che percorre tutta la Spagna del Nord e i suoi due percorsi più celebri, il cammino francese e quello del nord, sono stati dichiarati patrimonio mondiale

dell'umanità dall'Unesco. sul sito sono presenti tutte le informazioni per strutturare in autonomia il proprio percorso, con una spiegazione di come approcciarsi alle strutture ricettive e ristorative convenzionate e i modi ideali per prepararsi ad affrontare al meglio il viaggio.

Ente proponente: Xunta de Galicia

Dove si rivolge: Francia e Spagna



Proposta integrata: lungo il percorso sono presenti continui riferimenti visivi al logo del Cammino, sul sito sono indicate tutte le informazioni su itinerari, ostelli e accoglienza, preparazione fisica e mentale necessaria

Particolarità: a chi inizia il Cammino viene distribuito, presso gli Uffici di competenza, il *passaporto con le credenziali del pellegrino*, per avere accesso a sconti e ospitalità. Questo tesserino dà inoltre diritto, alla conclusione del percorso, a ricevere la Compostela, un documento consegnato dalle autorità ecclesiastiche che certifica di aver completato almeno 100 chilometri a piedi o 200 in bicicletta

Criticità:

5) **Parco nazionale delle Cinque Terre**

<http://www.parconazionale5terre.it/index.php>

Tipologia: parco nazionale

Contenuti: il sito offre una proposta completa e

approfondita su come muoversi all'interno del Parco nazionale e su come strutturare la propria permanenza, con tutte le informazioni necessarie riguardanti rete sentieristica, mappe digitali e cartacee, ospitalità e rete dei trasporti.

Ente proponente: Parco nazionale delle Cinque Terre

Dove si rivolge: Cinque Terre, Liguria

Proposta integrata: visione sentieristica; proposte di iniziati, eventi e visite guidate; Cinque Terre Card

Particolarità: sul sito è presente una sezione che consente all'utente di compilare un questionario sul grado di soddisfazione dei servizi offerti dal Parco. È stato inoltre strutturato un servizio chiamato Cinque Terre Card rivolto a chi soggiorna più di un giorno nell'area del Parco che dà accesso ad una serie di agevolazioni sui mezzi pubblici e offerte turistiche proposte dall'Ente stesso.

Criticità:



Parco Nazionale
Cinque Terre
Area Marina Protetta

6) **Sardegna ciclabile** <http://www.sardegnaiciclabile.it/site/home/>

Tipologia: portale su rete di ciclabili

Contenuti: il portale nasce con l'obiettivo di rendere partecipato il processo di Pianificazione della Mobilità Ciclistica della Sardegna, attraverso la condivisione costante dei passi fatti ed un feedback da parte dei cittadini

Ente proponente: Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti

Dove si rivolge: Sardegna

Proposta integrata: mappe, itinerari, foto, news sullo sviluppo del progetto

Particolarità: il valore aggiunto è il tentativo di creare una progettazione partecipata con i cittadini e con i frequentatori del territorio

Criticità: il progetto è ancora in fase di sviluppo e dunque al momento le informazioni sono ancora a livello teorico



**Sardegna
Ciclabile**

7) **Val di Sole** <http://www.valdisole.net/?l=it>

Tipologia: pista ciclabile

Contenuti: sul sito è visualizzabile la rete di tracciati percorribili nella Val di Sole, con un'area specifica per il turismo in bicicletta. I servizi presenti sono numerosi: dalle proposte di tour, ai percorsi personalizzabili, alle informazioni riguardanti strutture ricettive e ristorative, punti di interesse e panoramica culturale del luogo.

Ente proponente: Azienda per il turismo Val di Sole

Dove si rivolge: Val di Sole, Trentino Alto Adige

Proposta integrata: mappe dei percorsi, opuscolo informativo sui servizi per il ciclista e sui punti di interesse, card per avere uno sconto sulle offerte presentate dall'Ente



Particolarità: l'intera rete delle piste ciclabili del Trentino sono visualizzabili anche sul sito del Turismo del Trentino. In questo modo si ha una visione unica dell'intera area su una stessa piattaforma. Le strutture ricettive segnalate lungo tutto il tragitto sono prenotabili direttamente dal sito

Criticità:

8) Mozart-Radweg <https://www.mozartradweg.com/en/stages/>

Tipologia: ciclovia

Contenuti: sul sito è consultabile una mappa interattiva dell'intera ciclovia suddivisa in 21 tappe e per ciascuna di esse sono disponibili informazioni riguardo il dislivello, la durata, la difficoltà, la tipologia di fondo, i punti di interesse e la traccia GPS.

Ente proponente: Interreg Österreich-Bayern

Dove si rivolge: Austria e Germania

Proposta integrata: segnaletica riconoscibile, mappa interattiva, tracce GPS scaricabili di tutti gli itinerari

Particolarità: la segnaletica della ciclovia è caratterizzata dalla testa di Mozart. Sul sito sono a disposizione gratuitamente diverse tipologie di cartine che si possono scaricare e stampare, contenenti informazioni utili. L'unica a pagamento è quella dedicata alle bike trail.

Criticità: il sito in alcuni casi non presenta tutte le informazioni in modo immediato e intuitivo



9) Loire à Vélo <https://www.loirebybike.co.uk/>

Tipologia: ciclovia

Contenuti: il sito è strutturato per offrire una proposta più completa possibile di itinerari e informazioni di viaggio rivolte ai cicloturisti. I dati raccolti sono presentati in forma semplice e diretta. Sono presenti molte informazioni riguardo le strutture *bike friendly*, i servizi dedicati ai ciclisti e l'enogastronomia locale.

Ente proponente: Val de Loire

Dove si rivolge: Francia

Proposta integrata: guide e mappe scaricabili, informazioni su noleggio bici e bike service, proposte di pacchetti cicloturistici e possibilità di strutturarsi autonomamente un itinerario

Particolarità: lungo il percorso sono predisposte stazioni di servizio per ciclisti, in modo da avere la possibilità di fare piccole riparazioni al mezzo

Criticità:



10) Ciclovia Francigena <http://www.viafrancigena.bike/it/>

Tipologia: ciclovia

Contenuti: il sito propone una visione totale dell'itinerario della Via Francigena, facendo particolare riferimento al pubblico in bicicletta.

I percorsi sono completamente riconoscibili perché segnalati

coerentemente e con un'immagine coordinata riconoscibile e facilmente percorribile. Una mappa interattiva presente sul sito permette inoltre di identificare alcuni luoghi di interesse utili per una buona fruizione dell'itinerario.

Ente proponente: SloWays

Dove si rivolge: Ciclovia Francigena dal Colle San Bernardo (Cuneo) a Roma

Proposta integrata: segnaletica riconoscibile, mappa interattiva con informazioni riguardanti le stazioni ferroviarie convenzionate e news sui percorsi, tracce GPS scaricabili di tutti gli itinerari

Particolarità: è possibile cercare informazioni su punti di interesse, news e tappe indicando una distanza (tra 1 e 100 km) dalla tappa di partenza selezionata



Criticità: non vengono segnalati luoghi di interesse (se non le stazioni convenzionate) e strutture ricettive e di ristoro

LA BICICLETTA COME MEZZO DI SPOSTAMENTO E SVAGO

La rivoluzione della bicicletta

Questa breve parentesi storica non vuole entrare nel merito approfondito dell'evoluzione di questo eccezionale mezzo di spostamento, ma vuole invece evidenziare le ricadute sociali ed economiche che ad esso si sono associate nel tempo, in particolare nel settore turistico.

Perché parliamo di vera e propria “*rivoluzione della bicicletta*”? Sin dalla sua nascita, essa ha rappresentato un modello di spostamento alternativo, efficiente e a impatto zero. Man mano che si è evoluta ha assunto anche le caratteristiche di facile uso e manutenzione.

Evoluzione

Un brevissimo excursus storico serve a fornire una rapida visione sulle motivazioni socio-culturali che hanno favorito lo sviluppo di questo mezzo.

Le origini brevettate della bicicletta, o come allora veniva definita “*Laufmaschine*”¹ (la macchina che corre), sono tedesche e più precisamente della città di Mannheim. Esse risalgono all'incirca tra il 1816 e il 1818 quando il barone Karl Friedrich Christian Ludwig Drais von Sauerbronn iniziò a vagare per la città con un mezzo di locomozione personale alquanto peculiare: la cosiddetta *draisina*. Si trattava di una vettura a due ruote allineate fissate ad un'intelaiatura in legno e senza pedali che veniva spinta in avanti facendo pressione per terra con i piedi. Lo scopo per il quale la costruì era semplicemente quello di creare un mezzo per divertirsi, per scorrazzare nel parco, ma diede il via a qualcosa di ben più importante rispetto alle sue aspettative.²

Col tempo a questo modello, non molto popolare a causa del senso di instabilità che trasmetteva, vennero apportate dei perfezionamenti e delle modifiche. Precisamente nel 1842 un fabbro di Dumfriesshire (Scozia), Kirkpatrick MacMillan, fissò due manovelle all'asse della ruota posteriore e le azionò tramite due lunghe leve spinte coi piedi: furono gli antesignani dei pedali. Il movimento compiuto da queste pedivelle venne a sua volta perfezionato dieci anni più tardi da Philipp Heinrich Fisher, che divenne circolare continuo e non più a strappi. Questo accorgimento rese l'andatura del veicolo più piana e sicura.³

Da questo brillante accorgimento sviluppato da Fisher, il francese Ernest Michaux in quegli stessi anni fondò la prima fabbrica di bicicli: nacquero i *velocipedi*⁴. Il modello presentava la ruota anteriore leggermente più grande della posteriore e riscosse un certo successo verso gli anni '70 dell'800. Poiché il materiale con cui erano prodotte le ruote era il legno e non erano molleggiate, si diffuse col soprannome di *bone-shaker*⁵ (rompiozza).

A questo punto l'unico elemento strutturale essenziale mancante era la catena e la conseguente possibilità di aumentare la velocità in corsa. Questo portò a una successiva evoluzione e negli anni '70 dell'800 si diffusero i “*bicicli*”: veicoli alquanto peculiari con la ruota posteriore molto piccola e quella anteriore di enormi dimensioni. Il perché di questa stravaganza strutturale va ricercato nel fatto che in tal modo la rivoluzione della ruota anteriore permetteva di coprire una distanza maggiore con una sola pedalata, dando l'idea di correre più veloci.

¹ E. Larsen, *Storia delle invenzioni*, Roma, Editori Riuniti, 1968

² Ibidem

³ Ibidem

⁴ S. Pivato, “*Inno alla gioia. Elogio della fatica*”, in Pivato S., Veri L., Cangini N. (a cura di), *In bicicletta. Memorie sull'Italia a due ruote*, Bologna, il Mulino, 2009

⁵ E. Larsen, *Storia delle invenzioni*, Roma, Editori Riuniti, 1968

Questi mezzi erano conosciuti a Parigi come “*Gran Bi*”, in Italia come “*Bicicletta Alta*” e in Inghilterra come “*High Wheeler*” o “*Penny-Farthing*”⁶, ed ebbero un successo tale che con questo modello si identifica tuttora la nascita della bicicletta.⁷

Verso la fine degli anni '80 dell'800 in Inghilterra il signor J.K. Starley brevettò e iniziò a costruire in serie un biciclo con la catena che permetteva di avere due ruote di dimensioni più ragionevoli: era la “*bicyclette*” o “*safety bicycle*”.⁸

Paradigmi sociali

Passarono ancora numerosi modelli prima di arrivare all'attuale definizione di bicicletta, ma questi descritti possono essere considerati come le tappe fondamentali per l'accettazione e la diffusione sociale di questo mezzo di spostamento e di svago.

Quali sono state dunque le ricadute sociali che ho portato con sé la bicicletta durante la sua evoluzione?

In principio era sinonimo di benessere economico e gerarchico: infatti l'uso prevalente di questo mezzo era legato al mondo dei nobili, che lo intesero come un ludico passatempo per muoversi ed esplorare gli ambienti circostanti.

Nacque di conseguenza un nuovo mercato fiorente, più per ricavi di vendita sul singolo pezzo che per quantità prodotte. Il ceto nobiliare era infatti l'unico che si potesse permettere questi preziosi mezzi di locomozione e in Europa e Nord America divennero dei veri e propri emblemi di status sociale.

Il ciclismo fece, così, la sua entrata nell'alta società diventando il nuovo passatempo Ottocentesco. A fine secolo sorsero ovunque i primi circoli di ciclismo e le gare nei velodromi divennero veri e propri eventi mondani di estrema rilevanza e rispetto.⁹

Durante la *belle époque* i ritmi del ceto borghese cambiano: si riducono i tempi di lavoro e nasce una concezione di tempo libero (elemento di estrema rilevanza nell'organizzazione sociale) fino a quel momento inesistente. Tempo da dedicare ad attività ludiche e ai viaggi. È da questo momento che nasce l'industria del turismo¹⁰.

Un'ulteriore ricaduta sociale della bicicletta, a suo modo inaspettata, fu quella di diventare uno strumento di liberazione ed emancipazione femminile, in particolare in Europa e negli Stati Uniti. Si affermavano ora dei nuovi ritmi di vita, in cui le donne potevano muoversi in totale indipendenza e indossare pantaloni larghi che facilitassero i movimenti senza per questo subire giudizi o rimproveri. La bicicletta permise alle donne di assumere potere su sé stesse e sul loro rapporto col mondo circostante.¹¹

La bicicletta in Italia

In Italia l'uso della bicicletta si afferma molto lentamente tra Otto e Novecento. Da una parte era simbolo evidente di modernità, giocosità e novità, mentre dall'altro costituiva un'incarnazione di paure e dubbi. Questo suo ruolo ambiguo era sintomatico della sua pericolosità: erano numerosi

⁶ Il termine nasce dalla forma grottesca del veicolo e fa riferimento alle monete inglesi di rame: il penny è infatti piuttosto grande rispetto al farthing, assai piccolo (E. Larsen, *Storia delle invenzioni*, Roma, Editori Riuniti, 1968)

⁷ *Bike Snob, Manifesto per un nuovo ordine universale della bicicletta*, Roma, Elliot Edizioni, 2010

⁸ *Ibidem*

⁹ *Ibidem*

¹⁰ *Ibidem*

¹¹ R. Penn, *Ciò che conta è la bicicletta*, Milano, Adriano Salani Editore, 2011.

infatti gli incidenti causati da questo mezzo - instabile e difficile da manovrare – tant'è che moltissime città emanavano leggi per limitarne l'utilizzo in alcune aree urbane.¹²

Tuttavia, è solo agli inizi del '900 che si inizia a rivalutare popolarmente il concetto di bicicletta, fino ad allora ancora comunque associata ad un concetto di lusso inaccessibile ai più.

Nel 1894 a Milano nasce infatti il Touring Club Ciclistico Italiano, che velocizza questo cambio di paradigma diffondendo il messaggio che in realtà la bicicletta "*potesse diminuire la distanza sociale che divide le classi meno abbienti da quelle più ricche*"¹³. Questa visione non è più così difficile da sostenere: la fascia di popolazione aristocratica e l'economia iniziano a orientare i propri interessi verso il neonato mondo delle automobili. I prezzi di produzione e acquisto delle biciclette sono sempre più accessibili e a Milano, città operaia, si diffondono esponenzialmente tra la popolazione comune. Diventa così un simbolo popolare, non più legato ad un concetto di puro svago borghese ma assume il valore di mezzo di spostamento anche cittadino rapido, economico ed efficiente.

Dal momento che si inizia ad utilizzarla sempre più in ambito urbano, la bicicletta diventa anche indirettamente uno strumento per la riformulazione della rete stradale cittadina. Finché fino a quel momento la linearità dei tratti di strada non era mai stata presa eccessivamente in analisi: fondi dissestati e sconnessi erano la norma, soprattutto in funzione del fatto che dove calpestavano i cavalli (il principale mezzo di spostamento urbano) non vi era la necessità di grandi attenzioni. Dal momento in cui si inizia a diffondere l'uso della bici anche in città, diventa sempre più importante garantire il benessere e la sicurezza dei cittadini che ne fanno uso. Per questo motivo l'arredo urbano viene man mano ridefinito e curato maggiormente.¹⁴

Negli anni '60 il boom economico porta ad un lento declino nell'uso di questo mezzo di trasporto, sostituito dalle automobili – viste come mezzi di locomozione e libertà su ampie distanze - e dalle possibilità economiche di acquisto del cittadino medio.

Ci penserà la crisi petrolifera degli anni '70 a rimettere in sella gli italiani, che da quel momento si accorgeranno in modo sempre più pervasivo del grande vantaggio economico e ambientale legato all'uso della bicicletta.¹⁵

Cicloturismo

Da questo momento in poi la diffusione nell'uso della bicicletta si aprirà a un sempre maggior numero di settori di interesse. Tra questi anche nel turismo assume un ruolo decisivo.

Il turismo in bicicletta o cicloturismo è un fenomeno relativamente recente: una "*forma di turismo e/o di viaggio che usa la bicicletta come mezzo di trasporto*" e che include "*viaggi itineranti o gite giornaliere, senza motivazioni agonistiche, lungo percorsi prevalentemente facili, su strade a scarso traffico o riservate alle biciclette (ciclopiste)*".¹⁶

Si configura come una proposta turistica mirata ad entrare in contatto diretto con l'ambiente circostante, la sua cultura e la sua tradizione, ad una velocità a misura d'uomo che consente di

¹² S. Pivato, *La bicicletta e il sol dell'avvenire. Sport e tempo libero nel socialismo della belle époque*, Firenze, Ponte alle Grazie, 1992

¹³ G. Vota (a cura di), *I sessant'anni del Touring Club Italiano. 1894-1954*, Milano, Touring Club Italiano, 1954.

¹⁴ Bike Snob, *Manifesto per un nuovo ordine universale della bicicletta*, Roma, Elliot Edizioni, 2010

¹⁵ S. Pivato, "*Inno alla gioia. Elogio della fatica*", in Pivato S., Veri L., Cangi N. (a cura di), *In bicicletta. Memorie sull'Italia a due ruote*, Bologna, il Mulino, 2009

¹⁶ G. Cillo, *Il cicloturismo: strumento di marketing territoriale nel distretto sportivo d'eccellenza per una logica di sviluppo locale*, tesi di master, http://www.fiab-areatecnica.it/attachments/article/400/Tesi_Gianluca_Cillo_Cicloturismo.pdf

vivere pienamente i percorsi sotto molti punti di vista e che permette di sostenere delle spese molto basse rispetto ad altre forme di turismo tradizionale.

I SERVIZI PER IL CICLOTURISTA

Come ogni altra tipologia di turismo, anche quello in bicicletta necessita della strutturazione di servizi e agevolazioni *ad hoc*, così da incentivarlo ed incrementarne le potenzialità sia economiche che comunitarie sul territorio.

Il cicloturista si muove con un mezzo di spostamento non consono al turismo tradizionale: la bicicletta. Per questo motivo bisogna avere particolare cura nel focalizzare l'attenzione sul questo strumento e sulle azioni fisiche associate al suo utilizzo.

Come già detto, non sono sufficienti le peculiarità proprie di un territorio per renderlo attrattivo, ma deve essere anche e soprattutto facilmente accessibile e fruibile. Per questo motivo è essenziale, al fine di incentivare questa tipologia di turismo, andare ad investigare le necessità del cicloviciniatore, così da presentare un'offerta adeguata e più completa possibile.

STRUTTURE RICETTIVE

I criteri con cui si è scelto di approfondire l'argomento legato alle strutture ricettive e a quelle ristorative sono prevalentemente i seguenti:

- Volontà di creare un rapporto diretto e fiduciario tra chi offre e chi usufruisce del servizio;
- Possibilità di gestione dell'attività da parte di appassionati o ex cicloturisti;
- Scelta di rivolgersi a gruppi di persone numericamente ridotti, in modo da incentivare una fruizione sostenibile del territorio;
- Necessità, a livello tangibile, di investimenti strutturali e gestionali limitati;¹
- Ampia flessibilità nel modificare e adattare l'offerta in base alle esigenze, così da poter migliorare continuamente il servizio e renderlo più attrattivo;
- Opportunità di rappresentare una forma di integrazione del reddito per la popolazione locale.²

Nel parlare delle strutture ricettive spesso non abbiamo a mente le svariate tipologie esistenti e quali possono essere le motivazioni per cui un turista è incentivato a sceglierne una piuttosto che un'altra. Non tutte, infatti, sono adeguate ad ogni tipo di viaggiatore, sia per volontà imprenditoriale (in base al target a cui quella categoria specifica decide di rivolgersi) sia per servizi offerti.

Per avere un inquadramento generale citiamo la suddivisione del D.Lgs. 79/2011, entrato in vigore il 21/06/2011, che ha provveduto al riordino della disciplina in tema di strutture ricettive.³

La normativa classifica le strutture turistiche in quattro categorie principali:⁴

1) Strutture ricettive alberghiere e paralberghiere

¹ M. Cetti Serbelloni, A. Amodio, P. Maccagnan, E. Zarini (a cura di) per Touring Club Italiano, *Il turismo nel Parco del Ticino*, Corbetta (MI), Il Guado, 2006

² Ibidem

³ Gazzetta Ufficiale della Repubblica italiana, *D.Lgs. n. 79 del 23 maggio 2011. Codice della normativa statale in tema di ordinamento e mercato del turismo, a norma dell'articolo 14 della legge 28 novembre 2005, n. 246, nonché attuazione della direttiva 2008/122/CE, relativa ai contratti di multiproprietà, contratti relativi ai prodotti per le vacanze di lungo termine, contratti di rivendita e di scambio*,

[http://www.gazzettaufficiale.it/gunewsletter/dettaglio.jsp?service=1&datagu=2011-06-](http://www.gazzettaufficiale.it/gunewsletter/dettaglio.jsp?service=1&datagu=2011-06-06&task=dettaglio&numgu=129&redaz=011G0123&tmstp=1307520490277)

06&task=dettaglio&numgu=129&redaz=011G0123&tmstp=1307520490277, consultato l'11 luglio 2018

⁴ M. Bonucci, *La classificazione delle strutture ricettive*, <https://www.agribb.it/classificazione-strutture-ricettive-news.html>, consultato il 10 luglio 2018

Questa tipologia di strutture è formulata per poter ospitare, mediamente, un ampio numero di persone. Qualora ciò non avvenga tende comunque ad individuare un target molto settorializzato col quale non stabilire un rapporto diretto.

- Alberghi (esercizi ricettivi aperti al pubblico, che forniscono alloggio, vitto e altri servizi accessori);
- Motels (generalmente strutturati per offrire una sosta di breve durata e per i servizi di assistenza, riparazione e rifornimento di carburante rivolti alla propria clientela);
- Villaggi albergo (alberghi residenziali con una centralizzazione dei servizi e la dislocazione degli alloggi in più stabili facenti parte di uno stesso complesso);
- Residenze turistico alberghiere (esercizi che oltre al pernottamento offrono servizi accessori, come ad esempio l'uso autonomo della cucina in dotazione);
- Alberghi diffusi (strutture che offrono alloggio in edifici separati solitamente vicini tra loro nei quali i servizi di ricevimento e portineria vengono offerti di uno stabile centrale collocato a breve distanza);
- Residenze d'epoca alberghiere (rivolte ad una clientela altamente qualificata in cerca di alloggio in immobili di particolare pregio storico-architettonico e nei quali mobili ed arredi siano rigorosamente d'epoca o di particolare rilevanza artistica);
- Bed and breakfast organizzati in forma imprenditoriale (strutture ricettive a conduzione familiare, organizzate e gestite direttamente da privati in modo professionale che offrono alloggio e prima colazione);
- Residenze della salute/beauty farm (alberghi nei quali spicca come caratteristica principale l'offerta di soggiorni con cicli di trattamenti terapeutici, dietetici ed estetici).

2) Strutture ricettive extralberghiere

Risultano essere molto più adeguate alle esigenze del cicloturista. Questa tipologia di strutture ricettive tende ad incentivare un legame più stretto tra l'utente a cui si rivolgono ed il soggetto ospitante. Tendenzialmente, inoltre, non si rivolgono a un numero ampio di persone.

- Esercizi di affittacamere (strutture ricettive con camere, nelle quali oltre all'alloggio possono essere forniti anche servizi complementari);
- Attività ricettive a conduzione familiare – Bed and Breakfast (sono realtà a conduzione ed organizzazione familiare, ma, a differenza di quelli descritti precedentemente, gestite da privati in forma non imprenditoriale);
- Case per ferie (strutture attrezzate per il soggiorno di persone o gruppi e gestite, al di fuori di normali canali commerciali, da enti pubblici, operanti senza fine di lucro per il conseguimento di finalità sociali, culturali, assistenziali o sportive, nonché da enti o aziende per il soggiorno dei propri dipendenti e loro familiari);
- Unità abitative ammobiliate ad uso turistico (case o appartamenti dati in affitto a turisti per un periodo non inferiore a sette giorni e non superiore a sei mesi consecutivi. Arredati, dotati di servizi igienici e di cucina autonomi, non offrono alcun servizio di tipo alberghiero);
- Residence (complessi immobiliari gestiti in forma imprenditoriale e costituiti da una o più strutture composte da appartamenti arredati e dotati di servizi igienici e di cucina autonomi, dati in locazione ai turisti che ne fanno richiesta per soggiorni non inferiori a tre giorni);

- Ostelli per la gioventù (strutture ricettive, gestite, in forma diretta o indiretta, da enti o associazioni rivolte ai giovani ed ai loro accompagnatori per soggiorni e pernottamenti di breve durata);
- Attività ricettive in esercizi di ristorazione (camere con accesso indipendente, ubicate nello stesso complesso immobiliare in cui ha sede un esercizio di ristorazione gestite in modo complementare dal medesimo titolare);
- Alloggi nell'ambito dell'attività agrituristica (locali destinati ad alloggi ubicati in fabbricati rurali gestiti da imprenditori agricoli);
- Attività ricettive in residenze rurali - Country House (strutture ubicate in ville padronali o fabbricati rurali, utilizzate per attività sportivo-ricreative, composte da camere con eventuale angolo cottura e che dispongono di servizio di ristorazione aperto al pubblico);
- Foresterie per turisti (strutture pubbliche o private, gestite senza finalità di lucro che offrono ospitalità, al di fuori dei normali canali commerciali, a singoli soggetti e/o a gruppi organizzati da enti e associazioni operanti nel settore del turismo sociale e giovanile con lo scopo di conseguire finalità sociali, culturali, assistenziali, religiose e sportive);
- Centri soggiorno studi (strutture ricettive, gestite da enti pubblici, associazioni, organizzazioni sindacali, soggetti privati operanti nel settore della formazione dedicati ad ospitalità finalizzata all'educazione e formazione in strutture dotate di adeguata attrezzatura per l'attività didattica e convegnistica specializzata, con camere per il soggiorno degli ospiti);
- Residenze d'epoca extralberghiere (strutture extralberghiere ubicate in complessi immobiliari di particolare pregio storico e architettonico, dotate di mobili e arredi d'epoca o di particolare rilevanza artistica);
- Rifugi escursionistici (strutture ricettive, solitamente ubicate in zone montane e specificatamente in luoghi favorevoli ad ascensioni, dedicate agli escursionisti e finalizzate ad offrire loro ospitalità e ristoro);
- Rifugi alpini (strutture ubicate in montagna, ad alta quota, fuori dai centri urbani, custoditi e aperti al pubblico per periodi limitati corrispondenti alle stagioni turistiche destinate al ricovero, al ristoro ed al soccorso alpino).

3) Strutture ricettive all'aperto

Anche questa tipologia è di particolare interesse per i cicloturisti. Permette un ampio livello di autogestione in termini di tempo, spazio e mobilità. La mancanza di un legame stretto con del personale di riferimento in questi casi viene compensato dal senso di comunità che spesso si tende a creare in queste aree adibite ad accogliere i turisti.

- Villaggi turistici (strutture ricettive aperte al pubblico, allestite ed adeguatamente attrezzate in aree recintate destinate alla sosta ed al soggiorno di turisti in allestimenti minimi, in prevalenza provvisti di propri mezzi mobili di pernottamento);
- Campeggi – Camping (strutture ricettive aperte al pubblico, a gestione unitaria, ubicate in aree recintate ed adeguatamente attrezzate, destinate alla sosta ed al soggiorno di turisti in prevalenza provvisti di propri mezzi mobili di pernottamento. I campeggi possono anche disporre di unità abitative mobili, quali tende, roulotte o caravan e di unità abitative fisse);
- Campeggi nell'ambito delle attività agrituristiche (aree di ricezione all'aperto gestite da imprenditori agricoli);
- Parchi di vacanza (campeggi in cui è praticato l'affitto della piazzola ad un unico equipaggio per l'intera durata del periodo di apertura della struttura).

4) Strutture ricettive di mero supporto

Sono strutture ricettive allestite dagli enti locali per coadiuvare il campeggio itinerante, escursionistico e locale. Per propria natura si adattano quindi alle esigenze del cicloturismo.

Come è evidente, nessuna delle categorie normate per legge si riferisce esplicitamente ad un target cicloturistico. Per questo motivo è necessario entrare ancora più a fondo rispetto a ciò che l'attività stessa deve essere in grado di offrire per dimostrarsi pienamente adeguata ad accogliere utenti in bicicletta o che comunque hanno intenzione di spostarsi sul territorio con tale mezzo.

Ispirandosi ai criteri forniti dall'ADFC⁵, la *Federazione tedesca degli amici della bicicletta*, la FIAB ha stilato un elenco delle caratteristiche utili e necessarie affinché una struttura ricettiva possa essere considerata a tutti gli effetti "amica della bicicletta"⁶.

Alloggi:

- dare la possibilità ai ciclisti di soggiornare anche solo una notte, se lo desiderano;
- mettere a disposizione gratuitamente una stanza chiusa e sicura per sistemare le biciclette per la notte;
- fornire mappe cicloturistiche dell'area in omaggio, in prestito o in vendita, oltre ai quadri orari degli autobus e dei treni;
- mettere a disposizione servizi e strutture per lavare e asciugare vestiti e attrezzatura (lavanderia, stendini o asciugatoio);
- mettere a disposizione degli ospiti degli attrezzi di base per la riparazione delle biciclette (pompa verticale a mano o compressore dotati di manometro e adattatori per valvole diverse, set di brugole e chiavi, cacciaviti, smagliacatena, lubrificante, stracci, leva copertoni, toppe e mastice, pasta lavamani);
- conoscere i riferimenti dei negozi e riparatori di biciclette nelle vicinanze (numeri telefonici e orari di apertura);
- fornire una colazione con alimenti adatti ai ciclisti (per esempio muesli, confetture non industriali, frutta fresca, pane con cereali integrali);
- fare in modo che la struttura sia raggiungibile in bicicletta senza grandi difficoltà o rischi.

Camping:

- offrire agli ospiti non motorizzati una piazzola per la tenda delimitata dove non transitano auto;
- garantire una superficie erbosa, piatta, orizzontale, per il montaggio della tenda;
- avere la possibilità di parcheggiare la bicicletta in un luogo in vista o nella piazzola stessa, senza costi extra;
- strutturare degli spazi adibiti ad asciugare i vestiti e la dotazione del ciclista;
- offrire la disponibilità, il noleggio o la vendita di carte per il cicloturismo e guide, orari di bus, treni e navi;
- mettere a disposizione degli ospiti degli attrezzi di base per la riparazione delle biciclette;
- conoscere i riferimenti dei negozi e riparatori di biciclette nelle vicinanze

⁵ ADFC Berlin, <https://adfc-berlin.de/>, consultato l'11 luglio 2018

⁶ Albergabici, *Le caratteristiche delle strutture ricettive "amiche della bicicletta"*, <http://www.albergabici.it/albergabici/strutture-amiche-bicicletta>, consultato l'11 luglio 2018

Alle strutture che intendono effettivamente essere *bike friendly*, FIAB raccomanda⁷ inoltre di:

- sapere indicare agli ospiti guide esperte che possano accompagnare gruppi e famiglie lungo i principali percorsi cicloturistici dell'area;
- tenere un libro degli ospiti che raccolga le esperienze dei cicloturisti che hanno attraversato il territorio;
- avere a disposizione delle biciclette a noleggio di buona qualità o fornire le informazioni sulla possibilità di reperirle, conoscendo prezzi, condizioni e numeri di telefono;
- fornire cestini per spuntini e picnic (o, comunque, dare la possibilità al cicloturista di prepararsi un pocket-lunch da portare via);
- essere a conoscenza della possibilità di trovare nelle vicinanze riparatori di cicli per i guasti più importanti. Questo è un elemento fondamentale, soprattutto per coloro che viaggiano con la bicicletta di proprietà al seguito;
- rendere disponibili, a pagamento, materiali di consumo più comuni per le riparazioni;
- mettere a disposizione degli ospiti una connessione Internet per permettere loro di pianificare le tappe successive.⁸

Anche in Italia si stanno pian piano sviluppando tipologie ricettive appositamente rivolte ai ciclisti: due esempi particolarmente virtuosi sono i *Bike Hotels* e gli *Albergabici*.

BikeHotelsItalia.com è un portale dedicato alle strutture ricettive *bike friendly* presenti sul territorio italiano ed a tutte quelle che sono interessate ad implementare il turismo su due ruote.⁹

Tutte gli albergatori delle strutture affiliate a Bike Hotels Italia garantiscono una serie di servizi di base dedicati ai ciclisti.¹⁰ Inoltre, ogni struttura può proporre servizi aggiuntivi che rendano l'offerta ancora più completa e organizzata.

Tra i servizi di base troviamo:

- deposito sicuro con accesso esterno riservato ai soli ospiti della struttura: si tratta di uno spazio chiuso a chiave, allestito con rastrelliere e ganci, provvisto di panche e armadietti grazie ai quali è possibile cambiarsi per l'allenamento e lasciare senza problemi gli indumenti e l'attrezzatura necessaria per la cura e la manutenzione ordinaria della bicicletta;
- un'area appositamente adibita al lavaggio della bici;
- mappe dettagliate e percorsi GPS sui tracciati presenti nella zona con descrizioni tecniche e traduzioni in lingua;

In merito ai servizi aggiuntivi si fa un piccolo approfondimento su quelli ritenuti più interessanti e funzionali¹¹:

- officina attrezzata per interventi meccanici di tipo ordinario;
- guida cicloturistica e bike manager a disposizione per accompagnare e assistere i ciclisti lungo gli itinerari scelti; per gli amanti dell'escursione individuale, è previsto che le guide forniscano consigli sul percorso che più si adatta alle esigenze del cliente;

⁷ Ibidem

⁸ M. Mutterle (a cura di) per FIAB, *Un'idea per il cicloturismo: l'esperienza di Albergabici della FIAB*, Corbetta (MI), Il Guado, 2008, PDF e-book

⁹ Bike Hotels Italia, *Cos'è un Bike Hotels Italia?*, <http://www.bikehotelsitalia.com/item/come-diventare-bike-hotel.html>, consultato l'11 luglio 2018

¹⁰ Bike Hotels Italia, *Servizi offerti dai Bike Hotels Italia*, <http://www.bikehotelsitalia.com/item/i-servizi-offerti-dai-bike-hotels-italia.html>, consultato l'11 luglio 2018

¹¹ M. E. Rossi, G. Pasino (a cura di), *Pedalare per lo sviluppo. Il cicloturismo in provincia di Cuneo*, Cuneo, Fondazione CRC, 2016, PDF e-book

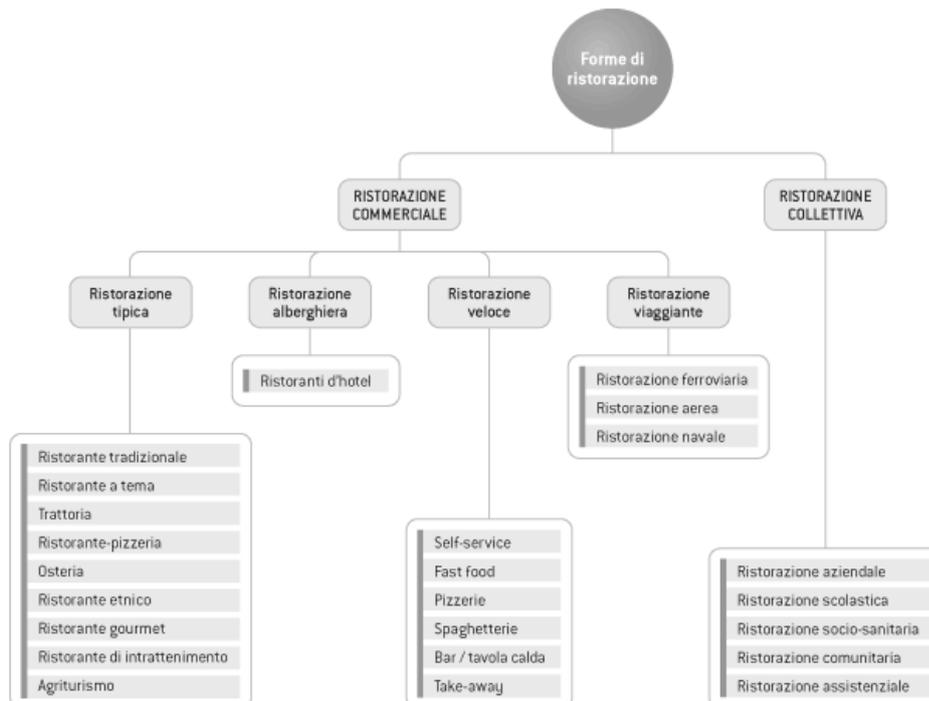
- convenzioni con negozi specializzati per acquistare parti di ricambio o per riparazioni in caso di bisogno; necessitando, eventualmente, di interventi meccanici straordinari, il cliente ha quindi la possibilità di rivolgersi a centri di assistenza altamente specializzati e perfettamente attrezzati per qualsiasi esigenza;
- lavanderia per abbigliamento tecnico, con servizio di lavaggio quotidiano effettuato al rientro dagli allenamenti o dalle escursioni;
- assistenza medica e fisioterapia;
- menù energetici pre e post allenamento adeguati alle esigenze sportive, bilanciati e, allo stesso tempo, ricchi di prodotti locali; inoltre, il cliente potrà usufruire di un servizio snack a base di frutta e panini per poter affrontare al meglio anche i percorsi più impegnativi;
- angoli fitness e massaggi e convenzioni con palestre e piscine per praticare esercizio fisico.

Albergabici è un’iniziativa promossa da FIAB con l’obiettivo di creare una rete di strutture *bike friendly*.¹² Lo scopo che si pone non è quello di “certificare” le strutture idonee ai ciclisti, ma di mettere in rete informazioni utili, altrimenti difficilmente reperibili, per chi viaggia in bicicletta o semplicemente intende effettuare escursioni nelle aree limitrofe a dove si trova.

I dati presentati tramite il sito web sono inseriti dalle singole strutture e devono essere aggiornati almeno ogni anno, garantendo così una informazione la più precisa e trasparente possibile.

Questa iniziativa nasce dal modello proposto dai *Bed and Bike* tedeschi: i *Bett und Bike*¹³ nascono nel 1995 su proposta della Federazione tedesca dei ciclisti (ADFC), che da allora ha certificato alloggi per biciclette in più di 4100 città diffuse in tutta la Germania.¹⁴

STRUTTURE RISTORATIVE



¹² Albergabici, *Cos'è Albergabici*, <http://www.albergabici.it/>, consultato l'11 luglio 2018

¹³ Bett+Bike ADFC, <https://www.bettundbike.de/>, consultato l'11 luglio 2018

¹⁴ Germany Travel, *Bed & Bike: Cyclists welcome!*, <http://www.germany.travel/en/travel-information/accommodation/bed-bike.html>, consultato l'11 luglio 2018

¹⁵ O. Galeazzi, *La ristorazione commerciale*, <http://www.salabar.it/node/120>, consultato l'11 luglio 2018

Questo schema riportato evidenzia come il settore della ristorazione sia particolarmente complesso e diramato: l'offerta è molto variegata e di conseguenza le tipologie di strutture esistenti lo sono altrettanto. Escludendo tutta la parte legata alla ristorazione collettiva - strutturata per grandi numeri soprattutto nel settore pubblico – è utile focalizzare l'attenzione sulla ristorazione commerciale.

La ristorazione commerciale include a sua volta quattro categorie:¹⁶

- ristorazione alberghiera (in genere più tradizionalista nelle proposte gastronomiche e nelle formule di servizio);
- la ristorazione veloce (caratterizzata dalla mancanza o quasi di servizio e una grande rapidità nella preparazione e consegna dei piatti. Gli esempi più quotidiani di questa tipologia li ritroviamo nei ristoranti self-service e i fast food);
- la ristorazione viaggiante (riguarda vari servizi ristorativi, come quello ferroviario, aereo e navale)
- la ristorazione tipica, che si suddivide a sua volta in sottocategorie, molte delle quali rientrano nella nostra area di interesse in quanto l'offerta proposta è tendenzialmente molto più legata al territorio e gestita a livello locale. Oltre ai ristoranti pizzeria, etnico, gourmet e di intrattenimento troviamo anche e soprattutto:
 - Ristorante tradizionale, che propone una cucina nazionale e regionale, con un forte legame ai prodotti del territorio;
 - Ristorante a tema, che corrisponde a un ristorante tradizionale che propone una cucina orientata su una determinata tipologia di prodotti, come pesce, carne, vegetariano, biologico, macrobiotico;
 - Trattoria, che nasce come un luogo con cucina locale, piatti semplici, servizio familiare e informale;
 - Osteria, ovvero un locale che punta molto sul servizio dei vini, che vengono accompagnati con pochi piatti e spuntini, di cucina semplice e del posto;
 - Agriturismo, cioè un ristorante all'interno di un'azienda agricola che propone una cucina semplice, con pochi piatti e con utilizzo delle materie prime per gran parte prodotte dalla stessa azienda.

Per entrare ancora più nel dettaglio rispetto a realtà che in Italia stanno emergendo proprio per il servizio specificatamente rivolto ai ciclisti, troviamo l'esempio virtuoso dei *Bicigrill*¹⁷.

Si definisce Bicigrill *“la struttura collocata lungo i percorsi ciclabili e ciclopedonali, finalizzata a fornire agli utenti degli stessi percorsi un posto di ristoro, informazioni sulla rete ciclabile, approvvigionamento, noleggio bici, servizio di riparazione e assistenza”*¹⁸. Per trovare un'applicazione concreta di questa tipologia di servizio dobbiamo guardare a tutte le realtà italiane, come il Trentino Alto Adige e l'Emilia Romagna, che negli ultimi decenni hanno investito moltissimo sulle piste ciclabili immerse nel verde, riscoprendo, valorizzando e dando il giusto spazio e valore sociale all'utilizzo delle biciclette.

Al di fuori di quest'ultima declinazione, strutturata specificatamente per rivolgersi ad un'utenza sulle due ruote, affinché le strutture ristorative possano definirsi *bike friendly* è necessario, sempre secondo FIAB, che rispettino determinati criteri minimi¹⁹:

- mettere a disposizione del cicloturista un luogo di buona qualità, possibilmente coperto, controllabile a vista o da chiudere a chiave dove depositare la bici e i bagagli;

¹⁶ O. Galeazzi, *La ristorazione commerciale*, <http://www.salabar.it/node/120>, consultato l'11 luglio 2018

¹⁷ Provincia autonoma di Trento, *Bicigrill*, <http://www.ciclabili.provincia.tn.it/bicigrill/>, consultato l'11 luglio 2018

¹⁸ Definizione tratta da Provincia Autonoma di Trento, *Infrastrutture dei percorsi ciclabili e ciclopedonali d'interesse provinciale. Bicigrill: caratteristiche costruttive e disciplinare d'attuazione dell'uso collettivo del marchio*, Trento, 2015, PDF e-book

¹⁹ R. Di Marcello, *Attività ricettive “amiche della bicicletta”. Casi italiani e prospettive*, 2013, doi: 10.7358/rst-2013-01-02-dima, PDF e-book

- proporre un'offerta gastronomica mirata alle esigenze del cicloturista e bevande specifiche, thè ai frutti o tisane, a prezzi contenuti;
- offrire almeno un pasto caldo durante l'orario di apertura;
- noleggiare o vendere carte per il cicloturismo e guide con orari di bus, treni e navi;
- mettere a disposizione del cliente un kit di riparazione con gli attrezzi più importanti;
- poter fornire al cliente informazioni sulla disponibilità delle officine meccaniche più vicine per la riparazione (orari, numero di telefono e posizione).

Vi sono poi ulteriori aspetti, in alcuni casi di più complessa realizzabilità, da poter prendere in considerazione per proporre un servizio ancora più strutturato e soddisfacente, come:

- offerta di un pasto completo e di uno vegetariano;
- offerta di cucina regionale e locale;
- apertura durante tutto l'arco della giornata;
- possibilità di asciugare i vestiti e la dotazione del ciclista;
- messa a disposizione di importanti pezzi di ricambio in accordo con l'officina più vicina;
- informazioni sulle strutture d'alloggio *bike friendly* della zona;
- possibilità di preparare il pocket-lunch da portare via;
- predisposizione di un libro degli ospiti dove poter lasciare consigli, suggerimenti, critiche, racconti sulle esperienze.

ATTENZIONE AL POSIZIONAMENTO

Per quanto riguarda le strutture ricettive e ristorative appena prese in analisi vi è un altro aspetto, spesso sottovalutato, che tende intrinsecamente a incentivare o meno una specifica struttura piuttosto che un'altra, ovvero il posizionamento. È cioè necessario porre particolare attenzione alla dislocazione delle strutture, che dovrà il più facilmente possibile consentire ad un viaggiatore di medio livello di spostarsi di giorno in giorno, senza difficoltà, lungo un percorso circolare o lineare.²⁰

Anzitutto è bene valutare la distanza dal percorso ciclabile: le strutture dovranno essere situate non troppo distanti dai percorsi ciclabili (mediamente al massimo 5 km), in modo da essere raggiungibili senza particolari difficoltà dai cicloturisti.

È importante studiare inoltre che la distanza fra le diverse strutture ricettive non sia eccessiva, in modo tale da permettere anche alle persone meno allenate di percorrere tappe relativamente brevi e trovare successivamente un luogo dove poter passare la notte e rifocillarsi.

PAGAMENTI CON CARTE DI CREDITO E WIFI²¹

Anche se non sono servizi strutturati specificatamente per il cicloturista, è molto importante che le strutture ricettive (e più in generale tutti coloro che entrano in contatto con i cicloturisti) siano attrezzati per fornire la possibilità di effettuare pagamenti con carte di credito e/o bancomat, per qualsiasi cifra, anche molto bassa. Questa pratica è ancora poco diffusa in Italia, in particolare sui piccoli importi, ma in Europa è quasi la norma e ciò agevola notevolmente i turisti su due ruote, che possono in questo modo avere meno contante a portata di mano (dettaglio non irrisorio dal momento che, trattandosi di un turismo per di più itinerante, si ha la necessità di portare sempre con sé tutti i bagagli).

²⁰ Pedalitalia, *Progetto interregionale cicloturismo. Verso un modello di coordinamento nazionale*, Regione Toscana, 2012, PDF e-book

²¹ M. E. Rossi, G. Pasino (a cura di), *Pedalare per lo sviluppo. Il cicloturismo in provincia di Cuneo*, Cuneo, Fondazione CRC, 2016, PDF e-book

Un altro servizio da predisporre poiché ormai ritenuto indispensabile dai turisti, anche se ormai sempre più diffuso, è il collegamento Wi-Fi gratuito, non solo nella struttura ricettiva, ma in ogni momento della giornata. In particolare, per i turisti su bicicletta risulta essere essenziale visto il grande uso di mappe e tracce online.

CREARE UNA RETE DI ATTORI TERRITORIALI

Un ulteriore aspetto da indagare e da incentivare è quello di consapevolizzare le diverse strutture ricettive e ristorative sull'importanza di lavorare in rete.

L'implementazione di un network territoriale permette numerosi vantaggi non solo rivolti al cicloturista stesso, come la possibilità di avere un'offerta territoriale strutturata e soddisfacente, ma anche per le attività stesse. In questo modo infatti non solo si incentiva una fruttuosa collaborazione che renda più forte la struttura sociale del territorio, ma permette alle singole strutture di farsi conoscere attivamente e reciprocamente.

ASSISTENZA TECNICA

Una delle motivazioni che in parte disincentiva il turismo in bicicletta è legata al timore, soprattutto nel caso di ciclisti non esperti, di trovarsi in situazioni di difficoltà tecnica legate a parti della bicicletta, senza sapere come intervenire o a chi rivolgersi.

Un'adeguata assistenza tecnica lungo il percorso permetterebbe di ovviare a questa problematica, di per sé abbastanza irrisoria in termini di investimento economico e formativo necessario.

A partire dalla semplice predisposizione, nelle strutture che si trovano lungo luoghi di passaggio, di un elenco di meccanici di biciclette, con i rispettivi orari di apertura. Fino alla strutturazione da parte delle attività ricettive e ristorative di un servizio volto a dotarle di una cassetta degli attrezzi e di un piccolo kit di riparazione, contenente un set di oggetti per l'intervento *fai da te*.

NOLEGGIATORI

Altro aspetto importante è quello di creare una rete di noleggiatori locali. Sono molti infatti gli aspetti legati ad un difficile trasporto della bicicletta in Italia (a partire dall'inefficienza, sotto questo punto di vista, dei trasporti pubblici). La possibilità di noleggiare una bici direttamente in loco a prezzi contenuti sarebbe un grandissimo punto di forza per tutti quei territori che desiderano incentivare questa tipologia di turismo.

PARCHEGGI COPERTI

La presenza lungo il percorso di parcheggi coperti con rastrelliera permetterebbe di fornire riparo in caso di maltempo o, al contrario, di evitare il surriscaldamento dei copertoni, causato dalla prolungata esposizione al sole.

MATERIALE INFORMATIVO

La predisposizione da parte delle attività ricettive e ristorative, nonché presso gli Uffici del Turismo territoriali, di una buona quantità e qualità di materiale informativo sia cartaceo che digitale agevola notevolmente l'offerta cicloturistica e una fruizione del territorio responsabile, direzionata e controllata. A partire da cartine specificatamente rivolte alla conoscenza e fruizione della rete cicloturistica locale, fino a una serie di informazioni di carattere storico, culturale, paesistico, naturalistico ed enogastronomico sul territorio.

Si può prevedere anche la messa a disposizione di materiale informativo con dei suggerimenti rivolti alla sicurezza del ciclista e all'offerta ricettiva dell'area.

DATABASE

La creazione e il costante aggiornamento di una banca dati digitale rivolta all'offerta cicloturistica dell'area di riferimento, disponibile in diverse lingue, favorisce la promozione univoca dell'offerta e facilita l'accesso alle informazioni da parte di tutti i potenziali turisti, italiani e non.

Il database deve essere chiaro e di facile consultazione, realizzato in modo che il turista possa individuare i propri percorsi di interesse sulla base di criteri quali l'area geografica, la denominazione del percorso, il tipo di bicicletta che il turista intende utilizzare, la tipologia, la durata e il livello di difficoltà del percorso.

PACCHETTI CICLOTURISTICI

La creazione di pacchetti cicloturistici ha l'obiettivo di offrire servizi adeguati anche per chi non è in grado di organizzare autonomamente il proprio viaggio e necessita di un forte supporto logistico.

Questi pacchetti si potranno differenziare al loro interno per la tipologia di viaggio ed esperienza proposte e per i servizi offerti durante lo svolgimento.

OFFERTA PERSONE DIVERSAMENTE ABILI

La possibilità di percorrere tratti della rete cicloturistica da parte di persone diversamente abili è un investimento progettuale molto diffuso e attualmente incentivato. Questa particolare categoria di utenza necessita di percorsi cicloturistici con fondo stradale completamente asfaltato e facilmente accessibili, di un buon funzionamento del trasporto pubblico e di un elenco di noleggiatori in cui è possibile trovare biciclette adatte. Risulta inoltre indispensabile l'eliminazione delle barriere architettoniche nelle strutture ricettive e ristorative del territorio, nonché la riorganizzazione dell'offerta e dalla fruizione culturale.

In conclusione dunque è evidente che la presenza di reti infrastrutturali, per quanto necessaria per lo sviluppo del turismo in bicicletta, non è sufficiente a garantire un'offerta turistica ottimale. Occorrono, infatti, servizi adeguati lungo gli itinerari ciclistici o nelle principali destinazioni turistiche, servizi di base pensati per le particolari esigenze dei ciclovialatori.²²

²² R. Di Marcello, *Attività ricettive "amiche della bicicletta". Casi italiani e prospettive*, 2013, doi: 10.7358/rst-2013-01-02-dima, PDF e-book

INTERMODALITÀ

Per ovvie finalità di questa tesi tra cui la mobilità sostenibile, si rivolge l'attenzione al sistema treno+bici. Si vuole infatti incentivare l'intermodalità per condurre il turista alla scoperta del MAB Valle del Ticino.

Su questo tema si sta muovendo da diversi anni FIAB che ha firmato un Protocollo d'Intesa con Gruppo FS Italiane (Rete Ferroviaria Italiana) il 17 settembre 2015¹, durante la Settimana Europea della Mobilità Sostenibile (16-22 settembre 2015).

L'articolo 2 del citato protocollo riguarda il network di stazioni *bike-friendly*, 180 stazioni scelte all'interno delle 500 del "Progetto 500 stazioni"² del Piano d'Impresa societario 2014/2017³ e attrezzate allo scambio bici+treno con le seguenti caratteristiche⁴:

- *stalli adeguatamente pavimentati (anche coperti) dedicati ai cicli e attrezzati per il parcheggio dei mezzi;*
- *sistemi di discesa e salita con bici (non a spalla) dalle scale dei sottopassi (es. scivoli, ascensori di idonea dimensione);*
- *attività di noleggio/manutenzione dei mezzi in locali ferroviari locati;*
- *aree di bike sharing sui piazzali esterni ferroviari nelle località ove tale servizio sia presente;*
- *segnaletica fissa e variabile dedicata.*

Inoltre il protocollo specifica che tali servizi saranno garantiti soltanto se tecnicamente possibile nei luoghi.

In attesa che quanto detto si possa espandere per coinvolgere sempre più stazioni italiane, si vuole dare uno sguardo alle condizioni di trasporto odierne. Il trasporto della bicicletta pieghevole è consentito su tutti i treni se opportunamente piegata e chiusa nell'apposita sacca (80 x 110 x 40 cm) e sistemata come un qualunque bagaglio negli scompartimenti. Per quanto riguarda la bicicletta montata tradizionale la questione è complicata. Il suo trasporto non è consentito sui treni ad alta velocità, Frecciabianca e Intercity. Su tutte le altre tipologie di treno bisogna prima controllare che siano ammesse, il che viene segnalato con l'icona della bici sui vagoni e anche sul sito web al momento dell'acquisto del biglietto. In ogni caso la bicicletta non deve superare i 2 metri di lunghezza. Alcuni treni dispongono di un vano dedicato per il trasporto delle bici, negli altri casi bisogna sistemarla nel vestibolo o nel corridoio, legandola al corrimano.

Se si viaggia in un gruppo di almeno 10 persone è necessario fare richiesta almeno una settimana prima alla Direzione Regionale. Il regolamento però afferma che, anche in questo caso, non viene comunque garantito il trasporto al 100%, perché l'ultima parola spetta sempre al personale di bordo che valuta al momento l'affollamento del treno⁵.

¹ <http://fiab-onlus.it/bici/attivita/treno-bici/item/1275-intesa-rfi-fiab.html>

² Le stazioni dell'area MAB Valle del Ticino appartenenti a questo progetto sono purtroppo solo quattro: Arona (NO), Sesto Calende (VA), Magenta (MI) e Vigevano (PV) - http://www.fiab.info/download/Prot_intesa_RFI_FIAB_ALL1.pdf

³

<http://www.rfi.it/rfi/LINEE-STAZIONI-TERRITORIO/Le-stazioni/Vivibilit%C3%A0-e-fruibilit%C3%A0/Vivibilit%C3%A0-e-fruibilit%C3%A0-delle-stazioni-RFI>

⁴ http://www.fiab.info/download/Prot_intesa_RFI_FIAB.pdf

⁵

https://www.trenitalia.com/cms-file/allegati/trenitalia_2014/area_clienti/11_Bici_al_seguito_tcom2014.pdf

Interessante è anche capire il contributo economico necessario per il trasporto della propria bicicletta. Ci sono due formule che mette a disposizione Ferrovie dello Stato:

- pagare il supplemento bici;
- pagare il biglietto di un secondo viaggiatore in 2° classe.

La scelta va fatta tenendo in considerazione la lunghezza della tratta e il costo del biglietto del passeggero per capire quale delle due opzioni convenga fare. Entrambe hanno 24 ore di validità dal momento in cui sono state comprate.

Per quanto riguarda le due regioni del MAB Valle del Ticino le tariffe del supplemento bici sono differenti:

- in Piemonte è pari a €3,50 senza possibilità di abbonamento⁶
- in Lombardia è pari a €3,00 con possibilità di abbonamento annuale a €60⁷, dove l'intera rete dei trasporti ferroviari è gestita dall'azienda Trenord S.r.l.

Esiste poi una convenzione stipulata insieme a FIAB per agevolazioni ai gruppi di viaggiatori con bici al seguito. L'offerta si applica sempre sui treni regionali che presentano il pittogramma della bicicletta e ci sono due tipi di sconto sui biglietti dei viaggiatori, mentre il supplemento bici rimane invariato:

- 10% per gruppi da 3 a 9 persone, di cui almeno una tesserata FIAB;
- 15% per gruppi sopra le 10 persone, di cui almeno una in possesso della credenziale FIAB, se si è effettuata la richiesta almeno una settimana prima alla Direzione Regionale/Provinciale di Trenitalia competente⁸.

Per tutte le altre regioni italiane è bene controllare sul sito di Trenitalia se siano presenti particolari offerte e agevolazioni.

Si rivolge l'attenzione anche ai treni internazionali e in questo caso si prende in considerazione quelli diretti e provenienti dalla Svizzera, paese coinvolto nell'ampliamento dell'Area MAB Valle del Ticino.

Alcuni dei collegamenti garantiscono il servizio di trasporto bici laddove presente la carrozza dedicata o gli spazi appositi nelle carrozze dei viaggiatori. Anche in questo caso si può controllare cercando il pittogramma della bici in fase di acquisto ed è meglio prenotare il posto preventivamente. Il supplemento bici ha un costo di €12 e può essere acquistato sul treno solo con partenza dall'Italia⁹.

La compagnia operante proprio nella zona del Ticino è l'Azienda Tilo che collega la regione Lombardia con le località del Canton Ticino, in collaborazione con FFS e Trenord¹⁰.

Sul sito FFS viene ricordato che la disponibilità dei posti può essere limitata, soprattutto nei giorni di bel tempo e nelle ore di punta. Anche in questo caso è dunque consigliata la prenotazione che può avvenire fino a tre giorni prima della partenza e ha un costo di 5 CHF (€4,32). Senza prenotazione si può pagare in due modi:

- supplemento di 10 CHF (€8,63) pari a un biglietto bici per corsa singola;
- tariffa giornaliera di 13 CHF (€11,22) utilizzabile su più treni nella stessa giornata¹¹.

6

https://www.trenitalia.com/cms-file/allegati/trenitalia_2014/area_clienti/11_Bici_al_seguito_tcom2014.pdf

⁷ <http://www.trenord.it/it/biglietti/trasporto-biciclette.aspx>

⁸ <https://www.trenitalia.com/tcom/Offerte-e-servizi/In-treno-con-la-bici>

⁹ <https://www.trenitalia.com/tcom/Offerte-e-servizi/In-treno-con-la-bici>

¹⁰ <http://www.tilo.ch/Azienda/Chi-siamo.html>

¹¹ <https://www.sbb.ch/it/stazione-servizi/auto-velo/in-viaggio-con-la-bici/viaggiare-con-la-bici.html>

Considerando, invece, lo stato attuale dei treni italiani riguardo la trasportabilità più o meno agevolata delle biciclette, si vogliono riportare alcuni estratti di un documento redatto nel giugno 2017 da FIAB e in particolare da Massimo Gaspardo Moro, responsabile dell'intermodalità. Il documento inoltre insiste sull'importanza di una segnaletica adeguata e riconoscibile sulle carrozze che permettono il trasporto. Si veda l'esempio delle ferrovie danesi¹² (IMMAGINE da doc). Mentre molte delle linee guida per il migliorare il servizio treno+bici sposano quelle che sotto vengono descritte. Come sostiene FIAB, un efficiente sistema treno+bici amplia enormemente le possibilità del cicloturista perché può compiere maggiori distanze.

Il documento di M.G. Moro comincia riportando le riflessioni scaturite durante Habitat III, la Conferenza dell'ONU sull'Abitare e sullo Sviluppo Urbano Sostenibile che ha avuto luogo dal 17 al 20 ottobre 2016 a Quito, in Ecuador. Si è trattato del terzo incontro mondiale sul tema, con cadenza ventennale, dopo quello del 1976 e del 1996. Il risultato della Conferenza è stata la stesura della New Urban Agenda, un documento conciso che delinea delle azioni precise per il cambiamento¹³.

A questo importante evento ha partecipato la ECF, la European Cyclists' Federation, che ha ribadito l'importanza di puntare concretamente su un'implementazione della mobilità pedonale, ciclistica e il rafforzamento del sistema dei mezzi pubblici.

Sempre a ottobre 2016, il giorno 11, ECF ha organizzato un workshop insieme a CER, la Community of European Railway and Infrastructure Companies, con l'obiettivo di portare l'attenzione sulle buone pratiche legate all'intermodalità treno+bici in ambito europeo¹⁴. A moderare la discussione è stato invitato un partner del progetto BiTiBi, nato nel 2017 e che avrà la durata di 3 anni, cofinanziato dall'Unione Europea. Il focus è quello di migliorare la vivibilità delle città europee e l'efficienza energetica del sistema dei trasporti, incentivando la combinazione treno+bici e ispirandosi all'efficiente sistema olandese. Le aree pilota in cui si sta lavorando sono Milano, Barcellona, Liverpool e il Belgio¹⁵.

Gli obiettivi del progetto:

- aumentare la quota degli spostamenti in bici da e per le stazioni in tutta l'Unione Europea, dal 2017 al 2020;
- diminuire in modo consistente le auto e dunque le emissioni di CO2 e il traffico.

Le azioni concrete sono:

- creare parcheggi sicuri, protetti e convenienti per le biciclette nei pressi delle stazioni;
- fornire servizi di bike-sharing convenienti;
- incentivare la collaborazione tra stakeholders della mobilità ferroviaria e ciclabile;
- integrare e rendere più facili i pagamenti combinati tra servizi per la bici e i trasporti ferroviari;
- comunicare positivamente i vantaggi del sistema intermodale bici+treno¹⁶.

¹² http://www.fiab-onlus.it/download/Trenobici_allestimenti_giugno_2017.pdf

¹³ <http://habitat3.org/the-conference/about-habitat-3/>

¹⁴

<http://www.cer.be/events/cer-events/cer-ecf-workshop-highlights-efforts-improve-bike-train-intermodal-solutions>

¹⁵ http://www.bitibi.eu/about_bitibi_italiano.html

¹⁶ http://www.bitibi.eu/about_bitibi_italiano.html

Durante la giornata di workshop molte compagnie ferroviarie europee hanno avuto l'opportunità di parlare e condividere le loro esperienze. Proprio un rappresentante di Trenitalia ha chiesto una guida per le buone pratiche da adottare per migliorare il servizio. A questo proposito, il progetto BiTiBi raccoglie esempi positivi dei partner inclusi nel progetto mentre esiste già un documento di ECF che elenca le *good practises*, in via di implementazione. Le buone pratiche, che si riporta qui in veste sintetica, riguardano il miglioramento di alcuni aspetti:

- creare un sistema informatico con tutte le informazioni necessarie riunite;
- trasformare il prezzo del biglietto per la bicicletta per viaggio e non per treno;
- dare la possibilità di prenotare lo spazio bici insieme al biglietto del passeggero;
- rendere più accessibili alle biciclette le stazioni e i loro dintorni;
- presenza di carrozze adatte al trasporto biciclette su tutti i treni;
- presenza di parcheggi per le biciclette in tutte le stazioni;
- gestione dei servizi di bike-sharing direttamente dalle compagnie ferroviarie¹⁷.

LA RISERVA DELLA BIOSFERA VALLE DEL TICINO

NASCITA ED EVOLUZIONE

La Riserva della Biosfera Valle del Ticino nasce nel 2002 a seguito della candidatura presentata per entrare a far parte della “Rete Globale delle Riserve di Biosfera” (WNBR – World Network of Biosphere Reserves).

Il territorio individuato interessava inizialmente una superficie di 97200 ettari per circa 100 chilometri di lunghezza.

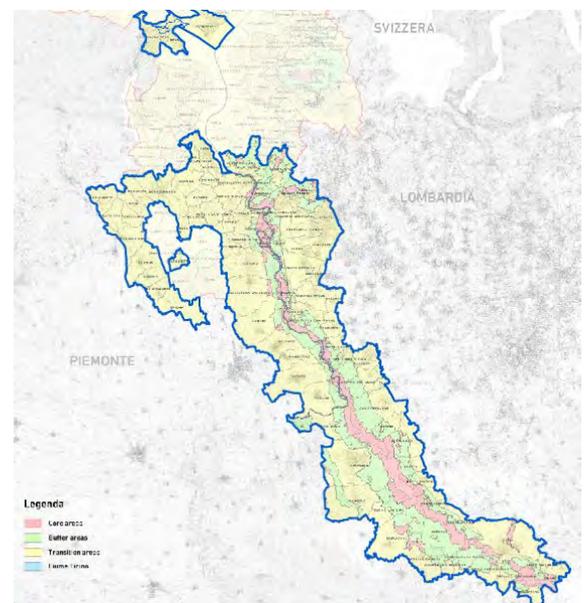
Nel 2012 è stata inviata al Ministero dell’Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare una revisione periodica (obbligatoria ogni dieci anni) con al suo interno una proposta di ampliamento che riguardasse in particolare il territorio piemontese, andando ad includere altri comuni appartenenti al Parco del Ticino del Piemonte ed alcuni limitrofi ad essi.

Gli Enti responsabili di portare avanti la progettualità e la gestione della Riserva nel suo complesso sono attualmente due, uno per regione: il Parco lombardo della Valle del Ticino e il Parco del Ticino piemontese e del Lago Maggiore.

Attualmente la Riserva include una superficie di quasi 150000 ettari, suddivisi a zone (come previsto dal Programma MAB) di cui circa 14000 classificati come *core area*, 33000 individuati come *buffer* e oltre 100000 come *transition*.

I Comuni attualmente inclusi nell’area di Riserva sono 84.

- 46 facenti parte dell’area lombarda, in 3 province (Varese, Milano e Pavia)
- 38 in area piemontese, in 2 province (Verbania-Cusio-Ossola e Novara)



Le implicazioni legate all'appartenenza ad una di queste specifiche zone sono qui sintetizzate secondo le linee guida riportate all'interno della *Periodic review* presentata dagli Enti parco.

| PARTE PIEMONTESE | AREA | COSA | DESCRIZIONE |
|---|--|---|---|
| | CORE | Valori ambientali e naturalistici | Conservazione |
| | | Vegetazione | Di interesse scientifico e zone di pregio lungo riva del fiume |
| | | Boschi | Importanti dal punto di vista botanico-vegetazionale |
| | | Zone umide | Lanche, mortizze, ghiaietti del fiume Ticino, zone naturalistiche perfluviati, fontanili, risorgive, con strutture naturali tipiche |
| | | Fauna | Di particolare interesse |
| | | Vicinanza zone transition | In alcune parti direttamente confinanti ma limitazioni normative |
| | BUFFER | Zona agricola speciale per la tutela del <i>Pelobates Fuscus</i> | Particolari prescrizioni per lo svolgimento delle attività agricole |
| | | Altre Aree | Zone, prevalentemente boscate, destinate a: razionale gestione del patrimonio forestale con interventi previsti dalle norme di gestione forestale; salvaguardia e conservazione dei valori ambientali e paesaggistici, difesa dell'assetto idrogeologico del territorio. Ci sono anche zone urbanizzate, con presenza di edifici residenziali di tipo permanente o temporaneo, impianti industriali, attrezzature commerciali, turistiche e ricreative, impianti tecnici, strade, spazi e attrezzature per la sosta e lo svago, spiagge fruite per la balneazione |
| | | Zone di conservazione dell'agricoltura | Non solo funzione produttiva ed economica, ma anche salvaguardia del sistema idrogeologico, del paesaggio agrario e dell'equilibrio ecologico e naturale |
| Aree Attrezzate e Aree di Afflusso | | Destinate all'uso del tempo libero ed alla fruizione del Parco per fini ricreativi, in aree attrezzate | |
| Zona Agricola Speciale | | Porzione di territorio del comune di Cameri per la tutela del <i>Pelobates fuscus insubricus</i> in estinzione | |
| Zona naturalistica di interesse botanico e faunistico | | Complessi ecosistemici a prevalente carattere botanico-forestale e di rilevante interesse faunistico, incluse le zone umide, a basso livello di antropizzazione. Preservare gli equilibri ecologici fondamentali (flora, fauna, suolo e sistema idrico), garantire la rinnovazione, l'affermazione e lo sviluppo dei boschi misti pluristratificati e della struttura della comunità vegetale. Includere anche parti del territorio a preminente vocazione forestale: boschi, fasce boscate, macchie isolate, boscaglie, arbusteti, rimboschimenti, e terreni incolti che possono essere destinati ad uso forestale | |
| Zone agricole e forestali di interesse paesaggistico | | Condizione agricola e forestale in cui prevalgono gli elementi di valore paesaggistico, pur in presenza di elementi naturali sufficientemente estesi, che consentono la permanenza di biocenosi diversificate. Tali ambienti coltivati sono ambienti naturali costituiti da un mosaico di ecosistemi (tembi di foresta, ecosistemi fluviali, fasce ripariali, zone umide, etc.), pertanto suscettibili di incrementare, con la riduzione delle coltivazioni intensive e la riqualificazione degli elementi naturali, il valore naturalistico del Parco | |
| Zone di fruizione | | Con attività ricreative e di tempo libero. Necessità di organizzare o riorganizzare per lo svolgimento controllato della fruizione, oltre alla tutela naturalistica delle aree circostanti | |
| TRANSITION | Zona di riqualificazione ambientale | Pregresse situazioni di degrado, compromissione o incompatibilità nella destinazione d'uso con l'ambiente e il paesaggio circostante e considerate critiche, vengono indirizzate a un recupero compatibile con le esigenze generali di tutela ambientale e paesaggistica del Parco. Le zone comprendono le cave dove permangono attività di lavorazione degli inerti ovvero cave dismesse senza progetti di ripristino ambientale o con progetti considerati incompatibili con le finalità del Parco, e le discariche | |
| | Zone con attività produttive | Industriali e di piscicoltura | |
| TRANSITION | Territorio esterno ai confini territoriali del Parco Naturale della Valle del Ticino | | |
| | 17 comuni | In cui ricade il Parco esclusa chiaramente l'area vincolata dallo stesso | |
| | 20 comuni | Non fanno parte della comunità dell'area protetta ma sono contraddistinti dalla presenza di attività socio-economiche di tipo agricolo, turistico e eno-gastronomico alcune di esse già eseguite con un uso eco-sostenibile del territorio | |
| | Aree protette del Lago Maggiore | gestite dall'Ente di gestione aree protette del Ticino e del lago Maggiore, garantiscono continuità paesaggistica all'ecosistema | |
| | Parco Naturale dei Lagoni di Mercurago | In un'area regionale di particolare valenza naturalistica-ambientale con livelli di tutela differenti per la grande varietà di ambienti. Possibilità in futuro conversione in area core, protetta da buffer | |
| | Riserva dei Canneti di Dormelletto | Non è dotata di un proprio strumento urbanistico. Possibilità in futuro conversione in area core, protetta da buffer | |
| | Riserva Naturale di Bosco Solivo | Non è dotata di un proprio strumento urbanistico. Possibilità in futuro conversione in area core, protetta da buffer | |
| | Riserva Naturale di Fondo Toce | Possibilità in futuro conversione in area core, protetta da buffer | |
| | Aree protette della Baraggia | | |
| | Parco Naturale del Monte Fenera | Una parte | |
| La secolare tenuta agraria della Piana del Muggiano a Gattico | | | |

| AREA | COSA | DESCRIZIONE |
|-------------------|---|---|
| CORE | Zone Naturalistiche Perifluviali Aree di rispetto delle zone naturalistiche fluviali Zone Naturalistiche Parziali Nuclei forestali relitti della foresta planiziarica primaria | <i>Nelle immediate adiacenze del Fiume</i> |
| | Nuclei forestali che ricadono in zone naturalistiche di interesse botanico-forestale Area di divagazione del fiume Ticino | <i>Tutelati come zone naturalistiche integrali nelle quali l'ambiente naturale viene conservato nella sua integrità, o come zone naturalistiche orientate, in cui si individuano complessi ecosistemici di elevato valore naturalistico</i> |
| | Zone Naturalistiche Parziali | <i>Nelle zone naturalistiche si individuano complessi botanico-forestali di rilevante interesse, il cui obiettivo gestionale è di ricostituire la foresta primaria e tutelarne gli habitat; sono vietate tutte le attività, tranne quelle di ricerca e quelle necessarie al ripristino di ambienti naturali</i> |
| | Vicinanza zone transition | <i>Insieme dei territori interessati dall'evoluzione del fiume e delle sue articolazioni idrauliche principali e secondarie, dalle lanche, dalle mortizze e dai ghiaietti. Salvaguardia assoluta dell'evoluzione naturale del letto del fiume e degli habitats delle zone umide, per la sopravvivenza delle popolazioni di fauna stanziale e migratoria; non sono consentite attività che modificano il suolo ma solo interventi per la conservazione degli ecosistemi perfluviali. Il recupero di aree degradate e la conversione dei coltivi in aree ad evoluzione naturale</i> |
| | | <i>Con notevole valore tematico; botanico forestale, micologico, zoologico-biogenetico, geologico-idrologico</i> <i>In alcune parti direttamente confinanti ma limitazioni normative</i> |
| BUFFER | Zone di rispetto delle zone naturalistiche perfluviali | <i>Connessione funzionale (vere buffer zones) con le aree di maggiore naturalità, di cui possono rappresentare fasce di espansione, data la forte vocazionalità naturalistica; in queste zone sono consentite attività agricole e forestali con metodologie ecocompatibili</i> |
| | Zone agricole e forestali a prevalente interesse faunistico | <i>Protezione delle Riserve Naturali Perifluviali. Attenzione alla tutela e conservazione della fauna e tutte le attività antropiche sono subordinate alla valutazione della compatibilità con l'obiettivo della conservazione dei caratteri faunistici ed agronomici, in specie di particolari colture tradizionali (marcite) e di uso del suolo nonché di elementi caratterizzanti il paesaggio</i> |
| | Zone agricole e forestali a prevalente interesse paesaggistico | <i>Unità paesaggistiche della valle principale del fiume e di una valle confluyente e delle colline moreniche sublacuali, occupate da boschi di Castagno, misto a Farnia, Pino silvestre e Betulla e Robinia. Le attività prevalenti sono agricole e forestali e tutti gli interventi sono orientati al mantenimento e miglioramento del paesaggio e della rinaturalizzazione del corso del fiume. Consentite anche opere di urbanizzazione controllate, con compensazioni ambientali in forestazione da parte dei proprietari dei fondi</i> |
| | Aree degradate | <i>L'intervento di recupero mira alla forestazione naturalistica o ricostruzione delle zone umide, alla destinazione agronomica produttiva o alla funzione ricreativa e turistica. Il Parco si fa promotore in proprio dei progetti ma delega altresì l'intervento ad Amministrazioni pubbliche e a privati, che possono presentare progetti, completi di previsioni e fonti di finanziamento; il Parco cura la valutazione di compatibilità dei progetti e si impegna a coinvolgere le amministrazioni competenti e tutti gli interessati *</i> |
| TRANSITION | Zone di pianura asciutta dell'Ambito Agricolo e Forestale | <i>Livello fondamentale della pianura, con specie arboree autoctone ed esotiche, a vocazione e/o a riconversione forestale; in queste aree sono consentite opere di urbanizzazione e piani di utilizzazione agronomica con i criteri urbanistici di legge e la tutela generale del paesaggio</i> |
| | Zone di pianura irrigua dell'Ambito Agricolo e Forestale | <i>A vocazione agricola produttiva (mais, riso, pioppeti) e destinate al miglioramento della produzione; consentite opere di miglioramento e bonifica con criteri dettati dal Parco e parere del Parco o del Comune di competenza e sono previste compensazioni ambientali in ambito di opere realizzate</i> |
| | Aree di promozione economica e sociale | <i>Modificate da processi di antropizzazione per attività ricreative e per la fruizione tradizionale del fiume e per attività sportive; consentite opere di miglioramento delle strutture di fruizione da parte delle popolazioni residenti e dei visitatori del parco. Sono ammessi interventi di iniziativa pubblica e privata, da realizzare in convenzione con il Parco o con il Comune di competenza</i> |
| | Aree degradate da recuperare | <i>L'intervento di recupero mira alla forestazione naturalistica o ricostruzione delle zone umide, alla destinazione agronomica produttiva o alla funzione ricreativa e turistica. Il Parco si fa promotore in proprio dei progetti ma delega altresì l'intervento ad Amministrazioni pubbliche e a privati, che possono presentare progetti, completi di previsioni e fonti di finanziamento; il Parco cura la valutazione di compatibilità dei progetti e si impegna a coinvolgere le amministrazioni competenti e tutti gli interessati *</i> |
| | Zone di iniziativa comunale orientata | <i>Aggregati urbani dei Comuni e aree di sviluppo funzionale; il Parco detta criteri guida per la pianificazione urbanistica che è di competenza comunale, affinché l'edilizia, il verde e le strutture siano in armonia con le finalità del Parco e dà parere di competenza</i> |

Dalla fine 2013 i due Enti Parco hanno riconosciuto la necessità di istituire una struttura di coordinamento uniforme e congiunto tra le due amministrazioni, che prescindesse quanto più possibile dagli Organi dei due Parchi già istituzionalmente riconosciuti.

Con la nascita dell'Ufficio MAB, riferimento e segreteria della RB Valle Ticino, vengono assegnati due coordinatori, uno in rappresentanza della parte piemontese e uno per quella lombarda, che costituiscono di fatto il nucleo operativo della Riserva.



Il passo successivo che gli Enti di coordinamento della Riserva della Biosfera Valle del Ticino stanno portando avanti è l'estensione del riconoscimento dell'area MAB verso la Svizzera. Questa candidatura transfrontaliera è stata presentata ufficialmente nel settembre 2017 ed approvato dal Ministero dell'Ambiente. Il Consiglio MaB, *International Co-ordinating Council of the Man and the Biosphere Programme (ICC)*, tra il maggio e il luglio dell'anno seguente deciderà se approvare a sua volta questo ampliamento o se stabile il differimento o la bocciatura della candidatura.¹

CARATTERISTICHE STORICO-NATURALISTICHE

Da un punto di vista fisico e naturale, il fiume Ticino rappresenta un importante polmone verde situato all'interno di un'area fortemente antropizzata e industrializzata.

Geomorfologicamente, il Parco può essere suddiviso in cinque zone principali:

- L'anfiteatro delle colline moreniche, che corrisponde alla zona collinare
- Il pianalto terrazzato, cioè l'altopiano asciutto;
- La zona di alta pianura;
- Il piano generale terrazzato, la pianura irrigua;
- La valle del fiume.

Ognuna di queste aree identificate è caratterizzata da delle peculiarità climatologiche, ambientali e morfologiche che permette loro di diventare l'habitat ideale per molte popolazioni animali e vegetali.

Ma concentriamo l'attenzione sull'elemento più identificativo di tutta la Valle, ovvero il fiume Ticino. Questo corso d'acqua nasce in Svizzera, al Passo di Novena, una località a circa 2480 metri di quota. Attraverso un tortuoso percorso si congiunge al delta del Lago Maggiore, dal quale fuoriesce e riacquisisce identità propria all'altezza di Sesto Calende. Il corso del fiume è dinamico e in continua evoluzione: il suo continuo riassetamento di equilibri è un grande valore naturalistico ed ecologico.

Il Parco è composto nel suo totale per quasi un quinto di boschi. Le tipologie boschive sono prevalentemente tre (boschi delle colline pedemontane, delle brughiere e del fondovalle), identificate a seconda che siano caratteristici delle zone più asciutte o di quelle maggiormente umide. La grande differenza di naturalità di questi boschi risente del tipo di utilizzazione che i territori hanno subito nel tempo.

Il settore agricolo ha, inoltre, disegnato il paesaggio della Pianura Padana sin dall'inizio dell'epoca dell'industrializzazione.

In particolare, nella Valle del Ticino sono diventate un elemento di particolare impatto naturalistico ed economico i pioppeti, le risaie e le marcite.

I pioppeti si presentano come delle vere e proprie coltivazioni di alberi a rapido accrescimento, peculiarità per la quale sono ampiamente diffusi in vari settori produttivi. In queste zone vengono

¹ <http://www.unesco.it/ItaliaNellUnesco/Detail/186>

allevati in prevalenza per la produzione di carta, ma anche per la realizzazione di cassette per la frutta, stuzzicadenti e fiammiferi. La tipologia più diffusa sono i *pioppi ibridi*, particolarmente appetibile per le sue qualità produttive e merceologiche.

La risicoltura è l'attività agricola principale del territorio della Valle del Ticino. Il clima caldo umido, la grande quantità di acque irrigue e la natura stessa del terreno sono tra principali caratteristiche che hanno permesso la così ampia diffusione di questo tipo di coltivazione.

Le marcite, infine, sono uno degli elementi tradizionale della coltivazione nella Valle. Si tratta di una tecnica antica che permette di garantire alle piante una temperatura media ideale durante tutto l'anno, regolamentata naturalmente dalla presenza di acqua irrigua che costantemente le ricopre. Questa coltura in tempo era ampiamente diffusa, ma ora sta lentamente scomparendo, a causa della grande cura di cui necessita e delle spese per il suo mantenimento. Per questo motivo gli Enti parco è da anni che hanno messo in atto dei piani di recupero e mantenimento delle marcite del territorio più significative da un punto di vista storico e paesistico.

La grande biodiversità della flora e della fauna locale sono uno degli elementi di più grande valore per la Riserva. Numerosissimi sono gli appassionati che ogni anno si dirigono al Parco per osservare specie animali e vegetali ormai rare o poco diffuse in ambienti maggiormente antropizzati.

Arrivare e muoversi nella Valle del Ticino

Treno

Nel caso della Riserva della Biosfera Valle del Ticino poter contare su un sistema integrato e connesso tra i comuni dotati di stazioni ferroviarie, collegate ad un ulteriore sistema di tracciati ciclabili di unione tra i centri urbani e le aree naturalistiche, renderebbe l'intera area accessibile.

Si riportano qui di seguito i comuni dotati di stazioni ferroviarie:

- parte piemontese: Verbania, Gravellona Toce, Baveno, Borgo Ticino, Varallo Pombia, Marano Ticino, Oleggio, Bellinzago, Galliate, Dormelletto, Arona, Borgomanero, Trecate - per un totale di 13 comuni
- parte lombarda: Gallarate, Casorate Sempione, Somma Lombardo, Sesto Calende, Vergiate, Abbiategrasso, Castano Primo, Magenta, Turbigo, Vanzaghello, Pavia, Villanova d'Ardenghi, Gropello Cairoli, Garlasco, Gambolò, Vigevano, Lonate Pozzolo - per un totale di 17 comuni

Per avere un quadro chiaro della situazione odierna circa l'accessibilità all'area MAB con il treno, è stata effettuata una analisi sui collegamenti ferroviari tenendo in considerazione:

- le due regioni che ospitano il MAB - il Piemonte e la Lombardia;
- le cinque regioni italiane confinanti - la Valle d'Aosta, la Liguria, l'Emilia-Romagna, il Trentino-Alto Adige, il Veneto - considerando l'obbligato passaggio intermedio per chi arriva da più lontano;
- lo stato estero più vicino nonché direttamente coinvolto nel progetto di espansione della Valle del Ticino - la Svizzera.

Andando più a fondo nell'analisi, rispettando l'elenco sopra riportato, sono state prese come punto di partenza:

- Torino e Milano, capoluoghi di regione e quest'ultima altresì provincia della Valle del Ticino;
- Aosta, Genova, Trento, Bologna e Venezia, capoluoghi di regione, Piacenza e Verona come i due capoluoghi di provincia più prossimi al MAB e punti di convergenza e nodo delle altre linee ferroviarie provenienti appunto da Bologna e Venezia;
- il Canton Ticino e il Canton Vallese. Il primo - con la capitale Bellinzona e i capoluoghi dei distretti, Mendrisio, Lugano e Locarno - per la già citata importanza della fase di inclusione nell'area MAB. Il secondo - con la capitale Briga - per vicinanza al Piemonte. Gli altri cantoni prossimi al MAB non sono stati citati perché le loro linee ferroviarie convergono nelle città nodo già citate;
- gli aeroporti di Milano Malpensa, Bergamo Orio al Serio e Torino Caselle.

Lungo le tratte sono stati inclusi diversi altri capoluoghi di provincia e comuni che fungono da interscambio delle linee ferroviarie per raggiungere il MAB.

Il risultato di questo ragionamento ha portato a tre tipologie di schemi con livelli di lettura differente:

- 1) schema della mobilità dell'intera area MAB con le 5 province della Valle del Ticino come punti di arrivo: Verbania, Novara, Varese, Milano e Pavia;
- 2) schema della mobilità dell'area studio che questa volta vede i capolinea coincidenti con le città dell'area provviste di stazioni ferroviarie attualmente attive: Borgo Ticino, Varallo Pombia, Marano Ticino, Oleggio, Bellinzago (per la parte piemontese), Sesto Calende, Somma Lombardo, Ferno/Lonate Pozzolo (per la parte lombarda);
- 3) schema della mobilità per raggiungere il punto di partenza di uno specifico tracciato ciclabile che in questa tesi coinvolge il comune di Pombia. Per far ciò sono state considerate le tratte ferroviarie precedentemente studiate che portano ai comuni di Varallo Pombia e Marano Ticino, confinanti con il comune oggetto di analisi. In quest'ultimo schema, destinato anche al futuro cicloturista, sono state considerate le tempistiche delle varie tratte, arrotondate per eccesso o per difetto.

Autobus

Questa tesi vuole proprio essere uno spunto e un punto di partenza per una futura implementazione dell'intermodalità.

In questo discorso non vengono al momento considerati i collegamenti possibili con gli autobus perché si vuole partire da un sistema più immediatamente disponibile vista la maggiore comodità del caricare la bicicletta su un vagone del treno rispetto al carrello dell'autobus. Questo perché purtroppo molti autobus risultano attualmente privi del carrello agganciato alla parte posteriore della vettura e per quelli attrezzati è necessario effettuare una prenotazione diversi giorni prima¹. Si ritiene un sistema decisamente poco agevole per il turista, soprattutto se straniero, dover premurarsi di chiamare la compagnia di riferimento e richiedere una vettura adatta al trasporto delle biciclette, senza avere la certezza che quel dato giorno a quella data ora sarà effettivamente disponibile. Si considera, però, l'argomento una possibilità per il futuro del progetto.

L'organizzazione di un sistema efficiente di scambi tra bici treno e autobus potrebbe garantire una copertura totale del territorio e accorciare alcune distanze, oltre che aumentare gli orari disponibili per viaggiare. Quest'ultimo dato non è scontato, visto che attualmente gli orari dei treni si affidano maggiormente al flusso di persone locali che vivono e lavorano sul territorio del MAB e non a un possibile incremento di turisti, possibilità che ci si augura legata al successo di questo progetto.

Al momento comunque le compagnie operanti sul territorio sono numerose e a volte svolgono servizi di tipo differente. Si citano qui le due principali per l'area nord della Valle del Ticino, nonché quella scelta come area studio di ricerca. In Piemonte opera la Società dei Trasporti Novaresi, S.T.N., nata nel 1925². Le linee che toccano i territori di interesse sono:

- Novara - Malpensa
- Novara - Arona - Domodossola
- Novara - Varallo Pombia - Borgomanero
- Novara - Bellinzago - Oleggio - Marano Ticino - Pombia - Varallo Pombia - Borgo Ticino

¹ Questo dato è stato appurato effettuando una chiamata all'Azienda STN che collega il novarese ai territori circostanti, insieme al personale dell'ufficio dell'ATL Novara, durante uno dei sopralluoghi effettuati al parco.

² <http://www.stnnet.it/stntrasportinovara.html> 17/07/2018

In Lombardia opera, tra le altre, la Società per Azioni STIE che lavora nel settore del trasporto persone dal 1880³. La linea che tocca i territori di interesse è:

- GALLARATE Fs - SAMARATE - FERNO - LONATE POZZOLO con direzione Tornavento e Castano Primo

Nell'area studio, collocata nella provincia di Varese, sono spesso più funzionali i collegamenti ferroviari di Trenord piuttosto che quello con i bus.

Per quanto riguarda, invece, lo schema precedentemente descritto sugli interscambi ferroviari, l'unica eccezione in cui si è presa in considerazione una tratta bus è stata fatta per collegare i comuni del Novarese all'Aeroporto di Malpensa con una linea S.T.N.

Imbarcazione

Discorso diverso quello legato, invece, alla navigabilità del Ticino e dei Navigli, al momento ancora in fase di implementazione al fine di superare i blocchi esistenti lungo il percorso. Esiste un'associazione, la Locarno Milano Venezia, nata nel 1935 e con sede a Locarno, con lo scopo proprio di promuovere l'attrattività turistica legata alla navigazione sul Lago Maggiore e fino a Milano e Venezia. All'interno dell'Associazione si trovano gli enti pubblici del Canton Ticino, persone giuridiche e fisiche, oltre che le Regioni, le Province e i Comuni che si affacciano sul Lago Maggiore e hanno interesse a portare avanti il discorso legato al collegamento fluviale tra il Ticino e la Lombardia⁴.

La navigabilità di queste acque non è una novità, si tratta infatti di una storia cominciata diversi secoli prima. Ecco alcuni esempi raccontati dall'associazione stessa⁵:

- a fine Trecento il trasporto del marmo di Candoglia per la realizzazione del Duomo di Milano,
- nello stesso periodo, lo spostamento dei soldati tra i castelli situati tra i territori di Pavia, Milano, Abbiategrasso e Locarno,
- fino alla fine dell'Ottocento il trasporto del legname dalle valli ticinesi per la costruzione delle abitazioni milanesi,
- sempre fino a fine Ottocento, l'operatività del Porto di Megadino, il capolinea sul Lago Maggiore sul lato svizzero.

Fino all'Ottocento si può considerare il maggior porto italiano quello di Milano, se si considera il tonnellaggio di merci trasportate sui navigli in direzione della Darsena milanese. Un collegamento con importanti passi alpini e dunque l'Europa, attraverso il Naviglio Grande, il Naviglio Pavese, la Martesana, il Naviglio di Bereguardo che prendono acqua dal Ticino o dall'Adda, e con il mare e dunque il resto del mondo, grazie al Po. Il paesaggio agricolo della pianura padana, con il suo sistema di bonifica e canalizzazione, è stato avviato dai monaci in epoca medievale e portato avanti per secoli, fino ad ottenere la configurazione odierna. In area piemontese, invece, i corsi d'acqua sono maggiormente legati alle funzioni irrigue e meno al trasporto merci e i principali sono: il Naviglio Langosco, il canale Regina Elena e il Canale Cavour⁶.

SCHEMA CORSI D'ACQUA PIEMONTE-LOMBARDIA

³ <http://www.stie.it/> 17/07/2018

⁴ <http://www.locarnomilanovenezia.ch/associazione/> 17/07/2018

⁵ <http://www.locarnomilanovenezia.ch/associazione/> 17/07/2018

⁶ libro parco lombardo, pag.102

Tornando alla navigabilità attuale nella Valle del Ticino, le tratte ad oggi praticabili sono:

- Navigazione sul Lago Maggiore, con escursioni sulle isole di Brissago e Borromee (da aprile a ottobre) e collegando le città di Arona, Angera, Stresa, Intra, Laveno, Cannero, Luino e Cannobio, gestita dall'Ente Governativo Gestione Navigazione Laghi⁷.
- Itinerario da Sesto Calende fino a Porto della Torre, con possibilità di scalo a Golasecca, gestito dalla Società Navigli Lombardi⁸. L'imbarcazione supera la Diga della Miorina grazie alla conca di navigazione adatta passaggio di un traghetto di ridotte dimensioni in grado di trasportare fino a 50/60 persone compreso l'equipaggio⁹.
- I due itinerari proposti dall'Ostello del Panperduto in collaborazione con il Consorzio Est Ticino Villorosi e a Navigli Lombardi¹⁰. Il primo propone la navigazione attraverso la conca della Diga del Panperduto, inaugurata nel 2015 dal Villorosi¹¹, fino a Porto della Torre e ritorno, il secondo aggiunge la visita al Museo delle Acque Italo Svizzere, raggiungibile solo via acqua.
- Itinerario da Pavia, in direzione della confluenza con il fiume Po, fino alla confluenza con il Naviglio Pavese, gestito dalla Cooperativa Oltre Confine scs Onlus, compresa una visita alla città¹².

Altri percorsi in barca sui navigli, proposti dalla Società Navigli Lombardi, sono l'itinerario della Darsena, delle Conche, delle Delizie, della Martesana, dei Fontanili, visionabili dal sito web ufficiali dell'azienda¹³.

Il prossimo passo verso l'estensione della navigabilità del Ticino vede la realizzazione della conca di navigazione della Diga di Porto della Torre, di cui la Legge Regionale del 2 febbraio 2018 conferma l'interesse, citando la sottoscrizione dell'Accordo di Programma tra la Regione Piemonte e L'Ente di Gestione delle Aree Protette del Ticino e del Lago Maggiore, per il quale è stato approvato lo schema di Accordo di Programma e sono state individuate le risorse finanziarie per l'opera infrastrutturale¹⁴.

In questo si cita il progetto Interreg Italia-Svizzera Slow Move che ha l'obiettivo di potenziare l'utilizzo dell'idrovia Locarno-Milano e la sua integrazione con trasporti di terra ecosostenibili. Il soggetto proponente è la Provincia di Novara, per l'Italia, e l'Associazione Locarno Milano Venezia, per la Svizzera. I partner del progetto sono invece il Consorzio di Bonifica Est Ticino Villorosi, l'Ente di Gestione delle Aree protette del Ticino e del Lago Maggiore, la

⁷ <http://www.navigazioneilaghi.it/mission.aspx> 17/07/2018

⁸ <http://www.naviglilombardi.it/chi-siamo/mission/> 17/07/2018

⁹

http://www.regione.piemonte.it/governo/bollettino/abbonati/2018/08/attach/dgr_06436_1030_02022018.pdf 17/07/2018

¹⁰ <http://www.panperduto.it/in-barca/> 17/07/2018

¹¹ <http://www.varesenews.it/2017/09/battello-navigazione-ticino-panperduto/655705/> 17/07/2018

¹² <http://www.navigareinlombardia.it/itinerari/itinerario-pavia-fiume-ticino/> 17/07/2018

¹³ <http://www.naviglilombardi.it/navigare/in-barca/> 17/07/2018

¹⁴

http://www.regione.piemonte.it/governo/bollettino/abbonati/2018/08/attach/dgr_06436_1030_02022018.pdf 17/07/2018

Regione Lombardia, il Parco Lombardo del Ticino, la Regione Piemonte e il Comune di Castelletto sopra Ticino¹⁵.

Aereo

Per arrivare alla Valle del Ticino dall'estero è doveroso considerare l'importanza e l'imponenza dell'Aeroporto di Malpensa, situato proprio all'interno del parco lombardo. Il progetto prevede infatti una possibile apertura nei confronti di una realtà così grande, con l'obiettivo di captare quel turismo di passaggio dall'aeroporto, trasformandolo in una possibile nuova permanenza legata alla scoperta del MAB. Lasciamo a conclusione tesi le riflessioni riguardo questo tema.

Altri aeroporti nei dintorni:

- Bergamo
- Linate
- Caselle
- Lugano

Per quanto riguarda Linate e Lugano si trovano entrambi nei pressi della città quindi viene tralasciato un approfondimento ulteriore, facendo affidamento ai collegamenti più diretti e semplici con le città di Milano e Lugano.

Lo schema precedentemente preparato sui trasporti ferroviari include, invece, i collegamenti con Malpensa, Bergamo e caselle.

Auto

Dando uno sguardo al sistema dei trasporti e alle infrastrutture presenti per raggiungere la Biosfera Valle del Ticino si ritiene importante citare i collegamenti stradali, nonostante il tema non sia di interesse per i fini di questa ricerca¹⁶.

Autostrade:

- A4 Torino-Milano
- A7 Milano-Genova
- A26 Genova Voltri-Gravellona Toce
- A8 Milano-Laghi

Strade statali:

- SS 35 Milano-Pavia
- SS 494 Milano-Alessandria
- SS 11 Padana superiore
- SS 33 del Sempione
- SS 336 Varallo Pombia-Malpensa
- SS 341 Gallaratese
- SS 32 Ticinese
- SS 526 Est-Ticino

¹⁵ <http://www.interreg-italiasvizzera.eu/progetti/slowmove/> 17/07/2018

¹⁶ libro parco piemontese, pag.126
libro parco lombardo, pag.239

- SS 617 Bronese

Moltissime sono le strade provinciali, qui di seguito vengono citate soltanto quelle che toccano i comuni dell'area studio¹⁷:

- SP 32 Boca-Grignasco detta Traversagna
- SP 24 Agrate-Conturbia-Comignago
- SP 29 Pombia-Castelletto Ticino
- SP 148 Oleggio-Castelnovate-Pombia
- SP 18 Marano-Mezzomerico-Suno-Cressa
- SP 17 Ticino-Oleggio-Proh
- SP 527 da Busto Arsizio a Oleggio
- SP 14 della Cascina del Manzo
- SP 40 al Ponte di Oleggio
- SP 52 della Battaglia di Tornavento
- SP 27 della Civiltà di Golasecca

<http://www.medinafestival.nl/389530/cartina-treni-nord-italia.html>

<http://www.stagniweb.it/ill5/scmt2.gif>

<http://www.stagniweb.it/mappe/fer955.jpg>

Infrastrutture e collegamenti tra i territori

Come verrà poi trattato nel capitolo sul Progetto, relativamente al proseguimento degli itinerari ciclabili sopra i ponti sul Ticino per passare da una regione all'altra, esistono una serie di collegamenti tra i due parchi ma si sono per lo più dedicati ai binari ferroviari e alla rete autostradale. Gli unici praticabili dalla mobilità ciclistica sono quelli che ospitano le altre tipologie di strade comunque ad alto traffico e rimangono una criticità al momento da superare anche con eventuali opere infrastrutturali.

I ponti sul Ticino sono in tutto 17:

- Ponte di Sesto Calende, in ferro e poggiate su due piloni in muratura, sul livello superiore passa la SS 33 che collega Sesto Calende a Castelletto Ticino, e su quello inferiore la linea ferroviaria Costruito nel 1882 per far passare la ferrovia del Gottardo, è stato poi distrutto e ricostruito nel 1951. Segna idealmente l'inizio del fiume Ticino, anche se in realtà la nascita dal Lago Maggiore avviene poco più su¹⁸.
- Ponte dell'autostrada A26, a 3 chilometri dal precedente, formato da tre campate rettilinee in cemento prefabbricato, collega il tunnel della località Dorbiè (Castelletto Ticino) all'area del Monsorino (Golasecca). Costruito negli anni '90, il tratto autostradale che ospita viene inaugurato nel 1994¹⁹.
- Ponte della Diga di Porto della Torre, a 6 chilometri dal precedente, su cui passa la SS 336 che collega Varallo Pombia a Somma Lombardo. La diga presenta una

¹⁷ Varese https://it.wikipedia.org/wiki/Strade_provinciali_della_provincia_di_Varese 17/07/2018

Novara https://it.wikipedia.org/wiki/Strade_provinciali_della_provincia_di_Novara 17/07/2018

¹⁸ libro parco piemontese, pag.88

¹⁹ [https://it.wikipedia.org/wiki/Autostrada_A26_\(Italia\)](https://it.wikipedia.org/wiki/Autostrada_A26_(Italia)) 17/07/2018

traversa mobile a nove luci di 20 metri ciascuna e poggia su piloni di 3 metri di spessore, è stata costruita nel 1954 per defluire le acque del Canale regina Elena, che irriga i territori più a sud, e per alimentare la centrale idroelettrica che porta lo stesso nome e si trova sulla sponda lombarda²⁰, disegnata dall'architetto Giò Ponti ed entrata in funzione nel 1955²¹.

- Ponte di Ferro di Oleggio, ha conservato la struttura originale in ferro e con 4 campate uguali, costruito nel 1889 e su cui passa la SS 527 che collega Oleggio con Lonate Pozzolo²².
- Ponte di Galliate, in ferro e poggiante su basamenti in pietra, sul livello superiore passa la linea ferroviaria ... e su quello inferiore la SS 341 che collega Galliate a Turbigo. Costruito nel 1887, è stato poi distrutto durante la Seconda Guerra Mondiale e ricostruito nel 1952²³.
- Ponte dell'autostrada A4, in manufatti prefabbricati in cemento armato, è stato ristrutturato nel 2013 perché la precedente struttura non rispettava i parametri di sicurezza, collega Bernate Ticino a Romentino²⁴. Il ponte autostradale è affiancato da un altro ponte in cemento, dedicato al trasporto merci ferroviario.
- Ponte Ferrovia Alta Velocità, ospita i binari della linea ferroviaria veloce Torino-Milano ed è stata inaugurata alla fine del 2009²⁵.
- Ponti di Trecate, a due chilometri dal precedente, uno ospita i binari della linea ferroviaria Torino-Milano e sull'altro, più recente, passa la SS 11 Milano-Novara. Il primo è stato costruito a inizio Ottocento ed era inizialmente utilizzato per l'attraversamento stradale, è in pietra con 11 arcate. Il secondo presenta lo stesso numero di campate ma è in costituito da travi prefabbricate in cemento²⁶.
- Ponte di Vigevano, una nuova costruzione in calcestruzzo ad alte prestazioni in fase di completamento andrà a sostituire il vecchio ponte su cui passa la SS 494 Vigevanese che collega Vigevano ad Abbiategrasso²⁷.
- Ponte dell'autostrada A7, in calcestruzzo, collega Milano a Genova²⁸.
- Ponte dell'autostrada A54, che passa per la città di Pavia e si collega direttamente all'A7 Milano-Genova per mezzo del raccordo Bereguardo-Pavia e alla tangenziale Nord di Pavia²⁹
- Ponte della Libertà, presenta 5 arcate in pietra, collega la città da una parte all'altra del Ticino. Danneggiato gravemente solo nell'arcata destra durante i bombardamenti della seconda Guerra Mondiale, è stato poi ricostruito dai tedeschi prima della loro ritirata³⁰.

²⁰ libro parco piemontese, pag.89

²¹ https://it.wikipedia.org/wiki/Varallo_Pombia 17/07/2018

²² libro parco piemontese, pag.90

²³ libro parco piemontese, pag.90

²⁴ <https://www.oknetwork.it/completato-il-ponte-dellautostrada-a4-sul-naviglio-grande-foto/> 17/07/2018

²⁵ [https://it.wikipedia.org/wiki/Ferrovia_Torino-Milano_\(alta_velocit%C3%A0\)](https://it.wikipedia.org/wiki/Ferrovia_Torino-Milano_(alta_velocit%C3%A0)) 17/07/2018

²⁶ libro parco piemontese, pag.91

²⁷ <https://www.italcementi.it/it/nuovo-ponte-sul-ticino> 17/07/2018

²⁸ [https://it.wikipedia.org/wiki/Autostrada_A7_\(Italia\)](https://it.wikipedia.org/wiki/Autostrada_A7_(Italia)) 17/07/2018

²⁹ [https://it.wikipedia.org/wiki/Autostrada_A54_\(Italia\)](https://it.wikipedia.org/wiki/Autostrada_A54_(Italia)) 17/07/2018

³⁰

http://www.paviaedintorni.it/temi/artearchitettura_file/artearchitettura_monumenti_file/monumentii_pontecoperto_file/fra%20vecchio%20e%20nuovo.htm 17/07/2018

- Ponte della Ferrovia, in pietra, costruito nel 1860 e completamente distrutto durante i bombardamenti nel 1944. Ricostruito completamente presenta 4 arcate e ricalca le forme del ponte originario³¹. Ospita i binari della tratta ferroviaria ...
- Ponte della Becca, ha struttura tubolare con pareti reticolari a doppie diagonali, su cui passa la SS 617 che percorre la tratta Bioni-Pavia. Costruito tra il 1910 e il 1912 sulla confluenza tra il fiume Ticino e il Po, è stato poi in parte distrutto dai bombardamenti durante la Seconda Guerra Mondiale nel 1944. Ripristinato e riaperto al traffico nel 1950³².
- Ponte Coperto, detto anche Ponte Vecchio, ha cinque arcate ed è coperto con due portali alle estremità e una piccola cappella religiosa al centro. Collega al centro storico al resto della città e ricalca le forme del ponte antico risalente al XIV secolo ma è stato costruito nel 1949³³.

Le dighe, invece, sono 3 in tutto:

- Diga di Porto della Torre, già citata tra i ponti.
- Diga della Miorina, in ferro poggia su tre piloni in massi. Si tratta di uno sbarramento fisso che serve a regolare il flusso del fiume grazie alle porte di scorrimento che possono salire o scendere. Entrata in funzione nel 1942³⁴.
- Diga del Panperduto, si trova a 1500 metri da Porto della Torre, è lunga 300 metri e ha un dislivello di 5 metri. Caratterizzata da uno scivolo con massi frangiflutti che nei momenti di piena del Ticino crea curiosi giochi d'acqua e cascate. Al suo fianco l'elegante edificio della presa del Canale Villoresi e dopo pochi metri del Canale Industriale, gestita dal Consorzio Est Ticino Villoresi. Il Canale Villoresi è entrato in funzione nel 1887 e collega il Ticino all'Adda ed è lungo 86 chilometri. L'Industriale è entrato in esercizio nel 1900³⁵. Poco oltre la diga, sotto l'acqua, trova posto la nuova centrale idroelettrica sempre opera del Consorzio in collaborazione con Enel, entrata a regime nel 2017³⁶.

³¹

http://www.paviaedintorni.it/temi/artearchitettura_file/artearchitettura_monumenti_file/monumentii_ponte_coperto_file/fra%20vecchio%20e%20nuovo.htm 17/07/2018

³² https://it.wikipedia.org/wiki/Ponte_della_Becca 17/07/2018

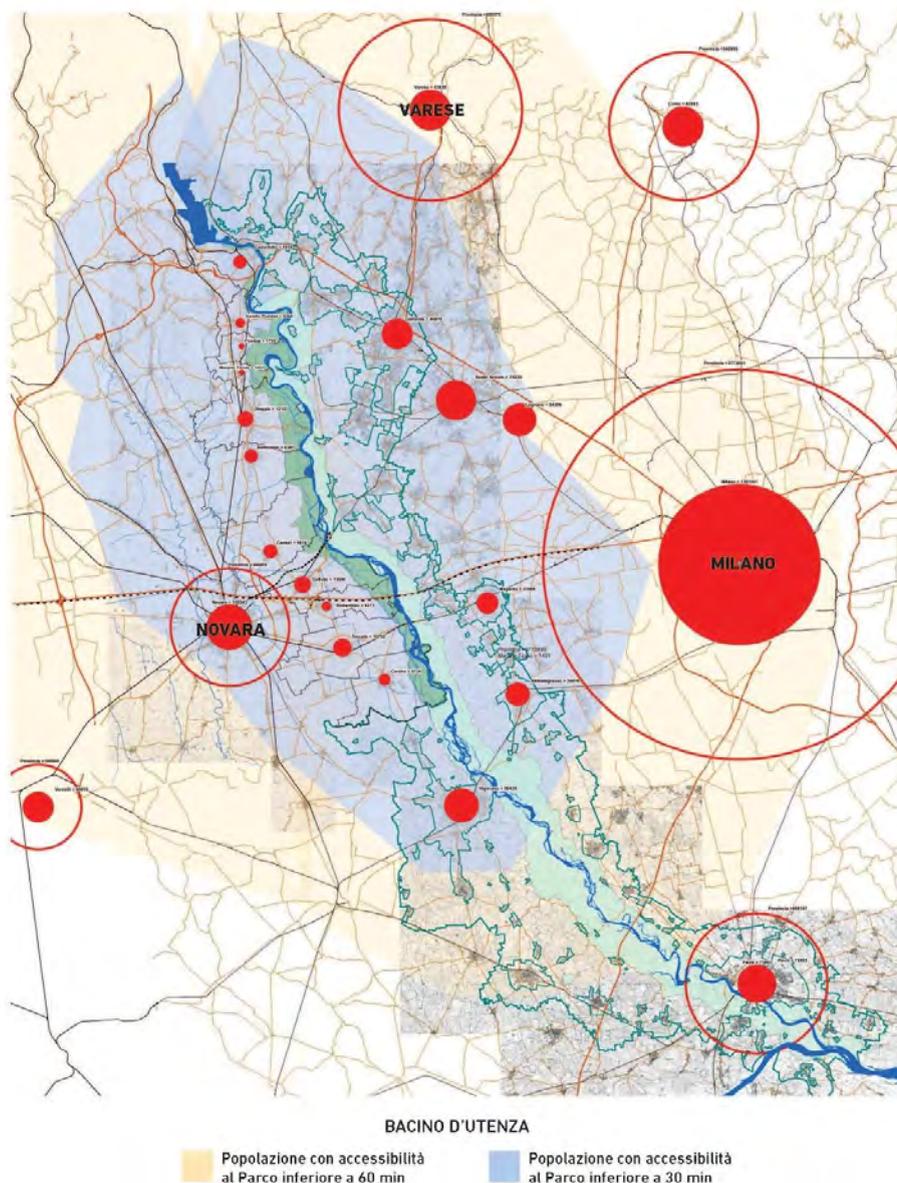
³³ https://it.wikipedia.org/wiki/Ponte_Coperto_di_Pavia 17/07/2018

³⁴ libro parco piemontese, pag.88

³⁵ libro parco piemontese, pag.90

³⁶ <https://www.ticinonotizie.it/panperduto-a-regime-la-produzione-della-centrale-idroelettrica/> 17/07/2018

Centri urbani primari e secondari



Il territorio della Valle del Ticino è circondato da città di dimensioni piccole medie e grandi. Di seguito l'elenco delle stesse, affiancato dal numero di abitanti. Si vuole dare un'idea circa il bacino d'utenza sul parco, in parte già reale e in parte potenziale vista la maggiore attrattività del territorio legata ai risultati progettuali di questa ricerca. I dati sono stati presi dal sito dell'Istat³⁷.

Città di grandi dimensioni (oltre 110.000 abitanti):

Lombardia

MILANO - 1 351 562

Città di medio-grandi dimensioni (70.000-110.000 abitanti):

Lombardia

VARESE - 80 694

BUSTO ARSIZIO - 83 340

PAVIA - 72 712

³⁷ http://dati.istat.it/Index.aspx?DataSetCode=DCIS_POPRES1 17/07/2018

Piemonte

NOVARA - 104 284

Città di medio-piccole dimensioni (30.000-70.000 abitanti):

Lombardia

GALLARATE - 53 145

LEGNANO - 60 259

VIGEVANO - 63 505

Piemonte

VERCELLI - 46 552

VERBANIA - 30 827

Comuni del parco (adiacenti al fiume):

Lombardia

ABBIATEGRASSO - 32 565

BEREGUARDO - 2 802

BERNATE TICINO - 5 565

BESATE - 2 064

BOFFALORA TICINO - 4 113

BORGO SAN SIRO - 1 008

CARBONARA TICINO - 1 507

CASSOLNOVO - 7 038

CUGGIONO - 8 266

GAMBOLÒ - 10 059

GOLASECCA - 2 714

LINAROLO - 2 842

LONATE POZZOLO - 11 839

MAGENTA - 23 845

MEZZANINO - 1 405

MORIMONDO - 1 138

MOTTA VISCONTI - 7 877

NOSATE - 682

OZZERO - 1 489

ROBECCHETTO CON INDUNO - 4 885

ROBECCO SUL NAVIGLIO - 6 766

SAN MARTINO - 6 227

SESTO CALENDE - 11 115

SOMMA LOMBARDO - 17 884

TORRE D'ISOLA - 2 406

TRAVACÒ SICCOMARIO

TURBIGO - 7 287

VALLE SALIMBENE - 1 490

VIZZOLA TICINO - 584

ZERBOLÒ - 1 775

Piemonte

ARONA - 14.114
BELLINZAGO NOVARESE - 9 634
CAMERI - 10 994
CASTELLETTO TICINO - 9.890
CERANO - 6 804
DORMELLETO - 2.598
GALLIATE - 15 700
MARANO TICINO - 1 613
OLEGGIO - 14 100
POMBIA - 2 203
ROMENTINO - 5 614
TRECATE - 20 399
VARALLO POMBIA - 4 951

Comuni restanti dell'area MAB:

Lombardia

ARSAGO SEPRIO - 4 903
BESNATE - 5 565
BUSCATE - 4 760
CARDANO AL CAMPO - 14 855
CASORATE SEMPIONE - 5 696
CASSINETTA DI LUGAGNANO - 1 911
CASTANO PRIMO - 11 249
FERNO - 6 872
GARLASCO - 9 761
GROPELLO CAIROLI - 4 551
SAMARATE - 16 021
VANZAGHELLO - 5 366
VERGIATE - 8 745
VILLANOVA D'ARDENGGHI - 770

Piemonte

AGRATE CONTURBIA - 1 552
BAVENO - 4 910
BOCA - 1 241
BORGOMANERO - 21 776
BOGOGNO - 1 302
BRIONA - 1 183
CAVALLIRIO - 1 340
COMIGNAGO - 2 624
CRESSA - 1 608
DIVIGNANO - 1 419
FARA NOVARESE - 2 025
GATTICO - 3 395

GHEMME - 3 627
GRAVELLONA TOCE - 7 836
GRIGNASCO - 4 543
MAGGIORA - 1 701
MEZZOMERICO - 1 226
OLEGGIO CASTELLO - 2 044
PRATO SESIA - 1 910
ROMAGNANO SESIA - 3 944
SIZZANO - 1 474
VERUNO - 1 847

ANALISI SWOT



Sintesi visiva della parola SWOT, <http://www.sardegnaclabile.it/site/piano/analisi-SWOT/>

L'Analisi SWOT è un valido strumento mirato ad individuare i punti di forza (Strengths), di debolezza (Weaknesses), le opportunità (Opportunities) e le minacce (Threats) di un particolare contesto. Questo processo permette infine di identificare la o le possibili soluzioni da mettere in pratica al fine di raggiungere gli obiettivi prefissati.

L'analisi sulla Riserva della Biosfera Valle del Ticino è stata effettuata tenendo come punto di riferimento il tema del turismo (in particolare al cicloturismo) e della fruizione dell'area da parte di un pubblico esterno.

Punti di forza (Strengths)

- Ampio bacino d'utenza, agevolato dalla posizione strategica della Valle, a cavallo tra due regioni italiane (Piemonte e Lombardia) e il confine svizzero;
- Articolata e attrattiva caratterizzazione naturalistica e paesaggistica: si presenta un habitat molto diversificato, accompagnato costantemente dalle linee sinuose e affascinanti del fiume Ticino;
- Presenza diffusa di elementi attrattivi di carattere archeologico e storico culturale di particolare rilievo;
- Grande valore storico e sociale del territorio: potenziale recupero di molti patrimoni culturali tangibili e intangibili dati dalla rilevanza, soprattutto passata, di quest'area di confine naturale;
- Ampia estensione del territorio, che vede al suo interno la convivenza quanto più armonica di aree naturali e antropizzate;
- Vicinanza a grandi centri urbani, quali Milano, Novara e Varese;
- Presenza di un'offerta enogastronomica riconosciuta, tipica dei territori del Nord Italia e specialmente di queste aree.

Punti di debolezza (Weaknesses)

- Mancanza di una visione integrata del parco inteso come identità unica e suddiviso in zone di competenza territoriale;
- Difficile accesso al parco tramite il sistema di mezzi pubblici: inoltre la fruizione per il cicloturista si complica ulteriormente poiché mezzi di trasporto pubblico (nello specifico gli autobus) non sono sufficientemente attrezzati per il trasporto delle biciclette;
- Mancanza di consapevolezza diffusa tra la cittadinanza di appartenere a un programma internazionale (MAB);
- Fattori di degrado diffusi legati a una mancanza di attenzione all'ambiente naturale, come ad esempio presenza di rifiuti abbandonati nel bosco, atti vandalici, fenomeni di degrado sociale;
- Insufficienza nella maggior parte del territorio, soprattutto piemontese, di veri e propri itinerari ciclabili attrezzati e riconoscibili. Pochi esempi virtuosi sono riscontrabili in Lombardia lungo le alzaie del Canale Villoresi e dei Navigli;
- Servizi e itinerari presenti sul territorio non strutturati a rete. Manca una visione integrata dell'offerta ricettiva e ristorativa legata ai tracciati percorribili in bicicletta;
- Confusione nel sistema di segnaletica: in alcuni tratti tende ad essere scostante, obsoleta, poco riconducibile ad un sistema più ampio o non sufficiente;
- Assenza quasi totale sul territorio di servizi dedicati al cicloturista e più in generale al mondo della bicicletta: mancanza particolarmente rilevante delle potenzialità naturalistiche del territorio.

Opportunità (Opportunities)

- La presenza dell'aeroporto di Malpensa è potenzialmente sinonimo di grande affluenza di persone da tutto il mondo;
- Possibile avvio di nuove attività/progetti: la volontà diffusa nei vari Enti di riferimento è comunque quella di trovare delle strategie per mantenere attivo il territorio;
- Estensione transfrontaliera dell'area MAB (Italia + Svizzera);
- Turismo potenziale molto diversificato: dai percorsi pedonali e ciclabili, alla navigazione fluviale;
- Appartenenza a un programma MAB riconosciuto non solo sul territorio ma anche a livello internazionale;
- Interesse sempre più diffuso a livello europeo ed italiano verso forme di turismo più sostenibili, attive, rispettose dell'ambiente, mirate alla destagionalizzazione dei flussi e finalizzate alla scoperta e alla valorizzazione dei piccoli territori (come il cicloturismo);
- Esistenza di numerose esperienze virtuose e *good practices* a livello internazionale e nazionale da prendere a modello per lo sviluppo e l'impostazione di politiche di sviluppo del cicloturismo;

- Interesse e disponibilità di risorse a livello italiano per la realizzazione di un sistema di ciclovie turistiche nazionali.

Minacce (Threats)

- L'opera di Malpensa porta anche enormi impatti non positivi sul territorio limitrofo: influenza negativa sull'habitat (rumore, luce e inquinamento atmosferico); presenza massiccia di parcheggi illegali che producono una riduzione delle aree boschive; direzionamento del tipo di turismo attualmente presente e sulla tipologia di strutture ricettive e ristorative avviate;
- Inclusione limitata dei giovani nei progetti e nei processi decisionali;
- Mancanza di coordinamento tra gli Enti responsabili del parco, legato anche alla differente gestione amministrativa ed economica delle due Regioni;
- La mobilità integrata non è pratica per accedere alle diverse aree interessate sul territorio;
- Mancanza di coordinamento e pianificazione frammentata di tutti i percorsi attuali e delle strutture ricettive esistenti: manca una visione sistemica dell'esistente;
- Poche strutture ricettive e ristorative riflettono le tradizioni del territorio, ma, anzi, tendono a rispondere unicamente alle richieste del mercato;
- Bassa consapevolezza diffusa tra le amministrazioni del valore strategico di portare avanti una progettualità legata al cicloturismo.



MISSIONE DEL PARCO

**Sviluppo sostenibile:
tutela della biodiversità e dell'ambiente, qualità della vita**

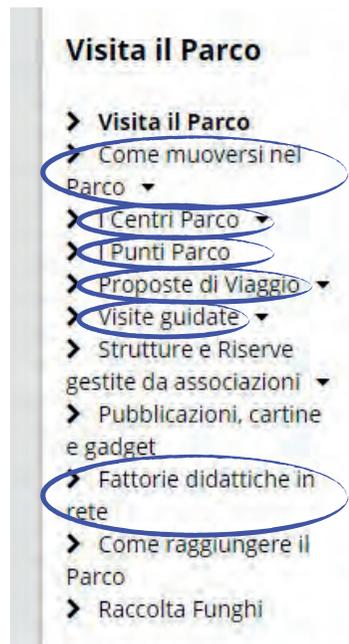
ANALISI OFFERTA TURISTICA



GESTIONE FLUSSI TURISMO

- **CENTRI PARCO:** regolano l'affluenza delle scolaresche e dei gruppi organizzati e al greto del fiume e sulle alzaie dei Navigli sono proibiti i mezzi motorizzati
- **ITINERARI GUIDATI e VIE VERDI:** guidano il visitatore nel contesto naturalistico senza violare le aree più fragili
- **ATTIVITÀ RICREATIVE:** invitano a un uso responsabile del territorio con canoe, biciclette e cavalli, senza alterare gli equilibri naturali

MENÙ A LATO DOVE TROVARE LE INFO



1. SENTIERISTICA

| COSA | DOVE | ESTENSIONE | NOTE |
|-----------|--|---|---|
| Vie Verdi | Dal Lago Maggiore a Pavia, fino alla confluenza del Po | 800 km di percorsi, di cui 122 km lungo le alzaie dei navigli, per un totale di 60 percorsi | <ul style="list-style-type: none"> - l'intera rete sentieristica è consultabile sul sito interattivo WEB GIS www.vieverditicino.it - itinerari personalizzabili con diversi criteri (difficoltà, mezzo di trasporto) - percorsi consigliati suddivisi per escursionisti, famiglie, scuole e diversamente abili - sul portale si possono anche localizzare i Centri Parco, i Punti Parco e i punti di interesse |

PER OGNI SENTIERO

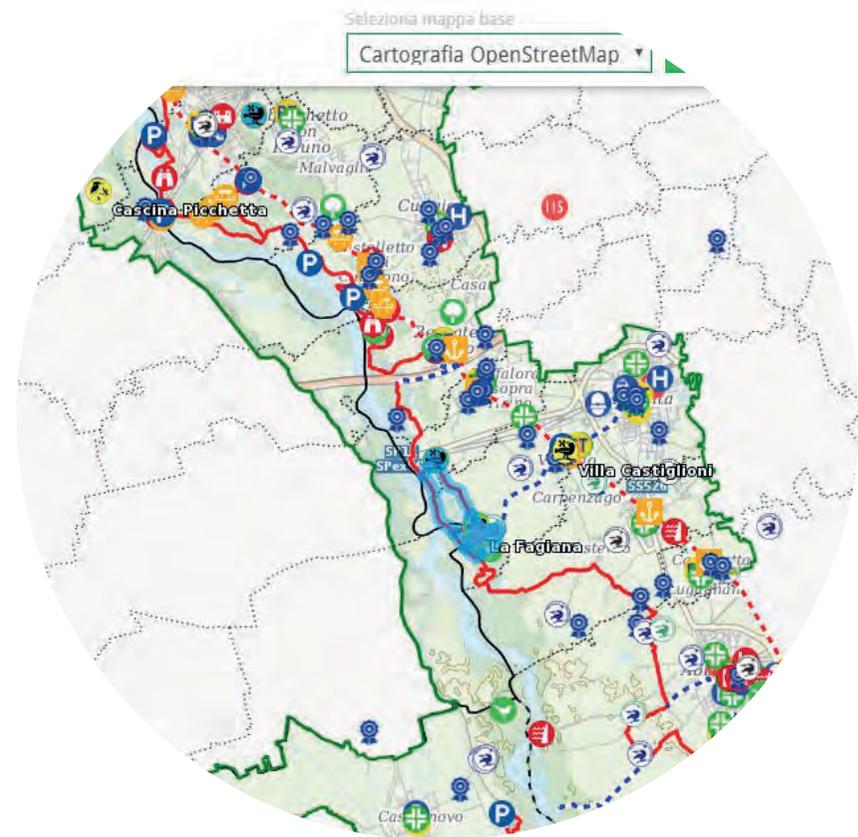
Descrizione itinerario

Informazioni aggiuntive

Identificazione su mappa interattiva

- Difficoltà a piedi
- Difficoltà in bici
- Con pista ciclabile
- Dislivello (m)
- Inizio del percorso
- Fine del percorso
- Comuni interessati
- Province interessate
- Periodo di percorrenza
- Lunghezza
- Tempo di percorrenza (minuti)
- Tempo di percorrenza (ore)
- Pericolosità
- Luoghi di interesse
- GPS
- Itinerari collegati
- Provincia

*APPROFONDIMENTO



1. SENTIERISTICA

| COSA | DOVE | ESTENSIONE | NOTE |
|-----------------------|--|---|--|
| Sentiero Europea E1 | Il tracciato attraversa Norvegia, Svezia, Danimarca, Germania, Svizzera e Italia (da Capo Nord a Capo Passero) | Asse di unione tra il Nord Europa e il Sud Italia, 6.000 KM, di cui 4.000 già segnati, nella Parco Ticino 109.46 km | <ul style="list-style-type: none">- il percorso è tabellato con targhe di colore rosso-bianco-rosso, indicanti la sigla "E1"- affrontabile a piedi e in bicicletta- attualmente termina a Castelluccio di Norcia in Umbria, il percorso nel Lazio, Abruzzo e Molise è in via di definizione- attraversa il Parco Ticino per più di 100 km, da Sesto Calende (Varese) fino al ponte di Mezzana Corti (Pavia)- descrizione, info aggiuntive e localizzazione su www.vieverditicino.it |
| Sentiero del Giubileo | Dal Parco Campo dei Fiori al Parco del Ticino | Corrisponde al tracciato del sentiero Europeo E1: 109.46 km | <ul style="list-style-type: none">- realizzato nel 2000, ripropone l'antica via medievale utilizzata dai pellegrini diretti a Roma per celebrare il Giubileo- segnalato da cartelli raffiguranti un pellegrino- deviazione che collega con il viale delle Cappelle che porta al Santuario di Santa Maria del Monte |
| Sentiero Smeraldo | Attraversa diverse aree dell'Italia e della Svizzera | / | <ul style="list-style-type: none">- realizzato dal WWF Svizzera nasce per valorizzazione le aree ad alto valore naturalistico- nel Parco si snodano 3 itinerari:<ul style="list-style-type: none">Tappa 19 – Gavirate – Sesto Calende Fraz Oriano Centro Parco;Tappa 20 – Sesto Calende Oriano – Angera;Tappa 21 Oriano – Lonate Pozzolo Fraz Tornavento, Centro Parco |
| Via Francigena | Il tratto che attraversa il Parco del Ticino è segnalata da Garlasco a Pavia | 77,14 km | <ul style="list-style-type: none">- la via che da Canterbury portava a Roma- riconosciuta nel 2004 come grande Itinerario culturale da parte del Consiglio d'Europa- l'Associazione Internazionale Via Francigena – AIVF vuole realizzare l'asse orientale Nord-Sud svizzero: la «Via francisca del Lucomagno– dal lago di Costanza a Pavia» lungo il sentiero E1- Sito ufficiale dedicato http://www.viefrancigene.org/it/ |

2. ITINERARI TEMATICI

| <i>COSA</i> | <i>DOVE</i> | <i>NOTE</i> |
|--|--|---|
| Percorso naturalistico per non vedenti | All'interno della riserva naturale "La Fagiana" a Pontevicchio di Magenta (MI) | <ul style="list-style-type: none">- dotato di cordoli guida, di bacheche esplicative scritte in linguaggio "braille" e di altri segnali leggibili dai non vedenti- i non vedenti possono autoguidarsi lungo circa 1.500 metri all'interno della Riserva- realizzato con il concorso della Unione Italiana Cechi |
| Percorso Arboreto didattico | Vicino al Centro Parco "La Fagiana", non lontano da Magenta (MI) | <ul style="list-style-type: none">- realizzato con più di 3500 piantine di flora spontanea locale- specie erbacee si trovano ai lati del sentiero e seguendo il percorso consigliato, si incontrano prima i fiori del sottobosco, poi quelli di prato e, infine, le piante che crescono sul greto del fiume e nelle zone umide- è disponibile una brochure con la descrizione di tutte le specie |
| Percorso sensoriale | L'itinerario ha come punto di riferimento il Centro Parco "Ex Dogana Austroungarica" | <ul style="list-style-type: none">- ideato per rendere fruibile e stimolante l'escursione in natura soprattutto per i visitatori ipo-udenti e non udenti profondi ma non solo- il Centro Parco offre un'area pic-nic attrezzata e un museo naturalistico che può essere visitato dagli utenti- percorso ad anello che inizia dal ponte sulla superstrada nei pressi del Centro Parco, prosegue per un tratto lungo la Via Gaggio e poi si addentra nella brughiera a destra, compiendo un cerchio che termina di nuovo sul ponte da cui inizia il sentiero- lungo l'itinerario sono posizionati pannelli didattici e frecce per indicare il percorso |

3. CENTRI PARCO

COSA

- . Punto di accoglienza per i visitatori e punti di riferimento del territorio
- . Trasmettono i valori culturali e ambientali dell'area protetta relazionandosi attivamente con i visitatori
- . Gestiti da Cooperative o Società che per conto del Parco sensibilizzano i visitatori al rispetto e alla scoperta del Parco
- . Organizzano attività didattiche e ricreative, visite guidate, attività sportive e iniziative nei weekend

| <i>QUALE</i> | <i>DOVE</i> | <i>SERVIZI</i> |
|--------------------------|--|--|
| Cascina Monte Diviso | Località Caiello, Via Brennero sn – Gallarate (VA), sommità del Monte Diviso | <ul style="list-style-type: none">- struttura multifunzionale e tecnologicamente avanzata (energia sostenibile), dedicata ai temi dell'acqua e alla geologia- Punto Parco Info per l'accoglienza dei visitatori e mail disponibile- ostello con 24 posti letto- sala multifunzionale per didattica/meeting dotata di 60 posti- punto vendita prodotti a Marchio Parco Ticino "Produzione controllata"- punto ristoro con 40 coperti- area esterna attrezzata per la sosta |
| Ex Dogana Austroungarica | Via De Amicis s.n. Lonate Pozzolo Fraz. Tornavento (VA) | <ul style="list-style-type: none">- presenza di un sito web, di una pagina facebook e di una mail- centro visitatori, punto di accoglienza turisti fornisce informazioni sul Parco, sulla sentieristica e sui punti di interesse storico e culturale- percorso espositivo museale (Sala Geologia e Archeologia) aperto nei week end- punto FAI- sala video per la visione gratuita di filmati e documentari sul Parco- sala conferenze- area esterna attrezzata per la sosta- noleggio biciclette- punto vendita prodotti a marchio- servizio ristoro con cucina- corsi ed eventi- indicazioni stradali sul sito per arrivare in auto |

3. CENTRI PARCO

| <i>QUALE</i> | <i>DOVE</i> | <i>SERVIZI</i> |
|--------------|---|--|
| Oriano | Via Oriano Fraz. Oriano Sesto Calende (VA), nella piazzetta del paese | <ul style="list-style-type: none">- ristrutturato con un finanziamento dalla Fondazione Cariplo- indicazioni stradali sul sito per arrivare in auto- parcheggi nei pressi della struttura |
| Geraci | Motta Visconti (MI) Località Guado della Signora – Lido di Motta Visconti L'area dei "Geraci", di interesse botanico-forestale e faunistico, si estende su circa 100 ettari in una zona golenale (il fiume esonda periodicamente) | <ul style="list-style-type: none">- ufficio informazioni per accoglienza ai visitatori con Book shop- punto parco info, libro e sport- sala riunioni, sala polifunzionale utilizzata per convegni e attività didattiche- spogliatoi con docce e servizi per disabili- struttura adibita a foresteria, dove è possibile alloggiare- nel periodo estivo area disponibile per pernottare in tenda nei pressi delle strutture- area pic-nic attrezzata con tavoli e panche a disposizione di scolaresche e visitatori- attività sportive – rafting, canoa, trekking e corsi i canoa/ Kayak di tutti i livelli- centro formazione UISP per la canoa canadese- educazione ambientale e eventi culturali e ricreativi- campi estivi per bambini e ragazzi sia residenziali che diurni- servizio navetta con pulmini 9 posti e carrello- progetti speciali (giardino didattico, allevamento estensivo di bovini di razza Varzese)- indicazioni stradali sul sito per arrivare in auto |
| La Sforzesca | Via dei Ronchi, 5 – 27029 Vigevano fraz. Sforzesca – PV, in un edificio scolastico | <ul style="list-style-type: none">- telefono, fax, sito web, mail disponibili- indicazioni stradali sul sito per arrivare in auto- ospita un ufficio decentrato del Settore Vigilanza- sede del Distaccamento di Vigevano del Corpo Volontari del Parco del Ticino- area di sosta attrezzata- sala proiezioni- punto bici- escursioni, visite guidate e giornate a tema- mostre e corsi naturalistici |

3. CENTRI PARCO

| QUALE | DOVE | SERVIZI |
|------------|--|---|
| La Fagiana | Via Valle – Pontevecchio di Magenta (MI) Nei pressi: Museo del bracconaggio, Osservatorio degli scoiattoli, Giardino dei frutti antichi, Centro recupero fauna selvatica, Arboreto | <ul style="list-style-type: none">- mail e applicazione disponibili- indicazioni stradali sul sito per arrivare in auto- punto di promozione dei prodotti a marchio “Parco Ticino” (non ancora attivo)- punto informazioni con book shop e sala lettura con biblioteca di sala consultazione- sala conferenze/aula didattica dotata di LIM (Lavagna Interattiva Multimediale)- laboratorio/aula didattica provvisto di attrezzature necessarie per l’analisi dell’acqua- percorso museale con habitat e fauna terrestre del Parco del Ticino con touch screen- laboratorio multisensoriale- Aula Magna per convegni e momenti aperti al pubblico- incubatoio ittico gestito direttamente dall’Ufficio Faunistico- area pic-nic coperta con tavoli e servizi igienici anche per diversamente abili- percorso naturalistico per non vedenti nei boschi della riserva per circa 1.500 metri- punti di interesse visitabili su prenotazione |

Cascina Monte Diviso



Ex Dogana Austroungarica



Oriano



Geraci



La Sforzesca



La Fagiana



4. PUNTI PARCO

COSA

- . Rete di servizi di promozione della fruizione turistica del territorio e di divulgazione di materiale informativo del Parco, per garantire un servizio al pubblico di carattere informativo e ricreativo di qualità
- . Progetto “PUNTIamo... sul Parco” (dal 2008) ha selezionato 150 Punti Parco che erogano diverse tipologie di servizi al pubblico

TIPOLOGIE

- . PUNTI INFO: forniti dal Parco solo di materiale informativo in omaggio
- . PUNTI LIBRO: vendita delle pubblicazioni del Parco
- . PUNTI BICI: noleggio biciclette e punto di riferimento per l’assistenza ai ciclisti
- . PUNTI SPORT: offrono diverse opportunità di svago ai visitatori, in sintonia con altri servizi turistici del Parco

GERMOGLIO DEL TICINO



- . Progetto avviato dal Parco nel 2014
- . PUNTI SOSTA: agriturismi, hotel, locande, B/B, ostelli e similari, più attenti ai valori della natura, dell’ambiente e alla cultura del territorio dove fermarsi a dormire
- . PUNTI RISTORO: agriturismi, ristoranti, trattorie, osterie, tavole calde, pasticcerie, gelaterie, bar e esercizi similari più attenti ai valori della natura, dell’ambiente e alla cultura del territorio dove fermarsi a mangiare
- . Individuazione dei PUNTI con adesione volontaria alla “Carta di Valori per il Rilancio del Territorio (CvRT) del Parco del Ticino e delle aree circostanti”.

5. PROPOSTE DI VIAGGIO

COSA

Sezione del sito in cui sono presenti alcune proposte, divise per lunghezza del viaggio, ma per la consultazione completa bisogna andare sul sito de Il Germoglio del Ticino

TIPOLOGIE PROPOSTE

- . Una giornata
- . Due gorni
- . Tre giorni o più
- . Per le scuole
- . Altre proposte

INTERESSE

NATURA: simbiosi con il fiume, 20.000 ettari di boschi e brughiere con alberi e fiori spesso rari e altrove scomparsi, 449 specie di vertebrati, nei boschi abita di nuovo il capriolo e nei cieli vola la cicogna bianca

STORIA E ARCHITETTURA: Naviglio Grande, chiese di Pavia, Piazza Ducale di Vigevano, Abbazia di Morimondo

SPORT E FOTOGRAFIA: sentieri che uniscono il Parco da Sesto Calende al Ponte della Becca per camminare, andare in bici e in canoa e fotografare

AGRICOLTURA E MANGIAR BENE: conoscere i prodotti e i piatti tipici di questa zona ma soprattutto i prodotti a Marchio Parco Ticino "Produzione Controllata"

SCUOLA E DIDATTICA: proposte didattiche e percorsi scolastici in grado di sviluppare tematiche sul territorio e sul recupero dei valori naturali ed umani dello stesso



* sul sito del Germoglio del Ticino le proposte non sono classificate con questi titoli

6. VISITE GUIDATE

| GUIDE | REGISTRO | PRENOTARE UNA VISITA |
|---|---|--|
| <p>Il titolo culturale di “Guida Naturalistica ed Escursionistica” è rilasciato dopo uno specifico corso di formazione realizzato direttamente dal Parco.</p> <p>Più di 400 persone hanno ricevuto il titolo.</p> <p>Alla Guida spetta:</p> <ul style="list-style-type: none">- accoglienza dei visitatori- descrizione degli ambienti che costituiscono il Parco del Ticino- assistenza tecnica ai visitatori e info sul comportamento da tenere nell’attività di accompagnamento- sopralluogo sul percorso scelto, nei giorni precedenti le attività di accompagnamento, per verificare ordine, ostacoli o impedimenti- richiesta e comunicazione obbligatoria all’Ufficio Educazione Ambientale e Turismo, del ticket di autorizzazione a percorrere un sentiero e eventuali problemi riscontrati in un ambiente o percorso | <p>Elenco di liberi professionisti a cui attingere per organizzare una visita guidata su uno dei tanti sentieri del Parco.</p> <p>Le Guide abilitate ed iscritte in questo REGISTRO sono in possesso di:</p> <ul style="list-style-type: none">- titolo culturale di “Guida Naturalistica ed Escursionistica del Parco del Ticino”- assicurazione personale di copertura rischi- partita i.v.a.- kit di pronto soccorso- attestato di frequenza di un corso base di pronto soccorso- iscrizione facoltativa alla A.I.G.A.E. (Associazione Italiana Guide Ambientali Escursionistiche) o ad Associazioni di categoria equipollenti. | <p>Per prenotare:</p> <ul style="list-style-type: none">- cliccare sul REGISTRO nella sezione Registro delle “Guide Naturalistiche ed Escursionistiche”- scegliere la Guida Naturalistica ed Escursionistica più adatta alle proprie esigenze- contattare direttamente la Guida Naturalistica ed Escursionistica che, una volta presi accordi, si interfacerà con l’Ufficio Educazione ambientale e Turismo del Parco. <p>Per info: Ufficio Educazione Ambientale e Turismo (mail e sito web)</p> <p>SEZIONE “PER LE SCUOLE”</p> <ul style="list-style-type: none">> “Visite guidate a carattere educativo e didattico”: 14 diversi sentieri> “Educazione ambientale e...”: 3 aziende agricole propongono 7 progetti |

7. FATTORIE DIDATTICHE

FUNZIONE

- . Un'opportunità per comprendere il mondo rurale e apprendere il legame che unisce comportamenti di tutti i giorni con problemi di salvaguardia ambientale favorendo la scoperta del settore agricolo e delle sue produzioni
- . Educare ad un buon rapporto con la terra, conoscere l'origine degli alimenti che solitamente troviamo sulle nostre tavole, comprendere le relazioni tra uomo-territorio-ambiente, riscoprire le tradizioni del mondo agricolo ed i diversi comparti produttivi, sviluppare concetti di rispetto dell'ambiente
- . Agricoltura attenta alla salute del consumatore, alla formazione delle giovani generazioni e alle problematiche ambientali
- . Cogliere appieno le motivazioni di carattere culturale e strategico che sono alla base di tali differenze e di conoscere e approfondire sia aspetti tipicamente agrari sia ecologico-ambientali

RETE

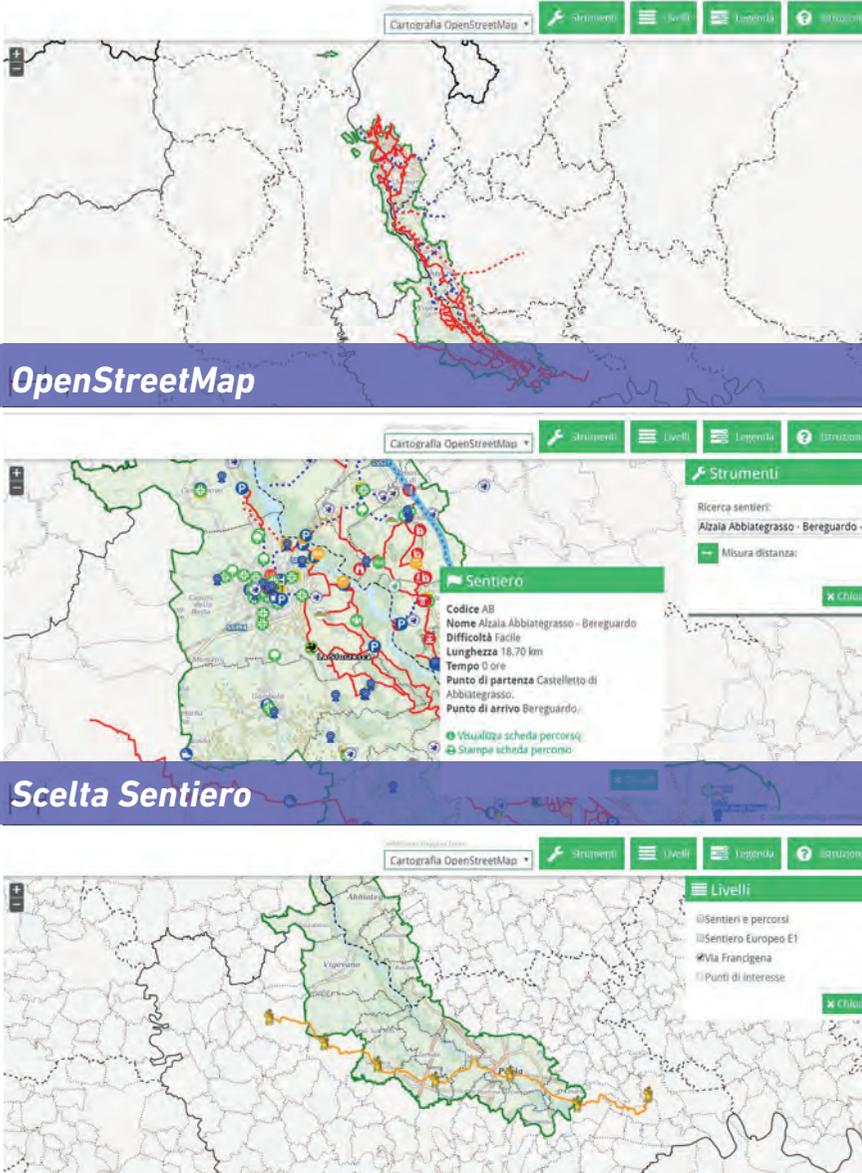
- . 12 aziende hanno aderito alla **"Rete delle Fattorie didattiche del Parco del Ticino"**
- . Rispondono a precisi requisiti di qualità in ordine di accoglienza, produzione, formazione, requisiti strutturali, igienico-sanitari e di sicurezza
- . In stretto collegamento con le linee guida del Progetto "Fattorie didattiche" della Regione Lombardia ed in sintonia con le strategie di sviluppo in campo agricolo e rurale del Parco del Ticino
- . Elevata attenzione all'ambiente ed alle produzioni tipiche sviluppando progetti inerenti la biodiversità agraria, il paesaggio agrario, i "prodotti a marchio" e le agrienergie

INFO E APPROFONDIMENTI

Nella sezione sono presenti:

- descrizione
- indirizzo e contatti
- rimando al sito www.fattoriedidattiche.biz per le altre Fattorie Didattiche operanti nei Comuni all'interno del Parco del Ticino

* APPROFONDIMENTO MAPPA INTERATTIVA

| COSA | LEGENDA | STRUMENTI | MAPPA |
|---|---|---|--|
| <p>Mappatura georeferenziata dei percorsi del Parco del Ticino.</p> <p>I dati geografici derivanti dai rilievi dei sentieri sono gestiti con tecnologia GIS e rappresentati su una mappa interattiva.</p> <p>È possibile organizzare un'escursione nel Parco del Ticino in modo semplice ed interattivo.</p> <p>Spostare, ingrandire, ottenere informazioni relative ad un percorso o punto di interesse.</p> <p>È possibile stampare la mappa e la scheda dell'itinerario per il navigatore (GPX, KML).</p> | <p>Nella mappa si trovano con ulteriori sotto-elenchi specifici:</p> <ul style="list-style-type: none">- Sentieri e percorsi- Punti di interesse- Piano Territoriale di Coordinamento- Ortofoto- OpenStreetMap- Parco del Ticino- Limiti amministrativi <p>Ogni voce è contrassegnata da un'icona e anche tutti i punti di interesse sono identificati da un simbolo.</p> | <p>Per trovare un percorso, è presente nella sezione "ITINERARI" una funzione dedicata, dove è possibile effettuare diversi tipi di ricerca:</p> <ul style="list-style-type: none">- livello di difficoltà (facile, medio, difficile)- ideale per (anziani, scuole, famiglie, escursionisti, diversamente abili)- interesse (naturalistico, paesaggistico, religioso, storico-archeologico)- provincia (Varese, Milano, Pavia) |  <p>The first screenshot shows the main map interface with a search bar and navigation tools. The second screenshot shows the 'Strumenti' (Tools) panel with search criteria for 'Alzaia Abbiategrasso - Bereguardo' and a distance filter. The third screenshot shows the 'Livelli' (Levels) panel with filters for 'Sentieri e percorsi', 'Sentiero Europeo E1', 'Via Francigena', and 'Punti di interesse'.</p> <p>OpenStreetMap</p> <p>Scelta Sentiero</p> <p>Selezione Livello</p> |

ITINERARI E PERCORSI

| <i>DOVE</i> | <i>COSA</i> | <i>PERCORRIBILITÀ</i> | <i>NOTE</i> |
|-------------------------------------|---|--|--|
| Riserva Naturale di Bosco Solivo | Strada delle Lepri e Strade secondarie | A piedi | - area picnic - parcheggio |
| Parco Naturale delle Lame del Sesia | Percorso Botanico Autoguidato | A piedi | - 2 km - diversi ambienti del bosco golenale |
| | Percorso ciclo-pedonale | In bici A piedi | - 4 km - si attraversano centro abitato e parco |
| | Percorso Vita (Ginnico) | A piedi | - 1,5 km - ideato per famiglie - 16 tappe: esercizi corpo libero o attrezzi |
| | Piste ciclabili | In bici | - percorsi sterrati pianeggianti - noleggio mountain-bike presso Locanda delle Lame |
| | 9° tappa Via Francigena | A piedi | - 26,8 km - facile percorrenza - Linea FS Milano-Torino, stazione Santhià |
| Riserva delle Baragge | Aula Verde Percorso botanico Baraggia di Candelo | A piedi (percorso accessibile in carrozzina) | - percorso visita diviso in 4 settori - cartelli informativi - area picnic |
| | Piste ciclabili | In bici | - Masserano-Gattinara: circa 13,5 Km - Romagnano Sesia: circa 7 Km |

ITINERARI E PERCORSI

| <i>DOVE</i> | <i>COSA</i> | <i>PERCORRIBILITÀ</i> | <i>NOTE</i> |
|--|-----------------------------------|-----------------------|--|
| Riserva la Bessa | Sentiero dei Ciapei Parfunda | A piedi | - 2,5 km (2h) - cartellonistica e cartina - percorso introduttivo ai ≠ ambienti riserva - area picnic e parcheggio |
| | Sentiero del Truch Briengo | A piedi | - 2 km (1h30) - diversi ambienti del bosco golenale |
| | Sentiero della Fontana del Buchin | A piedi | - 2,5 km (2h) - cartellonistica e cartina - percorso introduttivo ai ≠ ambienti riserva - area picnic e parcheggio |
| | Sentiero delle Incisioni Rupestri | A piedi | - 2,5 km (2h) - cartellonistica e cartina - percorso introduttivo ai ≠ ambienti riserva - area picnic e parcheggio |
| | Sentiero di Riva del Ger | A piedi | - 2,5 km (2h) - cartellonistica e cartina - percorso introduttivo ai ≠ ambienti riserva - area picnic e parcheggio |
| | Piste ciclabili | In bici | - 2,5 km (2h) - cartina - percorso approfondimento - area picnic e parcheggio |
| Riserva Naturale del Parco Burcina Felice Piacenza | Alla conca dei rododendri | A piedi | - 30 min andata - da maggio a giugno fioritura rododendri |
| | Alla torre | A piedi | - 1 h andata - torre e resti di tomba IV sec. a.C. - diramazioni e scorciatoie |

ITINERARI E PERCORSI

| <i>DOVE</i> | <i>COSA</i> | <i>PERCORRIBILITÀ</i> | <i>NOTE</i> |
|--|--|-----------------------|---|
| Parco Naturale dei Lagoni di Mercurago | Percorso azzurro | A piedi | - circa 8,5 km - zona umida |
| | Percorso viola | A piedi | - circa 12 km - boschi |
| | Percorso rosso | A piedi | - circa 6,5 km - archeologia |
| | Percorso arancione | A piedi | - circa 12,5 km - attività produttiva |
| Riserva Naturale di Fondo Toce | Pista ciclabile e sentiero coincidenti | A piedi In bici | |
| Parco Piemontese del Ticino | Pista ciclabile | In bici | - circa 60 km - collegamento con altri itinerari - punti di interesse storico e monumentale |
| | Itinerario ciclabile n.1 Villa Picchetta (Cameri) -> Mulino Vecchio (Bellinzago) | A piedi In bici | - noleggio mountain-bike - visite guidate - area sosta e parcheggio |
| | Itinerario ciclabile n.2 Villa Picchetta (Cameri) -> Sette Fontane (Galliate) | A piedi In bici | - noleggio mountain-bike - visite guidate - area sosta e parcheggio |

TREKKING

| DOVE | ANNO | PERCORRIBILITÀ | NOTE |
|---|----------------------|--|--|
| Castelletto Ticino <i>Dalla Peschiera sul fiume al Bosco del Monte</i> | 2005 2007 | A piedi | - 3 h - nessuna difficoltà - scarpe da escursionismo |
| Cerano/Trecale <i>Tra navigli lungo il Ticino</i> | 2005 2008 | A piedi In bici (pista ciclabile sovrapposta 1° tratto) | - una giornata (10:00-17:00) - vestiti comodi e scarpe da trekking |
| Cerano * <i>Le lanche di Cerano</i> | 2005 2007 2009 | A piedi In bici (pista ciclabile sovrapposta x lungo tratto) | - 3 h - nessuna difficoltà - scarpe da escursionismo |
| Borgo Ticino <i>La collina del Bosco Solivo</i> | 2005 2009 | A piedi | - 3 h 30 - nessuna difficoltà - scarpe da escursionismo/stivali se piove |
| Pombia <i>Su antiche strade verso la Valle del Ticino</i> | 2005 2007 2009 | A piedi | - 3 h - nessuna difficoltà - scarpe da escursionismo |
| Marano Ticino <i>I prati e i canali intorno a Marano</i> | 2005 2007 | A piedi In bici (pista ciclabile sovrapposta x un tratto) | - 2 h 30 - nessuna difficoltà - vestiti comodi e scarpe da trekking |
| Cameri <i>Dalla Villa alle lanche</i> | 2006 2008 | A piedi In bici (pista ciclabile sovrapposta x un tratto) | - 3 h - vestiti comodi e scarpe da trekkin |
| Bellinzago Novarese <i>Tra colline e... Dulces Aquae</i> | 2006 2007 2009 | A piedi In bici | - 3 h 15 - nessuna difficoltà - scarpe da escursionismo |

TREKKING

| DOVE | ANNO | PERCORRIBILITÀ | NOTE |
|--|----------------------|--|--|
| Galliate <i>Percorsi d'acqua: lanche, canali, risorgive di Galliate</i> | 2006 2008 | A piedi In bici (pista ciclabile sovrapposta x un tratto) | - 2 h 15, indicazioni x auto e parcheggio - nessuna difficoltà - scarpe da escursionismo |
| Treocate <i>Lungo il greto del Ticino</i> | 2006 | A piedi In bici (pista ciclabile sovrapposta 1° tratto) | - 2 h - nessuna difficoltà - scarpe da escursionismo |
| Oleggio <i>I mulini e la Baraggia di Pramplina</i> | 2006 2007 2009 | A piedi In bici (pista ciclabile sovrapposta x lungo tratto) | - 3 h 15 - nessuna difficoltà - scarpe da escursionismo |
| Romentino <i>La campagna intorno a Romentino</i> | 2006 | A piedi | - 2h - nessuna difficoltà - scarpe da escursionismo |
| Oleggio * <i>Per monti e per vigne</i> | 2008 | A piedi | - 3 h - nessuna difficoltà - scarpe da escursionismo |

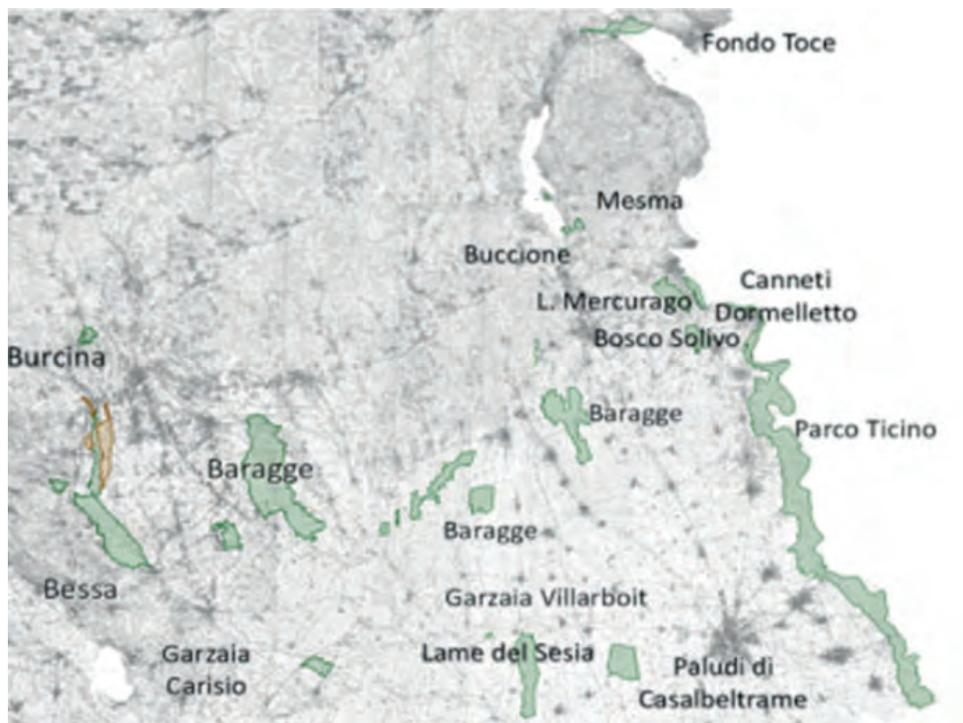
CENTRI VISITA**

| DOVE | COSA | NOTE |
|--|--------------------------|---|
| Burcina – Felice Piacenza Pollone (BI) | Cascina Emilia | <ul style="list-style-type: none">- aula didattica con materiale audiovisivo e multimediale e microscopio ottico- biblioteca e centro di documentazione dei giardini storici- vetrine con animali tassidermizzati (oltre 100 specie di uccelli e altri)- xiloteca (raccolta campioni di legni)- alveari che producono ottimo miele certificato- vendita miele, libri, cassette nido per uccelli e altro materiale |
| Parco Lame del Sesia Albano Vercellese (VC) | Sede del parco | <ul style="list-style-type: none">- ampio salone polifunzionale con 84 posti, ospita congressi, corsi di aggiornamento, attività di proiezione e di documentazione- aula didattica attrezzata per ospitare gruppi formati da un massimo di 25 studenti e insegnanti- refettorio- possibile pernottare in loco alla foresteria con 24 posti letto |
| Parco del Ticino Pombia (NO) | Cascina Casone-Montelame | <ul style="list-style-type: none">- complesso edilizio composto da due cascine- una con stalle e galoppatoio coperto- mulino- strutture a vantaggio della comunità- <i>in progetto interventi di manutenzione straordinaria: strutture di accoglienza, circuito agricolo con finalità didattiche, tecniche e scientifiche</i> |
| Roggia Molinara, Valle del Ticino Bellinzago Novarese (NO) | Mulino Vecchio | <ul style="list-style-type: none">- unico mulino funzionante e in buono stato di conservazione- esposizione permanente con documentazione storica e oggetti- sala attrezzata per laboratori didattici, esposizioni temporanee, visione di audiovisivi per integrare visite guidate- da primavera ad autunno sede di eventi e manifestazioni culturali- due aree attrezzate, servizi igienici anche x disabili, parcheggio- raggiungibile a piedi e in bicicletta |

CENTRI VISITA**

| <i>DOVE</i> | <i>COSA</i> | <i>NOTE</i> |
|--|--|--|
| Parco del Ticino Oleggio (NO) | Rea naturalistica "Le Ginestre" | <ul style="list-style-type: none">- ripristino e sistemazione ambientale di una cava dismessa- sentiero didattico, zone pic-nic, aula didattica in legno- attività di educazione ambientale, laboratori, visite guidate, eventi e manifestazioni anche a carattere benefico- parcheggio, aree attrezzate, servizi igienici anche x disabili- ingresso gratuito- raggiungibile a piedi e in bicicletta |
| Parco del Ticino Cameri (NO) | Villa Picchetta Sede del parco | <ul style="list-style-type: none">- eventi e manifestazioni, fra cui convegni, concerti, esposizioni, mostre, proiezioni, serate divulgative e altri appuntamenti culturali- da primavera ad autunno, nei pomeriggi di alcune domeniche le grandi sale al piano terreno e i giardini sono aperti al pubblico e visitabili gratis, possibili visite guidate- dalla Villa partono itinerari ciclabili e pedestri |
| Parco del Ticino | Bosco Vedro | <ul style="list-style-type: none">- riserva naturale accessibile solo accompagnati dalle guide del Parco- sentiero naturalistico che illustra le principali caratteristiche degli ecosistemi presenti in questa zona del Parco |
| Parco del Ticino °° Galliate (NO) | Centro Parco Centrale idroelettrica "Guido Davide Orlandi" | <ul style="list-style-type: none">- mostra fotografica permanente- concerti ed eventi culturali- parcheggio interno, servizi igienici anche x disabili e ascensore |
| Parco - Arona, Comignago, Dormelletto, Oleggio Castello (NO) | Parco Naturale dei Lagoni di Mercurago Area protetta parco | <ul style="list-style-type: none">- presso il Centro Visite possibile utilizzare area pic-nic e servizi igienici- itinerario ciclabile- area archeologica dei Lagoni di Mercurago |
| Frazione Vermogno, Zubiena (BI) | Centro Visita del Parco della Bessa | <ul style="list-style-type: none">- dal centro si diramano tre itinerari |

CHIAREZZA



RISERVE

- . Riserva Naturale del Fondo Toce
- . Parco Naturale dei Lagoni di Mercurago
- . **Parco Naturale della Valle del Ticino**
- . Parco delle Lame del Sesia
- . Riserva Naturale delle Baragge
- . Riserva Naturale della Burcina
- . Riserva Speciale della Besa

UNICO ENTE DI GESTIONE

dal 01/01/2016
Aree Protette del Ticino
e del Lago Maggiore

Parchi e Riserve del Lago Maggiore

Parco Naturale della Valle del Ticino → **MAB** - dal 2002

Parco delle Riserve pedemontane e delle Terre d'acqua

45 comuni lombardi

38 comuni piemontesi

* informazioni confuse sul sito

°° trovato su <http://www.riservepedemontaneterredacqua.it>

** i Centri Visita qui segnalati sono unicamente quelli trovati su <http://www.parcoticinolagomaggiore.it/>
(non sono, invece, presenti, tutti quelli segnalati su <http://www.riservepedemontaneterredacqua.it>)

MOTIVAZIONE

Dopo aver effettuato questa analisi di massima su tutta l'estensione della Riserva della Biosfera Valle del Ticino, si sono ricavate delle informazioni sostanziali per avere un inquadramento generale sul territorio. Dalle caratteristiche culturali, storiche e naturalistiche, alla rete infrastrutturale presente, alle relazioni territoriali strutturate, fino alla progettualità diffusa: dati essenziali per poter dare avvio ad un progetto legato ad una migliore fruizione del territorio, in particolare rivolta al tema del cicloturismo.

Per restringere ulteriormente il campo d'azione si sono approfondite le ricerche sui territori nord dell'area MAB e si è giunti a scegliere un'area studio limitata a 12 comuni (rispetto agli 83 presenti in tutta l'estensione), al fine di poter esaminarne più a fondo gli aspetti culturali e ambientali.

COMUNI

I comuni sono stati identificati seguendo alcuni parametri:

- Comprendere territori sia piemontesi che lombardi che avessero una corrispondenza geografica, divisa solo dal fiume Ticino;
- Partire da Nord subito sotto il lago Maggiore, poiché la tipologia di turismo già avviata e diffusa in quelle aree è di massa (poco sostenibile e di forte impatto sui luoghi toccati), quindi non permetteva di strutturare da zero un'analisi su una nuova tipologia di offerta da utilizzare come modello di diffusione sul territorio;
- Non comprendere un numero eccessivo di comuni, sennò il restringimento sarebbe stato superfluo;
- Individuare dei comuni comunque caratterizzati da peculiarità infrastrutturali, sociali, storiche e naturalistiche di rilievo;
- Non includere territorio caratterizzati dalla presenza fisica di uno degli Enti Parco di riferimento, poiché si presuppone che in quelle aree ci sia già una maggiore sensibilizzazione alle tematiche di sostenibilità e conoscenza del programma MAB.



I comuni quindi identificati sono stati in totale 12: 7 piemontesi e 5 lombardi.

Piemonte:

- Castelletto sopra Ticino
- Borgo Ticino
- Varallo Pombia
- Pombia
- Marano Ticino
- Oleggio
- Bellinzago

Lombardia:

- Sesto Calende
- Golasecca
- Somma Lombardo
- Vizzola Ticino
- Lonate Pozzolo

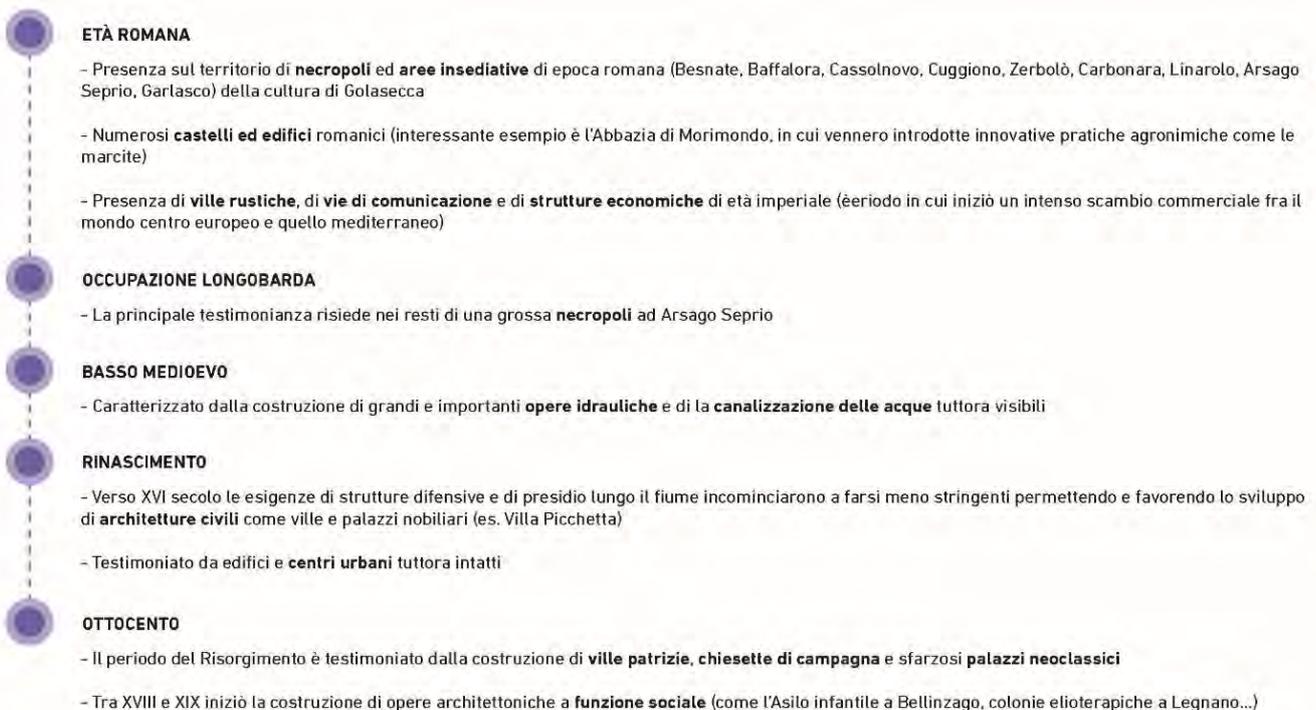
BENI CULTURALI E PUNTI DI INTERESSE

LA VALLE DEL TICINO

Nella Valle del Ticino, i rimandi culturali più diffusi e consistenti riguardano il passaggio di tre diversi tipi di società:

1. Le *società arcaiche* delle popolazioni primitive, dedite ad attività di raccolta o agricole, queste ultime non ancora particolarmente sviluppate e poco organizzate. Le modalità di insediamento tipiche di questo periodo storico erano fortemente dettate a livello costruttivo e visivo dai ritmi della natura, non sottoposta a interventi organizzati di trasformazione.
2. Le *società intermedie*, che maggiormente si sono distinte nel controllo del territorio, pensando e strutturando i loro insediamenti a seconda delle loro esigenze, in particolare durante il periodo dell'alto medioevo.
3. La *società postindustriale*, i cui segni sono più che evidenti e oramai indelebili sul territorio, in quanto disegnano una forma di paesaggio sempre più artificiale e monotono nelle sue forme, molto lontana dal legarsi con gli ambienti naturali o a rispettarne gli spazi.¹

Qui di seguito è stato realizzato un breve schema riassuntivo delle maggiori fasi insediative riscontrate sul territorio della Valle del Ticino.



Il fiume Ticino, in quanto confine naturale e politico tra civiltà, regni, popoli ed eserciti, è stato nei secoli protagonista di numerose battaglie storiche (come ad esempio la famosa battaglia di Magenta²).

Per questo motivo dunque i territori che si affacciano sul fiume sono stati interessati nel tempo dalla costruzione di strutture difensive come architetture fortificate, torri di avvistamento e castelli (di cui rimangono tracce sia fisiche che documentaristiche).

Poco è rimasto del periodo romano, mentre ancora presenti sono le fortificazioni sorte in epoca medievale con scopi difensivi e che spesso tra Settecento e Ottocento sono state trasformate in dimore signorili, come ad esempio il Castello Visconteo di Castelletto sopra Ticino e il Castello Visconteo Sforzesco di Galliate.

¹ Parco Lombardo della Valle del Ticino, Ente di gestione delle aree protette del Ticino e del Lago Maggiore, *Periodic Review della Riserva della Biosfera UNESCO*, 2012

² Comune di Magenta, sito della *Battaglia di Magenta*, <http://www.battagliadimagenta.it/>, consultato il 17 luglio 2018

Altrettanto degne di nota sono le ex Dogane di Galliate e Trecate, fortemente rimaneggiate e trasformate in seguito all'unificazione amministrativa dei territori che si affacciavano sulle due sponde del Ticino.

L'ARCHITETTURA RELIGIOSA

Il tema religioso riveste grande importanza all'interno della produzione culturale, artigianale e artistica del territorio. Le testimonianze sacre si ritrovano a partire dell'età medievale, come santuari, basiliche, chiese parrocchiali e votive, oratori, cappelle e numerosi piloni devozionali.

Nello specifico risultano essere di particolare interesse le chiese romaniche (come la Badia di Dulzago, a Bellinzago Novarese, riconosciuta nel 2003 come Patrimonio Mondiale Unesco), le chiese barocche, il Sacro Monte di San Carlo ad Arona e le chiese ottocentesche (come la chiesa parrocchiale dei SS. Pietro e Paolo Apostoli, progettata da Alessandro Antonelli ad Oleggio).

LE CASCINE

Essendo stata nei secoli un'area a vocazione prettamente rurale, diversi esempi di grandi cascine sono diffuse in tutti i Comuni della Riserva.

Di grande importanza storica è la tipologia della *cascina a corte*, modello costruttivo molto diffuso nella Pianura Padana.

Più frequenti sono tuttavia le cascine semplici di medie e piccole dimensioni (come la Cascina Sforzesca di Vigevano), attualmente o ancora utilizzate e strettamente collegate all'attività di coltivazione dei campi, o trasformate in residenze e spazi per la ristorazione.

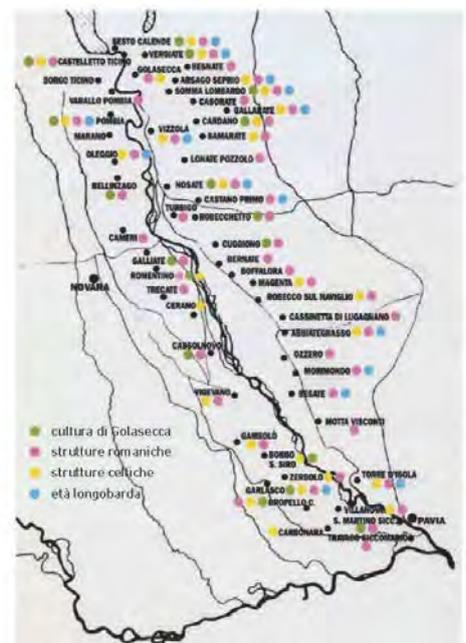
I MULINI

I mulini rivestono un'importante testimonianza storica da un punto di vista socio-economico. I mulini ad acqua sono stati infatti per diversi secoli un'entità produttiva essenziale per l'economia agricola della valle del Ticino (prima per la macinazione e successivamente per la produzione di energia elettrica).

Spesso facevano parte di strutture rurali più articolate come le cascine, così da renderle dei nuclei rurali autonomi.

BENI ARCHEOLOGICI

Numerosi altri esempi di beni archeologici sono presenti nell'area, come ad esempio strade di origine romana (Via Strera di Oleggio), segni di presenze umane antichissime lungo le sponde del Ticino, rovine di avamposti difensivi, insediamenti palafitticoli (a Mercurago), numerose necropoli celtiche e poi romane (che testimoniano la romanizzazione delle popolazioni celtiche che occupavano l'area), ville rustiche e fornaci (Gropello, Cairoli e Garlasco), edifici rustici e officine artigianali (Sesto Calende).



L'AREA STUDIO

Andare ad analizzare nel dettaglio i beni culturali presenti in una determinata area territoriale è un'operazione molto complessa e non facilmente gestibile.

Questo perché a livello comunale spesso non sono censite tutte le strutture con un particolare valore storico-culturale, oppure gli archivi dati sono spesso obsoleti o incompleti. Il susseguirsi di vicende storiche e cambi di proprietà delle strutture ha fatto spesso sì che si perdesse spesso la memoria storica di determinati edifici e costruzioni minori.

Ad oggi le informazioni ricavate per avere una visione un po' più calata all'interno dell'area studio presa in analisi derivano dalla banca dati fornitaci degli Enti Parco piemontese e lombardo. Anche in questo caso i dati sono spesso incompleti, tuttavia rendono nel complesso una visione su quali sono state nel tempo le linee di costruzione adottate, non da un punto di vista stilistico ma di funzionalità pratica.

In molti comuni, infatti, è presente un grande numero di cascine e mulini, dato che esplicita la forte vocazione rurale del territorio. In molti altri sono tuttora visibili strutture legate alla navigabilità del fiume e alle sue funzioni infrastrutturali e funzionali connesse, come la presenza di dighe, ponti, centrali idroelettriche, prese.

Visualizziamo ora a livello di macro categorie le quantità di strutture rientranti nel patrimonio culturale di un territorio, suddivise per i singoli comuni dell'area pilota:

Piemonte

Castelletto Sopra Ticino:

- Punti di interesse: 2
- Architetture storiche (torri, ville e dimore private, resti di fortificazioni, siti archeologici): 3
- Architetture religiose ed elementi minori (chiese, cappelle, oratorio, piloni): 11
- Architettura civile (strutture storiche industriali, opere di ingegneria idraulica, edifici civili): 6
- Cascine (tradizionali e a corte): 4
- Mulini: 2

Borgo Ticino:

- Punti di interesse: 2
- Architetture storiche (torri, ville e dimore private, resti di fortificazioni, siti archeologici): 1
- Architetture religiose ed elementi minori (chiese, cappelle, oratorio, piloni): 7
- Architettura civile (strutture storiche industriali, opere di ingegneria idraulica, edifici civili): / dato non pervenuto
- Cascine (tradizionali e a corte): / dato non pervenuto
- Mulini: / dato non pervenuto

Varallo Pombia:

- Punti di interesse: 6
- Architetture storiche (torri, ville e dimore private, resti di fortificazioni, siti archeologici): 2
- Architetture religiose ed elementi minori (chiese, cappelle, oratorio, piloni): 4
- Architettura civile (strutture storiche industriali, opere di ingegneria idraulica, edifici civili): 3
- Cascine (tradizionali e a corte): 8
- Mulini: / dato non pervenuto

Pombia:

- Punti di interesse: 3
- Architetture storiche (torri, ville e dimore private, resti di fortificazioni, siti archeologici): 4
- Architetture religiose ed elementi minori (chiese, cappelle, oratorio, piloni): 5
- Architettura civile (strutture storiche industriali, opere di ingegneria idraulica, edifici civili): 1
- Cascine (tradizionali e a corte): 16
- Mulini: 1

Marano Ticino:

- Punti di interesse: 2
- Architetture storiche (torri, ville e dimore private, resti di fortificazioni, siti archeologici): 2
- Architetture religiose ed elementi minori (chiese, cappelle, oratorio, piloni): 5
- Architettura civile (strutture storiche industriali, opere di ingegneria idraulica, edifici civili): 2
- Cascine (tradizionali e a corte): 6
- Mulini: / dato non pervenuto

Oleggio:

- Punti di interesse: / dato non pervenuto
- Architetture storiche (torri, ville e dimore private, resti di fortificazioni, siti archeologici): 24
- Architetture religiose ed elementi minori (chiese, cappelle, oratorio, piloni): 26
- Architettura civile (strutture storiche industriali, opere di ingegneria idraulica, edifici civili): 10
- Cascine (tradizionali e a corte): 29
- Mulini: 4

Bellinzago novarese:

- Punti di interesse: 1
- Architetture storiche (torri, ville e dimore private, resti di fortificazioni, siti archeologici): 13
- Architetture religiose ed elementi minori (chiese, cappelle, oratorio, piloni): 17
- Architettura civile (strutture storiche industriali, opere di ingegneria idraulica, edifici civili): 3
- Cascine (tradizionali e a corte): 9
- Mulini: 2

*Lombardia***Sesto Calende:**

- Punti di interesse: 2
- Architetture storiche (torri, ville e dimore private, resti di fortificazioni, siti archeologici): 3
- Architetture religiose ed elementi minori (chiese, cappelle, oratorio, piloni): 21
- Architettura civile (strutture storiche industriali, opere di ingegneria idraulica, edifici civili): 3
- Cascine (tradizionali e a corte): 45
- Mulini: 4

Golasecca:

- Punti di interesse: 2
- Architetture storiche (torri, ville e dimore private, resti di fortificazioni, siti archeologici): 1
- Architetture religiose ed elementi minori (chiese, cappelle, oratorio, piloni): 8
- Architettura civile (strutture storiche industriali, opere di ingegneria idraulica, edifici civili): 4
- Cascine (tradizionali e a corte): 17
- Mulini: / dato non pervenuto

Somma Lombardo:

- Punti di interesse: 6
- Architetture storiche (torri, ville e dimore private, resti di fortificazioni, siti archeologici): 2
- Architetture religiose ed elementi minori (chiese, cappelle, oratorio, piloni): 20
- Architettura civile (strutture storiche industriali, opere di ingegneria idraulica, edifici civili): 34
- Cascine (tradizionali e a corte): 48
- Mulini: 4

Vizzola Ticino:

- Punti di interesse: 1
- Architetture storiche (torri, ville e dimore private, resti di fortificazioni, siti archeologici): 3

- Architetture religiose ed elementi minori (chiese, cappelle, oratorio, piloni): 4
- Architettura civile (strutture storiche industriali, opere di ingegneria idraulica, edifici civili): 10
- Cascine (tradizionali e a corte): / dato non pervenuto
- Mulini: 1

Lonate Pozzolo:

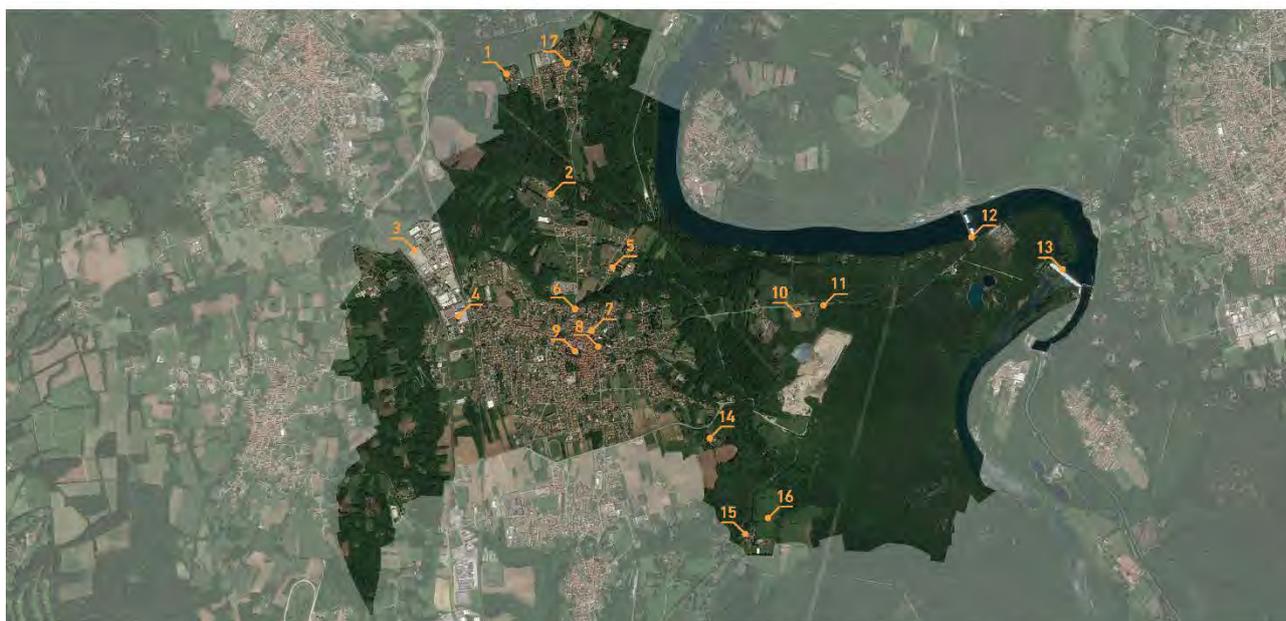
- Punti di interesse: 6
- Architetture storiche (torri, ville e dimore private, resti di fortificazioni, siti archeologici): 1
- Architetture religiose ed elementi minori (chiese, cappelle, oratorio, piloni): 19
- Architettura civile (strutture storiche industriali, opere di ingegneria idraulica, edifici civili): 29
- Cascine (tradizionali e a corte): 20
- Mulini: 5

L'AREA PILOTA

Ad un livello di analisi ancora più approfondito si sono invece potute ricavare maggiori informazioni. Questo è stato permesso da una tipologia di ricerca ancora più dettagliata e incrociata: sono stati messi insieme sia i dati disponibili sui singoli database sopra citati, sia informazioni ricavate da innumerevoli pubblicazioni sul territorio, interviste ed esperienza diretta durante il sopralluogo effettuato.

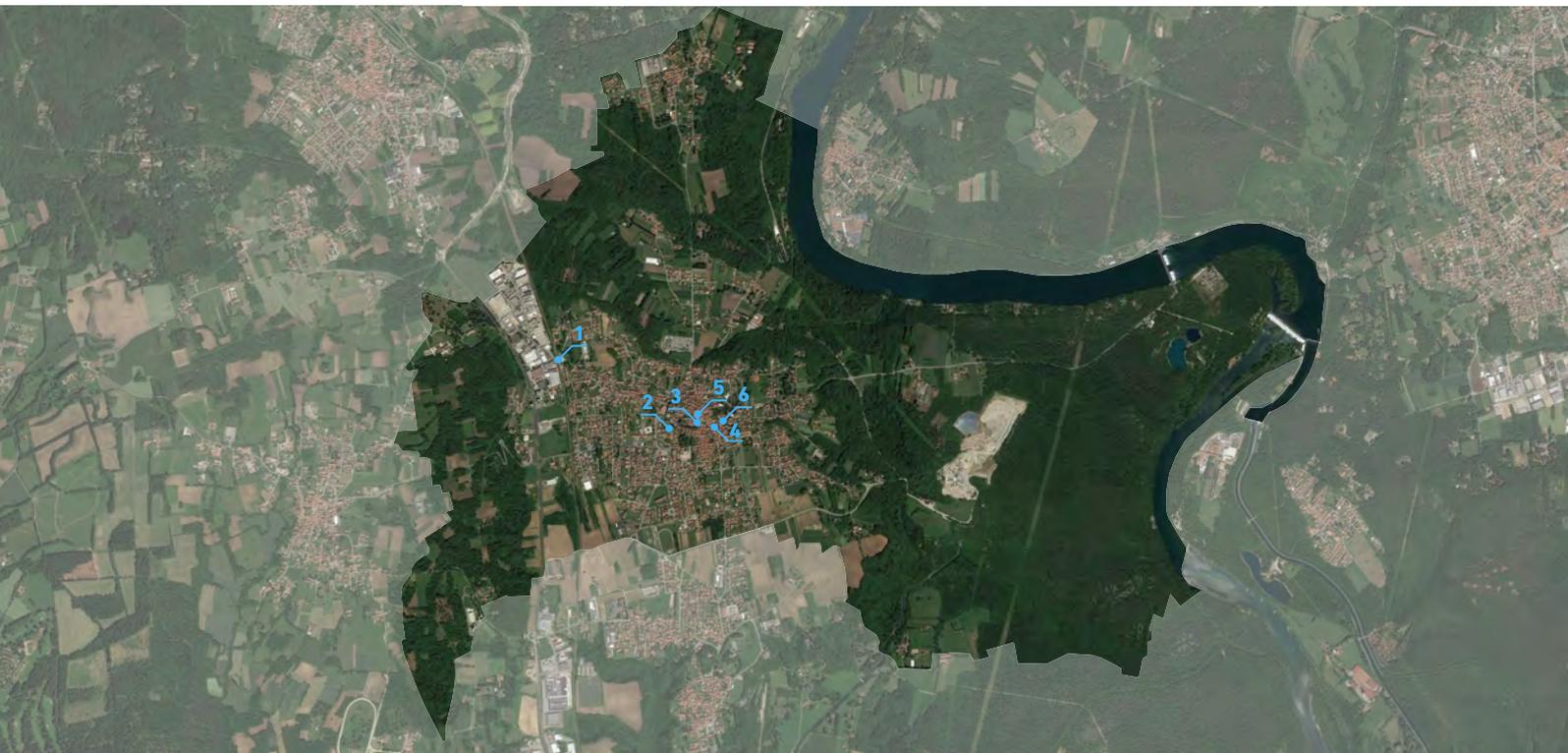
Di seguito viene riportata una mappatura dei singoli beni culturali dei tre comuni scelti come area pilota:

BENI CULTURALI / VARALLO POMBIA



| | | |
|--|---|---|
| 1. Cascina Sebastiana categoria Beni storico architettonici tipologia Cascina | 2. Cascina Bellomi categoria Beni storico architettonici tipologia Cascina | 3. Cascina Mirabella categoria Beni storico architettonici tipologia Cascina |
| 4. Manifattura Rossari e Varzi categoria Beni storico architettonici tipologia Edificio storico industriale | 5. Cascina Rosse categoria Beni storico architettonici tipologia Cascina | 6. Chiesa della Beata Vergine del Rosario categoria Beni storico architettonici tipologia Chiesa |
| 7. Chiesa dei S.S. Vincenzo e Anastasio categoria Beni storico architettonici tipologia Chiesa | 8. Villa Simonetta Soranzo categoria Beni storico architettonici tipologia Dimora patrizia | 9. Casa Priuli Caccia categoria Beni storico architettonici tipologia Dimora patrizia |
| 10. Cascina Lazzaretto categoria Beni storico architettonici tipologia Cascina | 11. Cappella Lazzaretta categoria Beni storico architettonici tipologia Cappella, oratorio | 12. Porto della Torre categoria Beni storico architettonici tipologia Opera di ing. idraulica |
| 13. Panperduto categoria Beni storico architettonici tipologia Opera di ing. idraulica | 14. Cascina Favorita categoria Beni storico architettonici tipologia Cascina | 15. Cascina Fasola categoria Beni storico architettonici tipologia Cascina |
| 16. Cascina Nibbia categoria Beni storico architettonici tipologia Cascina | 17. Chiesa dell SS. Trinità categoria Beni storico architettonici tipologia Chiesa | |

PUNTI DI INTERESSE / VARALLO POMBIA



1. Stazione ferroviaria
solo fermata, non attiva

2. Municipio
Monumento ai caduti

3. Palazzo Caccia

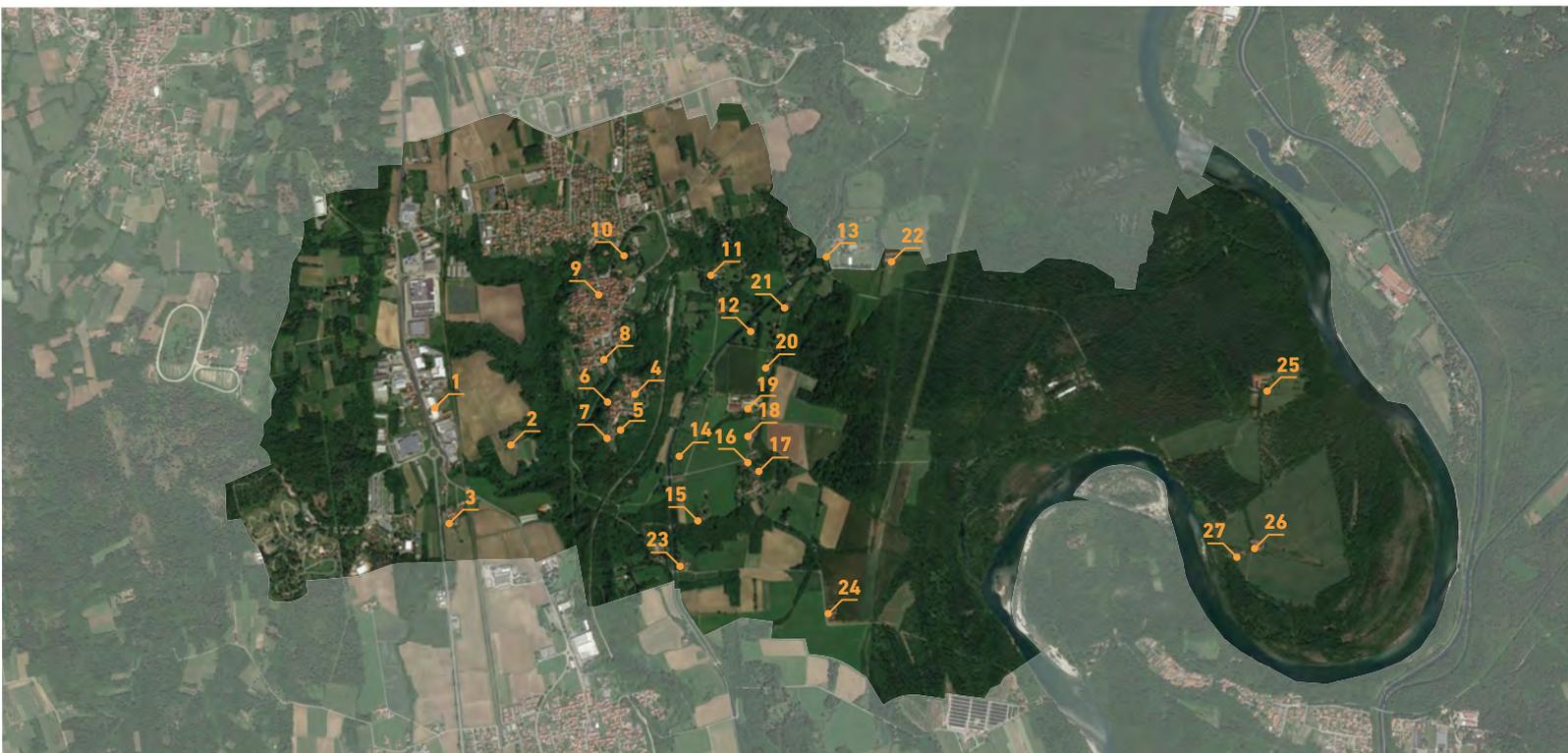
4. Pinacoteca civica

5. Monumento ai caduti

6. Museo Archeologico

BENI CULTURALI

/ POMBIA



1. Cascina Fabbrica
categoria Beni storico architettonici
tipologia Cascina

4. Castello Arduinico o Borromeo
categoria Beni storico architettonici
tipologia Castello

7. Chiesa di S. Vincenzo in Castro
categoria Beni storico architettonici
tipologia Chiesa

10. Monticello
categoria Beni storico architettonici
tipologia Palazzo

13. Cascina Fasola
categoria Beni storico architettonici
tipologia Cascina

16. Cascine S. Giorgio
categoria Beni urbanistici
tipologia Nucleo rurale

19. Cascina Roggione o Belfiore
categoria Beni storico architettonici
tipologia Cascina

22. Cascina Guzzetta
categoria Beni storico architettonici
tipologia Cascina

25. Cascina Montelame
categoria Beni storico architettonici
tipologia Cascina

2. Cascina Pisanago
categoria Beni storico architettonici
tipologia Cascina

5. Castrum Domini
categoria Beni archeologici
tipologia Resti di fortificazione

8. Ex oratorio di S. Martino
categoria Beni storico architettonici
tipologia Chiesa

11. Cascina Fontana
categoria Beni storico architettonici
tipologia Cascina

14. Fornace La Colombara
categoria Beni storico architettonici
tipologia Fornace

17. Ruderì di S. Giorgio
categoria Beni archeologici
tipologia Resti di struttura

20. Oratorio di S. Carlo al Lazzaretto
categoria Beni storico architettonici
tipologia Cappella, oratorio

23. Cascine Bellomo
categoria Beni storico architettonici
tipologia Cascina

26. Cascina Casone
categoria Beni storico architettonici
tipologia Cascina

3. Cascina Campora
categoria Beni storico architettonici
tipologia Cascina

6. Ninfeo
categoria Beni archeologici
tipologia Struttura ipogea

9. Chiesa di S. Maria della Pila
categoria Beni storico architettonici
tipologia Chiesa

12. Cascina Cascinino
categoria Beni storico architettonici
tipologia Cascina

15. Cascina Sargentina
categoria Beni storico architettonici
tipologia Cascina

18. Cascina Massera
categoria Beni storico architettonici
tipologia Cascina

21. Cascina Balossina
categoria Beni storico architettonici
tipologia Cascina

24. Cascina Baraggiola
categoria Beni storico architettonici
tipologia Cascina

27. Mulino Simonetta
categoria Beni storico architettonici
tipologia Mulino

PUNTI DI INTERESSE / POMBIA



1. Stazione ferroviaria
chiusa al servizio viaggiatori

2. Municipio

3. Safari Park

BENI CULTURALI

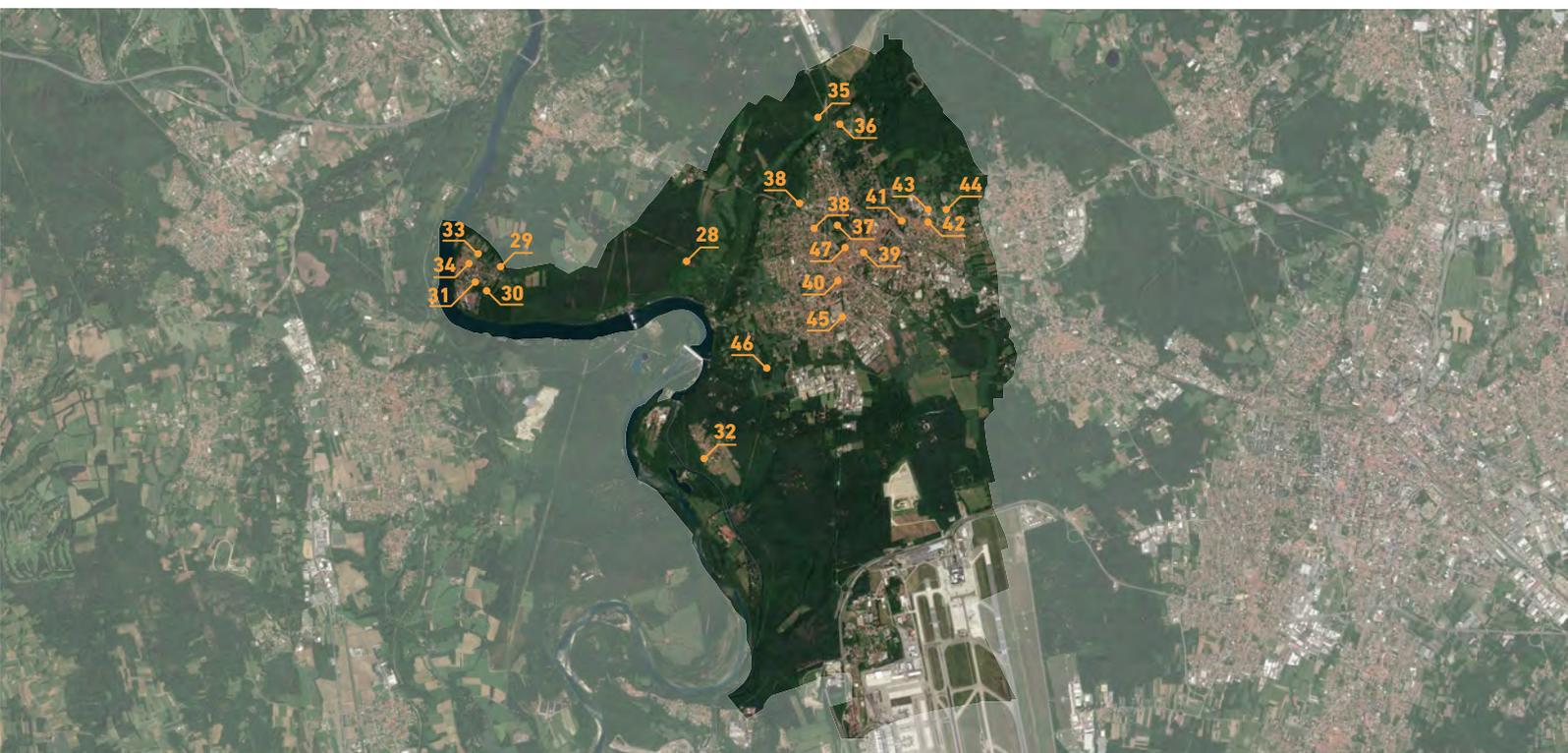
/ SOMMA LOMBARDO



- | | | |
|---|---|--|
| 1. Ponte e diga di Porto della Torre categoria Beni storico architettonici tipologia Opera di ing. idraulica | 2. Porto della Torre categoria Beni storico architettonici tipologia Centrale idroelettrica | 3. Cappelletta categoria Beni storico architettonici tipologia Cappella, oratorio |
| 4. Ex stazione delle barche categoria Beni storico architettonici tipologia Opera di ing. idraulica | 5. Diga del Panperduto categoria Beni storico architettonici tipologia Opera di ing. idraulica | 6. Presa del Canale Villoresi categoria Beni storico architettonici tipologia Opera di ing. idraulica |
| 7. Molino di Risera categoria Beni storico architettonici tipologia Mulino | 8. Molino di Mezzo categoria Beni storico architettonici tipologia Mulino | 9. Molino di Strona categoria Beni storico architettonici tipologia Mulino |
| 10. Molino del Cop categoria Beni storico architettonici tipologia Mulino | 11. Cascina Bellaria categoria Beni storico architettonici tipologia Cascina | 12. Cascina Malpensa categoria Beni storico architettonici tipologia Cascina |
| 13. Cascina Caslaccio categoria Beni storico architettonici tipologia Cascina | 14. Cascina Moroni categoria Beni storico architettonici tipologia Cascina | 15. Cascina Mazzafame categoria Beni storico architettonici tipologia Cascina |
| 16. Cascina Torretta categoria Beni storico architettonici tipologia Cascina | 17. Cascina della Valle categoria Beni storico architettonici tipologia Cascina | 18. Cascina Barbera categoria Beni storico architettonici tipologia Cascina |
| 19. Cascina Bagaggia categoria Beni storico architettonici tipologia Cascina | 20. Cascina Ciacco categoria Beni storico architettonici tipologia Cascina | 21. Cascina Belvedere categoria Beni storico architettonici tipologia Cascina |
| 22. Cascina Casello categoria Beni storico architettonici tipologia Cascina | 23. Cascina Paradiso categoria Beni storico architettonici tipologia Cascina | 24. Cascine Ronchee categoria Beni storico architettonici tipologia Cascina |
| 25. Cascine Vignola e Moree categoria Beni urbanistici tipologia Nucleo rurale | 26. Cascina Margampo categoria Beni storico architettonici tipologia Cascina | 27. Cascina del Legato categoria Beni storico architettonici tipologia Cascina |

BENI CULTURALI

/ SOMMA LOMBARDO



- | | | |
|--|---|--|
| 28. Cascina Vigano categoria Beni storico architettonici tipologia Cascina | 29. Cascine Ronchetto categoria Beni storico architettonici tipologia Cascina | 30. Cascina di Orsa categoria Beni storico architettonici tipologia Cascina |
| 31. Cascine S. Liberata categoria Beni storico architettonici tipologia Cascina | 32. Chiesa di Santa Maria Maddalena categoria Beni storico architettonici tipologia Chiesa | 33. Chiesa dei S. Rocco e Cristoforo categoria Beni storico architettonici tipologia Chiesa |
| 34. Chiesa dei S. Sebastiano e Fabiano categoria Beni storico architettonici tipologia Chiesa | 35. Santa Caterina categoria Beni storico architettonici tipologia Chiesa | 36. Santuario del Lazzaretto categoria Beni storico architettonici tipologia Chiesa |
| 37. Parco e giardino storico categoria Beni naturalistici tipologia Parco | 38. Madonna della Pietra categoria Beni storico architettonici tipologia Chiesa | 39. Chiesa di Sant'Agnese categoria Beni storico architettonici tipologia Chiesa |
| 40. Chiesa di San Bernardino categoria Beni storico architettonici tipologia Chiesa | 41. Chiesa di Madonna Assunta in Vira categoria Beni storico architettonici tipologia Chiesa | 42. Chiesa di Sant'Antonino categoria Beni storico architettonici tipologia Chiesa |
| 43. Chiesa di Santo Stefano categoria Beni storico architettonici tipologia Chiesa | 44. Santuario della Madonna della ghianda categoria Beni storico architettonici tipologia Chiesa | 45. Chiesa di San Rocco categoria Beni storico architettonici tipologia Chiesa |
| 46. Torre del Pizzo categoria Beni storico architettonici tipologia Torre | 47. Castello Visconti di San Vito categoria Architettura fortificata tipologia Castello | 48. Cascina Salvette categoria Beni storico architettonici tipologia Cascina |

PUNTI DI INTERESSE / SOMMA LOMBARDO



1. Stazione ferroviaria
regolarmente attiva

2. Municipio

3. Castello Visconti di San Vito

4. Malpensa

5. Volandia

6. Base geodetica

OFFERTA ENOGASTRONOMICA / NOVARESE



Tapulone Riso e fagioli Paniscia Cinghiale al vino rosso Minestra di cardi Risotto alle rane



Cavolo in insalata Rane in guazzetto Rustida Frità rugnosa



Rusticon Involtni di verza Baccalà alla piemontese Panissa



Pollo alla Marengo Risotto al gorgonzola Riso in insalata alla novarese Brasato al Barolo



Tortino riso e zucchine Gnocchi al gorgonzola Burdon cotti Merluzzo in umido



Filetto di trota in carpione Zuppa di pane raffermo e cipolle Maccheroni patate e funghi Persico burro e salvia

PIATTI



Miele di tiglio Riso Grasso d'Alpe Bisecon Salsa funghi e gorgonzola



Bettelmatt Gorgonzola Bagnet ros Bagnet verd

PRODOTTI



Fidighin Duja Gnocchi di patate



Prosciutto crudo del Piemonte dell'Ossola Masarà Pane di mais

DOLCI



Pane di San Gaudenzio Biscotti al riso Venere Frittura dolce novarese Gramolino di Galliate

BEVANDE



Vespolina Nebbiolo Erbaluce Croatina Uva rara Novello Barbera Passito Vermut



Busarola Camporelli Margheritine di Stresa Biscotti al vino rosso Baci di Fara Ossa da mordere



Paste di Meliga Marzapane Dolce della cattedrale Pere Martin al vino Brutti ma buoni Bonet

OFFERTA ENOGASTRONOMICA / VARESOTTO



Beccacce arrosto Spaghetti ai tre formaggi Cipolle ripiene Anatra con le verze



Stufato di manzo Tacchina ripiena Minestrone speciale Sbrofadej in brodo



Cotoletta di maiale e polenta Torta prosciutto e funghi Gallina ripiena lessata Crema di asparagi



Zuppa di funghi Ravioli di trota Faraona alla creta Bollito misto Risotto con la tinca



Tincie al forno Luccio in concia Polenta rustida Polenta pasticciata



Involtilini di verza Anatra al vino bianco Fagioli con le cotiche Capponi in casseruola Filetti di persico fritti al burro



Supa de can Margottini Zincarlin, fagioli e cipolle Agoni con salsa d'acciughe Ceci e tempia di maiale



Riso con i fegatini Lavarello al vino bianco Risotto con gli asparagi Brasato Ossobuco alla lombarda Cassoeula Risotto alla zucca Frittura di gamberi di fiume



PRODOTTI



Polenta taragna Polenta Miele varesino Zafferano d'Angera



Lardo lonzato monterosa Violino di capra Salame prealpino Formaggella del luinese



Gorgonzola Stracchino Zincarlin



Gnocchi di farina di castagna Raviolo di Varese Agnolini ripieni Asparagi di Cantello

DOLCI



Dolce castronno Amaretti Dolce Varese



Dolce del Cardinale Pesche di monate

BEVANDE



Amaretto Disaronno Vini ronchi varesini



Brutti e buoni di Gavirate

SOPRALLUOGO Valle del Ticino - parte piemontese

Analisi delle problematiche individuate



Le **aree attrezzate** non vengono curate periodicamente e non possono essere utilizzate in presenza di precipitazioni. Non ci sono cestini per i rifiuti.



Non ci sono bidoni per la raccolta differenziata. Nel migliore dei casi i **rifiuti** vengono portati via dagli utenti ma talvolta vengono dispersi.



I **percorsi** spesso non sono segnalati, si interrompono, sono poco coerenti. Mancanza di cartellonistica informativa o dove presente obsoleta.



Le **strutture ricettive** del parco non dialogano con l'ente gestore e si crea il fenomeno dell'**isola nel deserto**. Inoltre non si punta ai prodotti e piatti locali.



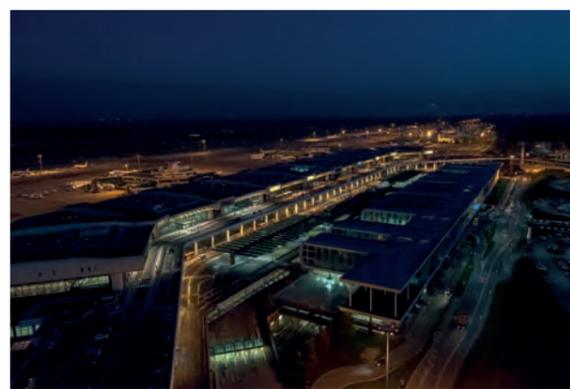
I **tratti ciclabili** attuali non vengono mantenuti periodicamente. Ci sono spesso pietre lungo i percorsi a causa della presenza dei cinghiali.



Si abbattono i **cinghiali**, in quanto pericolo per le altre specie, per le attività produttive e provocano dissestamenti del terreno. Problema gestione carne.



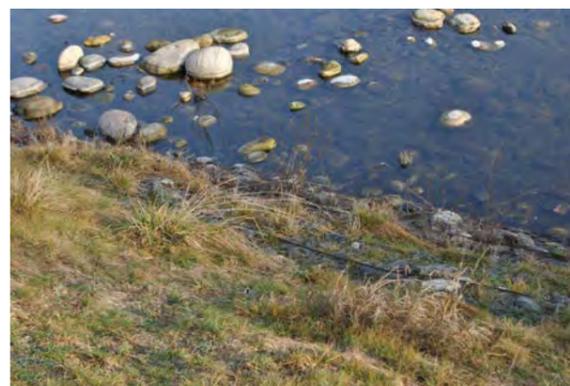
Mancata corrispondenza tra le **informazioni** date dal sito sul parco e la situazione attuale del parco stesso, meno organizzato rispetto a quanto descritto.



La presenza dell'**Aeroporto di Malpensa** provoca inquinamento acustico e luminoso (notturno) dannoso per l'avifauna presente nel parco.



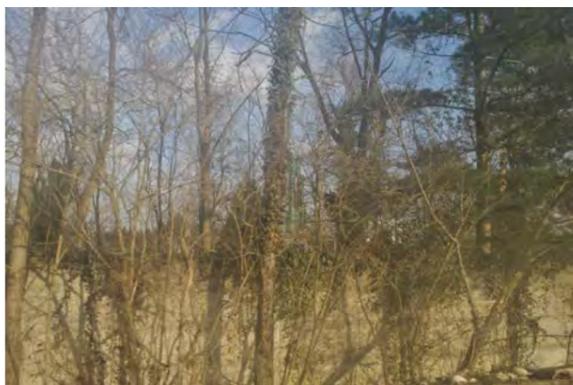
Mancanza di attività quali per esempio birdwatching a causa dell'assenza di **cartellonistica** specifica sulle specie animali e vegetali del parco.



Per evitare il cedimento delle sponde del fiume Ticino sono presenti delle **reti** che tuttavia non permettono le modificazioni naturali.

SOPRALLUOGO Valle del Ticino - parte piemontese

Analisi delle problematiche individuate



Presenza di **piante esotiche** infestanti che inquinano le specie autoctone e modificano il paesaggio continuamente



La percezione reale, a differenza del sito, racconta una poca consapevolezza dell'**appartenenza al MAB**. Non ci sono stati cambiamenti nella gestione.



Diminuzione significativa delle **marcite** e dei prati marcioi, i quali permettevano colture anche in inverno, a causa di modificazioni geologiche.



Nel parco sono presenti diverse **industrie** (tra cui una chimica) preesistenti al Progetto MAB, decontestualizzate rispetto all'ambiente in cui sono immerse.



Molte **strutture** (vecchie cascine e mulini, ristoranti in disuso, ex fabbriche) abbandonate e degradate, danneggiano il paesaggio.



Alcune strutture del parco sono gestite dai **privati** che spesso non sono interessati a un recupero integrato con la storia e la filosofia del territorio. Stato di degrado.



Lungo le strade statali è presente il fenomeno della **prostituzione** e nei boschi atti osceni, malavita e guardoni disincentivano i turisti.



L'**Aeroporto di Malpensa** e quello militare di Cameri sono due macro complessi infrastrutturali immersi nel verde, inquinanti e invasivi.



Molti esempi del **patrimonio storico** del territorio si stanno perdendo a causa della mancata informazione e della scarsa valorizzazione.

Legenda

- Danno ambientale
- Problema economico
- Cattiva gestione
- Perdita patrimonio storico
- Fattori esterni

SOPRALLUOGO REPORT

Il terzo livello di approfondimento ha visto la scelta, insieme ai due enti parco, di una zona ancora più ristretta rispetto a quella dell'area studio, che si è focalizzata sui comuni di Varallo Pombia e Pombia, in Piemonte, Somma Lombardo, in Lombardia. Le motivazioni che hanno spinto a identificare questi tre comuni per lo studio ancora più mirato degli aspetti legati ai fini progettuali, sono alcuni di questi:

- la presenza delle molte aree di pregio naturalistico, come i boschi della Paniscera, Campo dei Fiori, la Baraggia Aperta e di canali irrigui importanti come il regina Elena, la Roggia Simonetta, la Roggia di Oleggio, il Canale Industriale, il Canale Villoresi;
- i rapporti stretti degli enti parco con i sindaci, le Proloco comunali, le associazioni e le cooperative del territorio;
- la volontà di partire dall'alto, evitando però le zone troppo turistiche legate alla fruizione del Lago Maggiore, per poi spostarsi verso sud con l'avanzamento futuro del progetto;
- le possibilità legate alla navigazione del fiume nel tratto Porto della Torre-Panperduto;
- la presenza di beni culturali di rilievo per il parco, come il Casone-Montelame e il Mulino Simonetta;
- la presenza di una realtà ricettiva virtuosa come quella del Panperduto, Ostello ma anche Museo delle Acque Italo Svizzere, già attento alle esigenze dei cicloturisti e con un'offerta culinaria legata ai prodotti tipici;
- la vicinanza con l'Aeroporto di Malpensa e i problemi ad esso legati, come la proliferazione di parcheggi e alberghi che puntano al grande numero più che alla qualità e alla sostenibilità, ma anche la pericolosità delle strade ad alta percorrenza nell'intorno;
- la presenza di grosse attività estrattive come la cava di Varallo Pombia, di strutture in stato di abbandono o di aree degradate, possibili spunti di riconversione e valorizzazione in una fase successiva del progetto.

Il sopralluogo si è svolto da lunedì 14 maggio a giovedì 24 maggio 2018.

La permanenza è avvenuta presso la sede dell'Ente di Gestione delle Aree Protette del Ticino e del Lago Maggiore a Villa Picchetta, in Località Villa Picchetta, vicino a Cameri.

CALENDARIO**SETTIMANA 1**

| 14/05 | 15/05 | 16/05 | 17/05 | 18/05 | 19/05 | 20/05 |
|--|--|---|--|--|---|---------------------------------------|
| Viaggio andata Torino - Novara Incontro ATL Novara | Incontro con guardiaparco Ente Parco Piemontese | Convegno mobilità ciclistica a Varese Confronto con FIAB Varese | Riunione con assessore Ceriani di Somma Lombardo | Riunione con sindaco Pione - Varallo Pombia Riunione con sindaco Grazioli - Pombia | Incontro con il presidente Maberi di FIAB Novara Incontro con il presidente Vellata di Amici del Ticino | Revisione e organizzazione dati |
| Spostamento a Villa Picchetta Incontro Proloco Borgo Ticino e Pombia | Sopralluogo ciclabile Cameri e Bellinzago | Incontro IAT Varese | Sperimentazione attrezzatura per sopralluogo e revisione dati | Sopralluogo in bici nei comuni di Varallo Pombia e Pombia con guida turistica Diego Tessaro | Sopralluogo in auto a Pombia con il sindaco Grazioli | Revisione e organizzazione dati |

SETTIMANA 2

| 21/05 | 22/05 | 23/05 | 24/05 | | | |
|---|---|--|--------------------------------|--|--|--|
| Sopralluogo in auto a Somma Lombardo con assessore Ceriani | Revisione e organizzazione dati | Sopralluogo in bici nei comuni di Varallo Pombia e Pombia con guida turistica Diego Tessaro | Viaggio di ritorno a Torino | | | |
| Incontro e sopralluogo con Paolo Cova di Naturcoop a Somma Lombardo | Riunione con presidente Fontaneto Ente Parco Piemontese Riunione con presidente della consulta | Continuazione del sopralluogo | | | | |

OBIETTIVI

MEET è un progetto sul cicloturismo nella Riserva della Biosfera Valle del Ticino, tra Piemonte e Lombardia.

MEET è: Movimento Educazione Esplorazione Turismo.

Movimento perché ti fornisce una rete di percorsi per la scoperta della cultura e delle bellezze naturali.

Educazione perché ti porta ad esplorare la Riserva della Biosfera, da vivere e tutelare in prima persona.

Esplorazione perché ridà valore alle piccole città, facendole raccontare da chi le vive tutti i giorni.

Turismo perché ogni tua scelta può fare la differenza, per sostenere un'economia buona, pulita e giusta.

Questa breve descrizione sintetizza i principi di fondo del progetto. Le quattro parole chiave identificano i quattro obiettivi che MEET intende raggiungere sul territorio della Riserva della Biosfera Valle del Ticino.

Puntando sul cicloturismo come forma di turismo responsabile si vuole incentivare la scoperta del territorio, con le sue bellezze naturali, le sue tradizioni e i suoi beni culturali. Per far ciò, però, il territorio della Riserva della Biosfera UNESCO deve mostrarsi organizzato, solido e coerente. Infatti le numerose risorse culturali e ambientali si scontrano con un sistema frammentato e confusionario, con livelli informazione diversi che si sovrappongono, disponibilità e accessi ai beni non sempre facili, e via dicendo. Tutto ciò dovuto anche alla netta separazione tra le due regioni del parco, di cui il fiume Ticino costituisce proprio il confine anziché il ponte. Il progetto punta a mettere ordine in questo sistema complesso fatto di realtà spesso chiuse in se stesse e forse anche fini a se stesse e vuole abbattere confine affinché i territori possano dialogare tra di loro.

Un incentivo, inoltre, all'utilizzo del trasporto pubblico al posto dell'auto privata per rispettare un'area ad valore paesaggistico naturale ma anche per fare qualcosa di concreto e ridurre il proprio impatto ambientale.

Una rete di itinerari ciclabili interconnessi che dialogano con le risorse e danno nuova vita ad aspetti sottovalutati o dimenticati, creando così un sistema aperto in continua evoluzione. Una nuova meta per il viaggiatore che vuole scoprire ed esplorare con i propri occhi e le proprie gambe, ma anche una nuova opportunità per la popolazione del luogo, per apprezzare e rispettare le risorse, anziché sfruttarle.

La possibilità di investire sul proprio territorio, tirando fuori e mostrando al mondo le peculiarità e le ricchezze che lo caratterizzano, porta a coinvolgere in prima persona la comunità locale. Nasce così l'idea dei tour guidati come mezzo per educare il turista e, come succede in una banca del tempo, investire qualche ora per raccontare la propria cittadina e conoscere nuove culture e nuovi usi e costumi.

Un servizio che prende spunto da grandi progetti portati avanti nel mondo ma anche in Italia, un'occasione di incontro che mette al primo posto la ricchezza culturale anziché il guadagno economico.

Infine la volontà di assaporare un territorio per davvero, attraverso i suoi piatti e prodotti tipici o riposandosi a fine giornata, crea l'occasione giusta per incentivare l'economia locale. Portare una domanda di qualità creando un'offerta di qualità e venendo incontro alle esigenze di chi lavora nell'area MAB e vuole mettersi in gioco migliorandosi continuamente, nel rispetto delle risorse territoriali e del viaggiatore. Per questo il progetto vuole dare il giusto incentivo unendo i percorsi alle strutture ricettive e ristorative e creando una vetrina per raccontarsi e presentare i propri servizi.

L'IDENTITÀ VISIVA

È estremamente importante una buona progettazione del sistema di identità visiva rivolta al settore del cicloturismo. Questa volontà risiede nella necessità di creare dei continui rimandi identificativi diretti all'utente finale, così da percepire di essere inserito all'interno di una visione più ampia e strutturata. Sono molti gli esempi di percorsi ciclabili, sia a livello italiano che europeo, che fanno uso di un metodo di comunicazione visiva il più possibile continuo e progettato. Questo permette da una parte di non perdere l'orientamento rispetto al territorio, dall'altra di avere la certezza di trovarsi su un tracciato ufficiale, sicuro e strutturato, inserito all'interno di una rete locale riconosciuta e quanto più organizzata.

Essenziale è anche la possibilità di orientarsi in piena autonomia sul territorio, da una parte tramite un sistema cartografico preciso e dettagliati, dall'altra direzionandosi attraverso una segnaletica efficace e riconoscibile.

L'identità visiva di un progetto passa, in primis, dalla scelta delle caratteristiche tecniche e stilistiche con cui presentarlo: tramite la scelta di un nome adeguato ed immediato, la strutturazione di un logo semplice e riconoscibile, la progettazione dettagliata di una segnaletica completa e coerente, la creazione di una cartografia pratica e mirata.

IL NOME E IL LOGOTIPO

IL NOME

Il nome che si è scelto di dare al progetto è **MEET Ticino**.

Ma cosa significa e perché può essere considerato emblematicamente un riassunto di tutti gli intenti progettuali preposti?

MEET è l'acronimo di:

Movimento: Si fa riferimento alla mobilità fisica sul territorio, sia legata al sistema di trasporti (mobilità integrata), sia allo spostamento dell'utente con la bicicletta e/o a piedi.

Educazione: Sottolinea uno degli elementi cardine di un turismo consapevole, ovvero l'educazione agli aspetti storico-culturali, sociali e naturalistici del territorio a cui ci si avvicina.

Esplorazione: Si vuole sottolineare il valore della vera e propria esplorazione del territorio, dando forza e personalità agli elementi presenti e suscitando curiosità e interesse verso una nuova realtà.

Turismo: Il focus principale è il turismo lento e consapevole, che permette di avere un reale legame col territorio e gli attori che lo vivono, sperimentando i cibi e conoscendo gli usi e costumi tradizionali.

Inoltre, **ME** io **ET** e: Le parole "ME" e "ET" vicine vogliono enfatizzare il rapporto tra il turista e l'ambiente circostante: l'incontro tra me e la Valle del Ticino.

Viene inoltre utilizzato lo stesso rapporto (la stessa "equazione") che intercorre nel concetto di

Man And Biosphere

Me E il Ticino

MEET

TICINO

- La scelta di utilizzare una parola che può essere PRONUNCIATA sia in italiano (in quanto acronimo) che in inglese è stata voluta proprio per sottolineare le molte sfaccettature del tema del turismo. Da una parte il progetto si rivolge ad un potenziale bacino d'utenza estero, dall'altra vuole enfatizzare, tramite una lettura in italiano, il territorio stesso in cui si sviluppa. Questa ambivalenza rispecchia il cuore

stesso del futuro del MAB Valle del Ticino: la recente espansione transfrontaliera avvalorata questa scelta progettuale.

- Il termine TICINO non vuole fare diretto riferimento al fiume - spesso dall'esterno visto come una sorta di "confine" sia fisico che mentale -, ma proprio alla Valle del Ticino, in questo caso emblema di un potenziale avvicinamento e di unione di intenti.

IL LOGO



A



B

+

- A. Categoria: Segnali utili per la guida
Significato: Indica l'inizio di un ponte, un cavalcavia o un viadotto

- B. Categoria: Segnali turistici e di territorio
Significato: Indica il fiume, con relativo nome, che si incontra

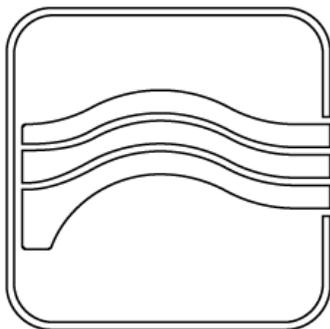
L'obiettivo che il progetto si pone è quello di creare una visione strutturata di percorsi esistenti e di itinerari percorribili utili per accedere al parco e per la scoperta del territorio - il più possibile sicuri e di interesse storico/culturale/naturalistico.

Per questo motivo il percorso che ha portato alla scelta del logo è partito dall'analisi di quella che è, attualmente e fisicamente, la modalità più immediata usata dall'uomo per creare una sorta di "ordine" e funzionalità nell'indicare la presenza di elementi naturali/artificiali per orientarsi all'interno dell'ambiente urbano e naturale.

La nostra attenzione si è dunque rivolta alla cartellonistica stradale che viene utilizzata per indicare due elementi in particolare:

IL FIUME: elemento cardine dello sviluppo progettuale

IL PONTE: riferito, emblematicamente, alla creazione di un progetto "ponte" tra i due territori



Dall'unione visiva dei due segnali stradali e da un processo di rielaborazione e cura dei dettagli si è così giunti alla sintesi grafica del progetto.

IL FONT

..... Agenda Medium - modificato

ABCDEFGHIJKLMNOPQRSTUVWXYZ

abcdefghijklmnopqrstuvwxyz

1234567890?'!"(%)[#](@)/&\<-++x=>@#S€£¥¢;,:.*

MEET
T I C I N O

..... Roboto light

ABCDEFGHIJKLMNOPQRSTUVWXYZ

abcdefghijklmnopqrstuvwxyz

1234567890?'!"(%)[#](@)/&\<-++x=>@#S€£¥¢;,:.*

AGENDA

Autore: Greg Thompson

Anno creazione: 1993

Intervento:

- arrotondamento degli angoli,
per ammorbidire la forma e
legarla maggiormente agli
elementi naturali

- revisione delle spaziature tra le
singole lettere

- spessore delle lettere adattato
alle linee delle sintesi grafica

Utilizzo: titoli

ROBOTO

Autore: Christian Robertson

Anno creazione: 2011

- Licenza gratuita: il font è
scaricabile

gratuitamente dal sito Google
Fonts

- Adatto all'utilizzo sul web

Utilizzo: sottotitoli e testi
descrittivi

I COLORI



La scelta dei colori è stata concepita in primo luogo come riferimento a quelli ufficiali del logo della Biosfera Valle del Ticino, nonché del Ministero dell'Ambiente.



R 126
G 186
B 76



R 36
G 149
B 208

Si riferisce ai colori dei prati e dei boschi. Il verde è il colore più immediatamente associabile ad una realtà naturale come un parco.

L'azzurro fa diretto riferimento al colore del fiume.



La scelta di creare una sfumatura tra i due colori simbolicamente rappresenta il tema del passaggio, dello scorrere, il PONTE; nonché dell'incontro tra realtà diverse che si uniscono e si legano armonicamente.

MEET TICINO

Il logo verrà declinato in forma estesa o contratta in base al tipo di utilizzo che se ne deve fare.



Logo ufficiale:

La compattezza e la semplicità delle forme richiamano facilmente le linee e le geometrie presenti nella cartellonistica stradale. Ad agevolare questo passaggio mentale vi è questo contorno che definisce un'area simile a quella dei segnali.



MOVIMENTO
EDUCAZIONE
ESPLORAZIONE
TURISMO

Logo in forma estesa: questa versione potrà essere utilizzata solo qualora il logo MEET verrà presentato da solo e non affiancato a quello della Riserva della Biosfera.



Accostamento loghi: l'accostamento col logo ufficiale della "Biosfera Valle del Ticino" è studiato così da non creare pesantezza visiva: attraverso la scelta dei colori, delle forme - morbide ma volutamente in parte contrastanti per creare una divisione "naturale" tra i due loghi - e delle spaziature sempre studiate ed equilibrate.

LE DECLINAZIONI DEL LOGO

All'interno della segnaletica, il logo dovrà essere visibile e portatore di messaggi non unicamente legati alla forma grafica. Nella strutturazione degli indicatori direzionali bisogna rispettare delle normative precise e funzionali: per questo motivo non è possibile affiancare un eccessivo numero di icone. Per ovviare al problema della segnalazione anche visiva del tratto di percorrenza, si è quindi deciso di declinare il logo MEET stesso in base al colore dell'asse attraversato. L'approfondimento specifico riguardo al sistema di segnaletica sarà inserito subito dopo questo sottocapitolo.

I colori con i quali si declinerà saranno dunque i seguenti:



Link Centri Urbani



Asse



Link parchi



Deviazione



Link stazione



Ciclabile parco

PROGETTO

Segnaletica proposta

Per quanto riguarda il tema della segnaletica il progetto di tesi non si è occupato di trattare ogni singolo segnale da posizionare all'interno dei percorsi individuati, in quanto si sarebbe trattato principalmente di un lavoro grafico e poco di strategia. Si è ritenuto, però, importante fornire un esempio, sia per la segnaletica da collocare in ambito urbano, sia per quella in ambito naturalistico, per avere un modello da applicare infinite volte secondo delle linee guida studiate.

Per creare i modelli d'esempio di ciascun segnale utile, si sono tenute in conto le disposizioni del CAI e del CdS. Per la prima tipologia sono state considerate le modifiche apportate al layout base del CAI, dal parco piemontese e dal parco lombardo. Allo stesso modo, per la seconda tipologia, si sono tenute in conto le proposte di FIAB per una segnaletica appropriata agli itinerari ciclabili ma compatibile con il CdS.

Dunque i risultati che seguono vogliono essere una sorta di compromesso e hanno il fine principale di uniformare i segnali nelle due aree regionali, visto che al momento gli stessi riportano loghi e a volte linguaggi differenti. A questo proposito si ribadisce che i segnali modello di seguito illustrati si riferiscono soltanto agli itinerari ciclabili scelti dal progetto e non a piste ciclabili urbane in sede protetta, a divieti e regolamenti all'interno del parco, per questo vengono escluse tutte le citate tipologie. Lo scopo rimane quello di sponsorizzare il progetto MEET e di accogliere e indirizzare il fruitore, per minimizzare la possibilità che si perda.

Nelle schede descrittive dei tracciati, infatti, si trova una parte dedicata proprio ai punti in cui è necessario intervenire con una segnaletica dedicata per:

- indicare le svolte e i bivi,
- le deviazioni per punti di particolare interesse,
- segnalare il raggiungimento di una tappa o un servizio.

Segnaletica in ambito urbano

Per la segnaletica urbana i segnali utili sono tre.

Segnale di direzione urbano, rettangolare 100 x 20 cm, contiene il pittogramma della bicicletta, il logo del progetto MEET, la freccia e indica:

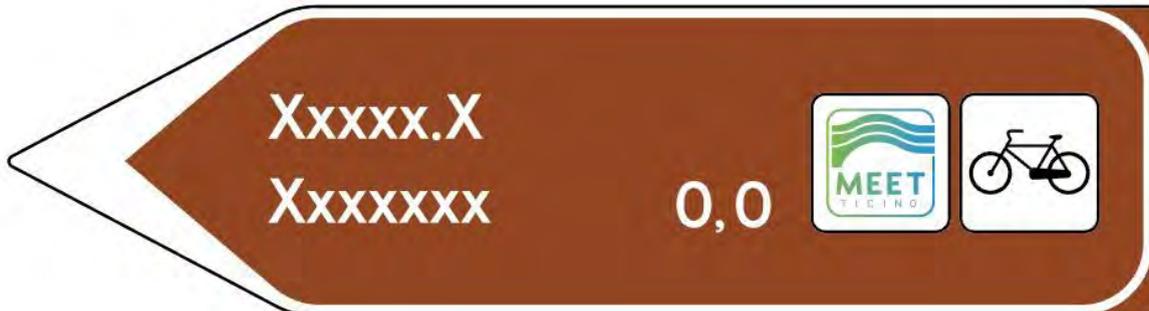
- il proseguimento del tracciato su cui ci si trova,
- la distanza che separa da un bene culturale, naturale o un punto di interesse.



inserire costruzione geometrica con dimensione font

Segnale di direzione extraurbano, a forma di freccia 130 x 35 cm, contiene il testo, il pittogramma della bicicletta, il logo del progetto MEET, e indica:

- il proseguimento del tracciato su cui ci si trova,
- la distanza che separa da un bene culturale, naturale o un punto di interesse.



inserire costruzione geometrica con dimensione font

Segnale di indicazione servizio, rettangolare 60 x 40 cm, contiene il testo, il pittogramma della bicicletta, il logo del progetto MEET, e indica:

- il tracciato su cui ci si trova,
- la tappa raggiunta.



inserire costruzione geometrica con dimensione font

DECLINAZIONI CON ESEMPI REALI

Come già indicato non vengono trattati altri segnali non direttamente attinenti agli itinerari ciclabili del progetto MEET. Si ritiene in ogni caso importante segnalare che, per una corretta dotazione della segnaletica a favore della conoscenza del territorio da parte del cicloturista ma non solo, sarebbe opportuno posizionare i rispettivi Segnali di indicazione servizi nei pressi di ciascun bene culturale, naturale e punto di interesse presenti sul territorio.

Alcuni esempi:



FIG.360 ART.136
INFORMAZIONI



FIG.361 ART.136
OSTELLO PER
LA GIOVENTU'



FIG.362 ART.136
AREA PIC NIC



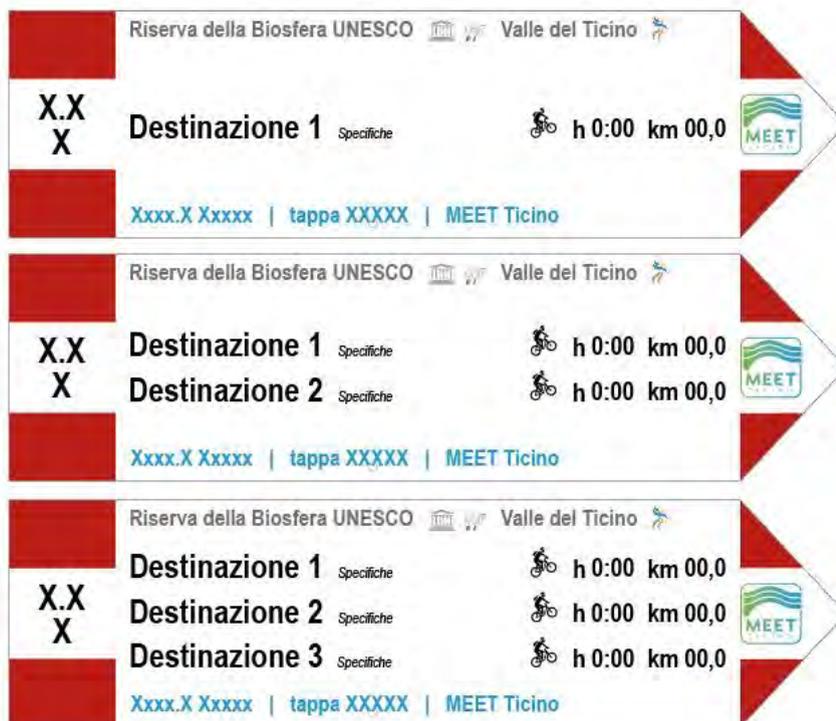
FIG.363 ART.136
CAMPEGGIO

Segnaletica in ambito naturalistico

Per la segnaletica sentieristica i segnali utili sono due.

Tabella segnavia, a forma di freccia 55 x 15 cm, contiene la sigla del tracciato, il testo centrale (da 1 a 3 righe), il pittogramma della mountain bike, una dicitura superiore, una dicitura inferiore, il logo del progetto MEET e indica:

- le destinazioni che si possono raggiungere da quel punto (da 1 a 3),
- la direzione delle destinazioni indicate,
- il tempo e la distanza che separano dalle destinazioni indicate,
- il nome della Riserva della Biosfera Valle del Ticino e i rispettivi loghi,
- il nome del tracciato, della tappa e del progetto MEET.



inserire costruzione geometrica con dimensione font

Tabella segnavia, a forma di freccia 15 x 8 cm, contiene la sigla del tracciato, il pittogramma della mountain bike, una dicitura superiore, una dicitura inferiore, il logo del progetto MEET e indica:

- il nome della Riserva della Biosfera Valle del Ticino,
- il nome del tracciato che si sta percorrendo,
- la direzione del tracciato da proseguire.



inserire costruzione geometrica con dimensione font

DECLINAZIONI CON ESEMPI REALI

Tabellone o pannello d'insieme, offre uno spazio rettangolare di xx x xx cm per apporre cartellonistica informativa e suddiviso in 3 aree adibite a informazioni differenti.

L'AREA 1 contiene:

- il nome della Riserva della Biosfera Valle del Ticino e i rispettivi loghi,
- la mappa del comune, la relativa rete di tracciati e i beni culturali, naturali e i punti di interesse geolocalizzati e il punto che individua la posizione dell'utente in quel momento,
- la mappa dell'intera area MAB con l'area del comune in evidenza,
- la legenda.

L'AREA 2 contiene:

- il nome e il logo del progetto MEET,
- i loghi e i riferimenti dei due enti parco (piemontese e lombardo),
- gli schemi dei tracciati ciclabili con le tappe,
- i profili altimetrici di ciascun tracciato con informazioni sui fondi stradali,
- la legenda.

L'AREA 3 contiene:

- lo schema dei collegamenti ferroviari con i tempi di percorrenza per raggiungere il comune (considerando le regioni confinanti con l'area MAB e la Svizzera),
- la mappatura fotografica dei beni culturali, naturali e i punti di interesse che si incontrano lungo i tracciati del comune.

esempio su comune di Pombia con linee generali

La scelta e l'analisi dei tracciati

Tra gli obiettivi del progetto MEET c'è la volontà e la necessità di creare una rete di tracciati ciclabili fruibili da un più ampio pubblico possibile e in condizioni di sicurezza soddisfacenti. Volendo ricalcare il senso dei sistemi di collegamento tra i territori come EuroVelo, a livello europeo, e BICITALIA, a livello italiano, si è dunque optato per una soluzione analoga in scala nettamente inferiore, nella Valle del Ticino.

La numerosità dei percorsi già esistenti, appartenenti a progetti differenti e di conseguenza con diversi livelli di accuratezza riguardo informazione e sponsorizzazione, segnaletica e condizione fisica, rendevano l'offerta confusionaria e frammentata. La volontà di mettere ordine in questa rete, valorizzando le non poche risorse presenti per collegarle tra di loro, ha portato a fare delle scelte che hanno reso ufficiali alcuni tracciati. Per poter compiere questa importante scelta, si sono effettuati numerosi sopralluoghi in bicicletta, a piedi e in gip e si sono ascoltate le opinioni delle tante persone che vivono e lavorano sul territorio, in contatto con la sua parte antropizzata e con quella naturale. Le citate analisi hanno permesso di individuare le peculiarità e le criticità di ciascun tracciato, valutando il grado di percorribilità attuale e la possibilità di fare piccoli interventi di manutenzione o un'aggiunta di servizi dedicati al cicloturista. Qui di seguito verranno spiegati passo passo i perché di ciascuna scelta e proposta, il *modus operandi* utilizzato, creando un vero e proprio *toolkit* da utilizzare per l'avanzamento del progetto. Nella migliore delle ipotesi si estenderà la progettazione a tutti i comuni dell'area MAB Valle del Ticino, piemontesi e lombardi, e perché no la sua estensione nell'area oggetto di espansione che comprende il Parco della Val Grande, fino al confine svizzero.

Linee guida

Grazie all'analisi dei casi studio, una collezione di esempi virtuosi europei e italiani, conclusi o in fase di progettazione, si è giunti a delineare un quadro completo dello stato dell'arte dei progetti legati al cicloturismo. Partendo dalle necessità del cicloturista in viaggio, le cose da prendere in considerazione sono da una parte i collegamenti intelligenti tra i percorsi e:

- gli altri mezzi di trasporto pubblico, in primis l'incentivo dell'intermodalità treno+bici,
- l'accoglienza, ovvero le strutture ricettive e ristorative,
- i servizi specifici, come il noleggio bici, l'assistenza tecnica, i punti informazioni,

e dall'altra la natura stessa dei tracciati, che devono essere:

- intuitivi, con accessi diretti,
- lineari, senza varianti o estensioni superflue,
- sicuri, in termini di strade e di infrastrutture.

Parallelamente ci si è concentrati sull'offerta territoriale in termini culturali e ambientali, individuando e analizzando i beni culturali, i punti di interesse, le bellezze naturali e compiendo anche in questo caso una scelta, dettata dalla posizione e dalla fruibilità degli stessi.

Detto ciò si sono individuate sei categorie di tracciati, contrassegnate visivamente da colori diversi. In alcuni casi ricalcano percorsi esistenti e in altri sono stati selezionati e approvati *ex novo*:

- link parchi, percorso di unione tra i parchi piemontese e lombardo,

- link stazione, breve tratto di collegamento con le stazioni,
- link centri urbani, percorso di collegamento verticale tra i centri dei vari comuni,
- assi di collegamento, tra i centri cittadini e le aree naturalistiche del parco,
- ciclabile parco, percorso verticale e l'unico ufficialmente riconosciuto per intero dai due enti parco,
- deviazioni, percorsi indirizzati al raggiungimento di beni e punti di interesse di notevole valore paesaggistico o culturale.

La configurazione di questa rete segue uno schema ideale di base che permette la sua ripetizione infinite volte all'interno dell'area di territorio MAB. Si parte dai tracciati, in entrambe le aree regionali, a destra e a sinistra del Ticino, dei due assi verticali corrispondenti alle **due ciclabili parco**, ufficialmente riconosciute dai due enti parco. Si procede poi con la costruzione di **due link verticali paralleli tra i centri urbani**. A questo punto si hanno idealmente quattro linee verticali parallele. Si procede tracciando collegamenti verticali tra i centri urbani anche nei comuni esterni e non direttamente affacciati sul Ticino, in modo da creare una serie di linee parallele verticali che passano per l'area MAB da nord a sud.



Una piccola nota va aggiunta nell'osservare la conformazione dell'area della Riserva della Biosfera, che in zona piemontese presenta una sorta di virgola a sinistra, che comprende tra gli altri i comuni di Borgomanero, Romagnano Sesia, Ghemme e Briona. Si tratta di una porzione del territorio non direttamente connessa con l'area del parco adiacente al fiume Ticino. Un'altra particolarità è la zona di Fondotoce vicino a Verbania che è proprio sconnessa dal resto dell'area. Su questi due territori non sono state fatte ipotesi differenti, in vista dell'espansione dell'area MAB verso il Parco della Val Grande, che vedrà l'inclusione di molti nuovi comuni e una compattazione migliore tra i territori.

Dopo si passa alla scelta degli **assi idealmente orizzontali di collegamento** tra i centri urbani e la ciclabile parco. La conformazione di questi assi si basa sul recupero, se possibile, di tracciati esistenti, già consolidati e pubblicizzati come sentieri e percorsi. Inoltre vengono tenuti in conto i beni culturali, naturali e i punti di interesse che si incontrano sul territorio per scegliere tra le possibili direzioni da intraprendere.

Per quanto riguarda i territori non direttamente affacciati sul Ticino questi assi di collegamento hanno l'obiettivo di unire tra loro centri urbani e altre aree naturalistiche in senso orizzontale.

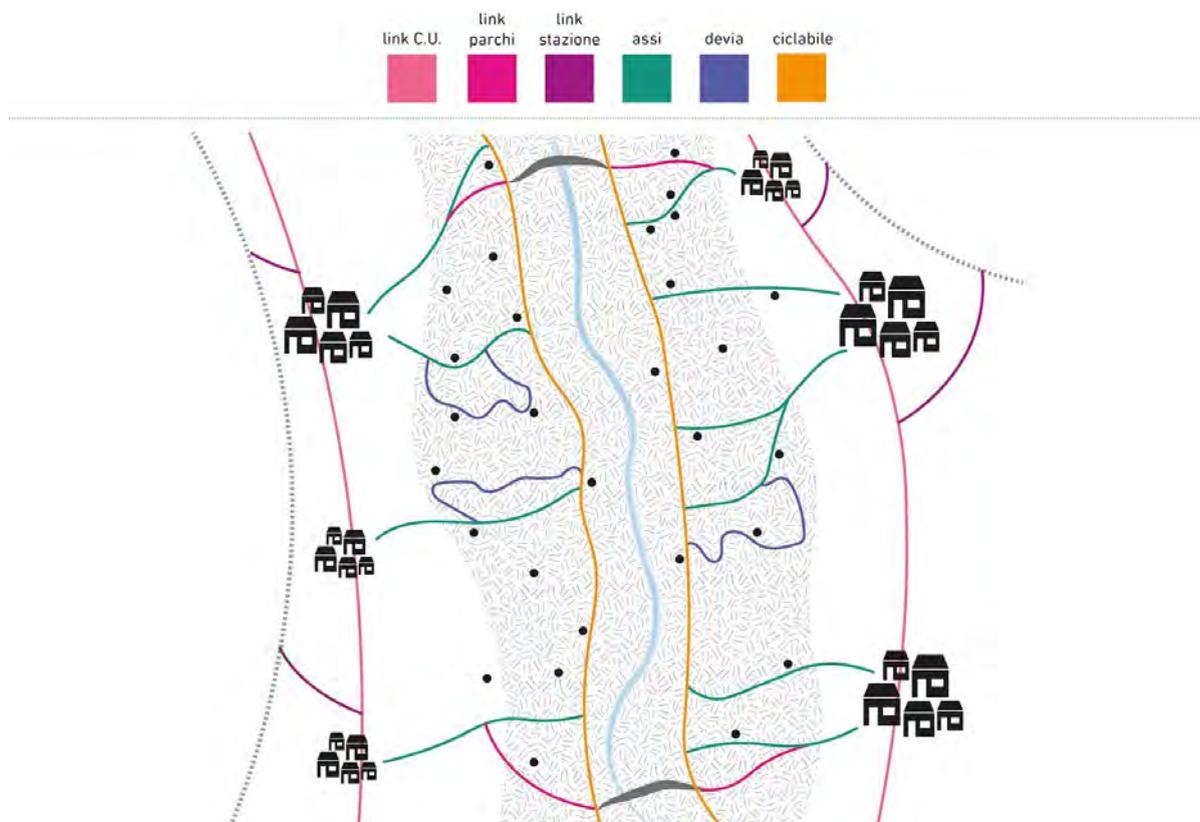
Arrivati a questo punto si ha idealmente creato una rete fatta di linee verticali e orizzontali che si incrociano.

Può succedere che alcuni assi di collegamento non siano sufficienti a raggiungere zone di particolare interesse come punti panoramici, beni naturali e culturali, per cui è prevista l'aggiunta di alcune **deviazioni**, ovvero tracciati pensati appositamente per raggiungere tali mete. La loro conformazione è varia: possono essere tratte brevi o lunghe, lineari o ad anello.

Un territorio diviso a metà da un fiume, per essere realmente unito deve poter contare su dei tracciati di collegamento che permettono di superare i ponti del Ticino. Si tratta attualmente della criticità più difficile da superare vista la natura dei ponti, dedicati prevalentemente al trasporto ferroviario e autostradale. Anche quelli che non rispondono a queste categorie contengono comunque strade ad alto traffico in è necessario prestare molta attenzione. In attesa di una possibile implementazione infrastrutturale futura a favore dei pedoni e dei ciclisti, questi **link tra i parchi** sono comunque indispensabili per l'attraversamento.

Per trattarsi, però, di un territorio realmente connesso manca un'ultima cosa fondamentale: l'intermodalità. Per incentivarla sono stati individuati dei **link con le stazioni** dei comuni che ne dispongono, una base d'arrivo anche per i comuni limitrofi. Si è considerato primo tra tutti i mezzi il treno perché attualmente presente e fruibile con le biciclette. In una futura implementazione dell'intermodalità si potranno prevedere i link con alcune fermate strategiche degli autobus, adeguatamente attrezzati per il trasporto delle biciclette, e i link con gli attracchi per collegarsi alla navigabilità del fiume e dei navigli.

Quanto fin qui descritto è riassunto visivamente nello schema che segue.



Ogni tracciato è caratterizzato da:

- una partenza e un arrivo, tranne il link centri urbani e la ciclabile,
- una serie di tappe, in corrispondenza di beni e punti di interesse,
- un'analisi sulle strade e i fondi, le criticità e le possibili soluzioni,
- un'analisi sui collegamenti ferroviari con le altre città e gli aeroporti circostanti,
- un'analisi sui punti di intersezione con altre strade e per cui sarebbe necessaria un'integrazione della segnaletica.

Per quanto riguarda le tappe, esse possono essere:

- *standard*, caratterizzano un insieme di beni naturali e culturali da vedere nelle vicinanze,
- *link*, corrispondono a un punto di incrocio con gli assi di collegamento e le deviazioni,
- *nodo*, sono punti strategici in cui è stata prevista una possibile implementazione di servizi per il cicloturista.

Area sopralluogo

Quanto fin qui descritto è stato applicato ad un'area prova individuata insieme ai due enti parco, corrispondente ai comuni di Varallo Pombia e Pombia in Piemonte e Somma Lombardo in Lombardia, nella parte nord del parco. L'individuazione dei tracciati ha visto tre fasi:

- ipotesi su mappa,
- constatazione della fattibilità reale con sopralluogo attento e mirato,
- valutazione e scelta finale su mappa mettendo insieme le considerazioni e i dati raccolti.

Per il comune di Varallo Pombia sono stati individuati sette tracciati, di cui:

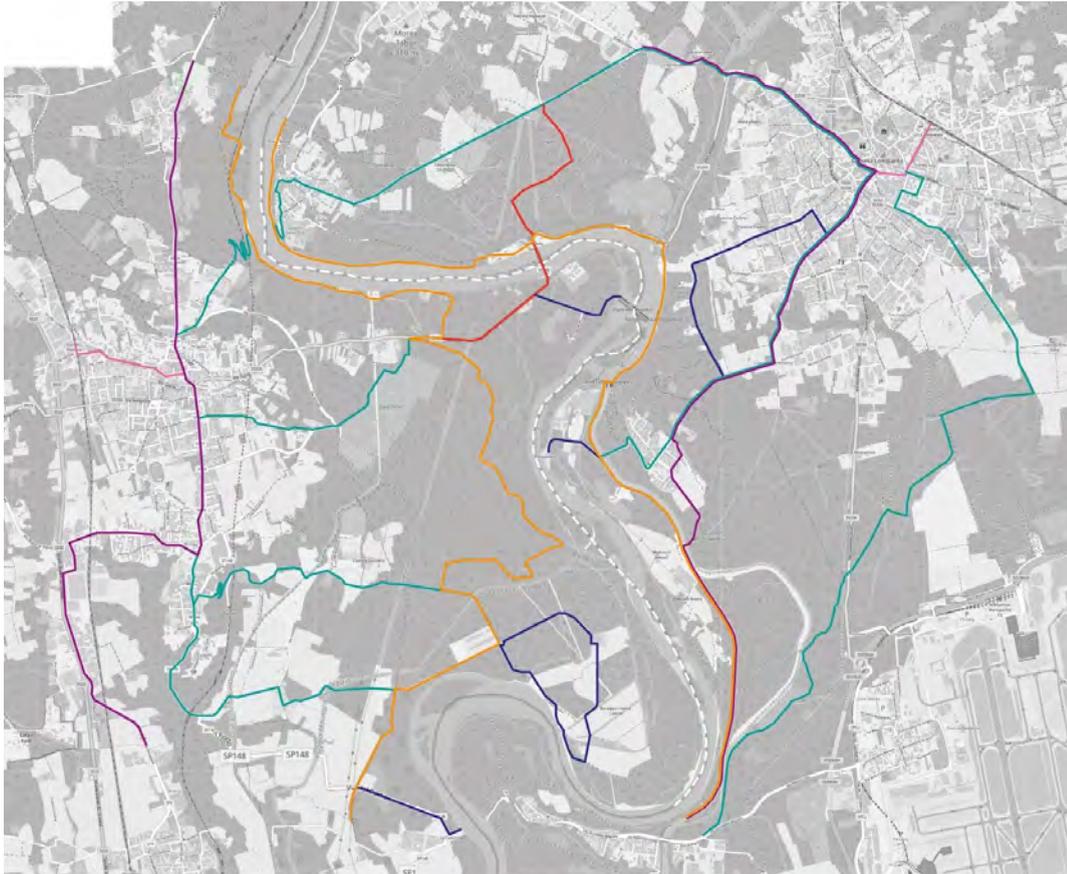
- link parchi,
- link stazione,
- link centri urbani,
- due assi di collegamento,
- ciclabile parco,
- una deviazione.

Per il Comune di Pombia sono stati individuati sei tracciati, di cui :

- link centri urbani,
- due assi di collegamento,
- ciclabile parco,
- due deviazioni.

Per il Comune di Somma Lombardo sono stati individuati nove tracciati, di cui:

- link parchi,
- link stazione,
- link centri urbani,
- tre assi di collegamento,
- ciclabile parco,
- due deviazioni.



Come si può vedere dall'immagine la situazione è differente nelle due regioni.

In Piemonte la configurazione dei tracciati segue un'impostazione abbastanza regolare, in linea con quanto spiegato nel paragrafo sulle Linee Guida per la costruzione dei tracciati. Si notano infatti il link centri urbani e la ciclabile come due linee verticali che passano sul territorio da nord a sud. Gli assi di collegamento, al contrario, tagliando orizzontalmente il territorio. Per raggiungere ulteriori punti di notevole interesse sono state create delle deviazioni. A completare il collegamento del territorio il link parchi che porta nell'area lombarda e il link stazione che collega i link centri urbani con il trasporto ferroviario.

In Lombardia, in quest'area specifica, la situazione è differente. Le Linee Guida non vengono rispettate alla lettera proprio perché si tratta di regole ideali per approcciarsi al disegno dei tracciati. Il sopralluogo e le analisi hanno poi l'ultima parola sulla configurazione dei percorsi, per mettere al primo posto ragioni di sicurezza, di fruibilità legata al rispetto delle norme stradali e via dicendo. Ci si trova dunque di fronte a più sovrapposizioni di tracciato. La ciclabile è quella individuata dal parco lombardo e corre dapprima lungo il fiume Ticino e dopo lungo le alzaie del Canale Industriale. Il link centri urbani si sovrappone in parte a due assi di collegamento tra il centro di Somma Lombardo e il parco, in parte alla ciclabile del parco. Questo succede perché la valutazione sul campo ha individuato quelle determinate strade come sicure, dirette e percorribili dalle biciclette per loro caratteristiche. In particolare questi primi due assi di collegamento passano nei territori delle due frazioni del Comune, Coarezza (in alto) e Maddalena (in basso), dando valore non soltanto alla cittadina principale ma anche ai suoi nuclei abitativi più piccoli. Il terzo asse di collegamento scende

verso l'area di Malpensa ma devia prima. Sono presenti anche due deviazioni, una decisamente più lunga dell'altra. Il link parchi è la naturale prosecuzione di quello proveniente dall'area piemontese e il link stazione collega il trasporto ferroviario con il link centri urbani e il terzo asse.

Tra tutti i tracciati individuati nell'area prova di sopralluogo, quello che sicuramente riscontra maggiori problematiche è il link parchi, che vede in territorio piemontese una parte consistente sulla Strada statale 336 che prosegue sopra il ponte di Porto della Torre per continuare nella parte lombarda finalmente all'interno di sentieri nel bosco. La SS336 è abbastanza trafficata e nel tratto del ponte la carreggiata è pari a 7 metri, ampiezza che non permette l'introduzione di una sede protetta dedicata ai pedoni e ai ciclisti. L'unica possibile soluzione futura potrebbe essere una pista in sede protetta a sbalzo sul ponte, soluzione che prevede un certo cambiamento infrastrutturale nonché investimento.

Un'ultima considerazione, per quanto riguarda il territorio qui preso in esame, riguarda due ulteriori deviazioni, nei comuni di Pombia e di Somma Lombardo.

Nel primo caso la deviazione avrebbe lo scopo di collegare il comune di Pombia con il Safari Park, attrazione per molti turisti che però non rivolgono la loro attenzione al territorio circostante e alle sue bellezze naturali e culturali, puntando lo sguardo solo sul safari. Se questo punto di interesse fosse raggiungibile con la bicicletta, il percorso potrebbe incentivare la visita del comune e la scoperta dell'area naturalistica.

Nel caso di Somma Lombardo un discorso più complicato ma anche interessante è quello che riguarda il collegamento tra l'Aeroporto di Malpensa e l'area MAB, ma anche tra il Museo di Vollandia e l'area MAB. Per l'aeroporto si tratta di una grande sfida, perché attualmente esso è solamente la causa primaria della proliferazione di alberghi e parcheggi che caratterizzano la zona circostante a scapito dell'area naturalistica del parco. Il turismo di passaggio su Malpensa non si interessa del parco e non è consapevole di trovarsi in una Riserva della Biosfera UNESCO. Un intelligente collegamento con il parco e i centri urbani limitrofi, attraverso dei percorsi ciclabili, potrebbe incentivare l'aumento della fruizione e della consapevolezza del turista, anche nello scegliere la tipologia di strutture ricettiva, nel rispetto dell'ambiente. Per quanto riguarda, invece, il collegamento con Vollandia, sarebbe una naturale conseguenza, trovandosi sul percorso verso Somma Lombardo, nella zona di Case Nuove.

Valutazioni *ad hoc*, come deviazioni verso punti di interesse particolari o il superamento di zone e strade critiche, dovranno essere fatte continuamente in corso d'opera procedendo con l'estensione del progetto per includere più comuni della Riserva della Biosfera .

Voci di analisi delle schede e strumenti di lavoro

SCHEDE 0-0

| <i>contenuti</i> | <i>output</i> | <i>programmi</i> |
|------------------------|---------------|------------------|
| Indicazione del comune | | |

| | | |
|-----------|------------------------|--|
| Mappa | Immagine + trasparenza | <p>Maperitive</p> <ul style="list-style-type: none"> - estrazione <i>tiles</i> in png <p>Photoshop</p> <ul style="list-style-type: none"> - collage delle <i>tiles</i> per creare mappa - postproduzione: saturazione -30, conversione in b/n, ritaglio <p>Illustrator</p> <ul style="list-style-type: none"> - trasparenza confini comunali da bianco opacità 60% |
| Tracciati | Linee vettoriali | <p>Google My Maps</p> <ul style="list-style-type: none"> - importazione tracce file GPX - impostazione mappa terreno chiara - riduzione spessore linee tracciato - <i>screenshot</i> immagine <p>Illustrator</p> <ul style="list-style-type: none"> - ricalco tracciato, impostazione spessore 1,5 pt e colore |

SCHEDA 1-2

| <i>contenuti</i> | <i>output</i> | <i>programmi</i> |
|---------------------------|------------------------|---|
| Descrizione del tracciato | | |
| Mappa | Immagine + trasparenza | <ul style="list-style-type: none"> ● stessa mappa della scheda 0 |
| Tracciato selezionato | Linea vettoriale | <ul style="list-style-type: none"> ● un tracciato selezionato tra quelli preparati per la scheda 0 |

SCHEDA 3-4

| <i>contenuti</i> | <i>output</i> | <i>programmi</i> |
|---------------------------------|-----------------------------|--|
| Mappa di inquadramento 1 | Immagine | <ul style="list-style-type: none"> • stessa mappa della scheda 0 - no conversione in b/n |
| Mappa di inquadramento 2 | Immagine | <p>Google Earth</p> <ul style="list-style-type: none"> - esportazione immagine 4800 x 2740 pixel <p>Photoshop</p> <ul style="list-style-type: none"> - postproduzione: bilanciamento +0,40, luminosità + 8, saturazione -15 |
| Tracciato selezionato e tappe | Linea vettoriale | <ul style="list-style-type: none"> • tracciato selezionato tra quelli preparati per la scheda 0 <p>Indesign</p> <ul style="list-style-type: none"> - ridimensionamento in scala tracciato, spessore 3 pt (linea colorata) e 0,5 pt (linea bianca) - aggiunta pallini in corrispondenza tappe |
| Mappa di inquadramento 3 | Immagine + trasparenza | <ul style="list-style-type: none"> • stessa mappa della scheda 3 <p>Illustrator</p> <ul style="list-style-type: none"> - trasparenza sovrapposta da bianco opacità 40% |
| Vista dall'alto partenza-arrivo | Immagine + linee vettoriali | <p>Google Earth</p> <ul style="list-style-type: none"> - esportazione immagine 1024 x 768 pixel <p>Photoshop</p> <ul style="list-style-type: none"> - postproduzione: bilanciamento +0,40, luminosità + 8, saturazione -15 <p>Indesign</p> <ul style="list-style-type: none"> - disegno tracciati, spessore 2 pt (linea colorata) e 0,5 pt (linea bianca) e |

| | | |
|---------------------|------------------------|---|
| | | colore - aggiunta pallini in corrispondenza partenza-arrivo |
| Informazioni | Coordinate + indirizzo | Google Maps |
| Profilo altimetrico | Grafico | Google My Maps - importazione file GPX tracce, controllo - esportazione tracce in KLM Google Earth - importazione file KLM e visione grafico altimetria - <i>screenshot</i> grafico Mapy.cz - disegno del tracciato - visione profilo altimetrico e confronto con G. Earth Illustrator - importazione screenshot - ricalco grafico e ritocco dopo confronto Indesign - costruzione griglia di base con altezze e distanze - individuazione delle tappe su grafico |

SCHEDE 5-6

| <i>contenuti</i> | <i>output</i> | <i>programmi</i> |
|-----------------------------|-----------------------------|--|
| Analisi strade su tracciato | Linea vettoriale + commenti | Google Maps - tipologie strade Via Michelin - tipologie strade confronto Video sopralluogo - cartelli stradali limiti |

| | | |
|--|-----------------------------|---|
| | | <p>velocità/divieti</p> <p>Indesign</p> <ul style="list-style-type: none"> ● tracciato scheda 3-4 - spessore linea 1 pt e colore nero - divisione tratti stradali con linee |
| Analisi fondi su tracciato | Linea vettoriale + commenti | <p>Google Earth</p> <p>Video sopralluogo</p> <p>Indesign</p> <ul style="list-style-type: none"> ● tracciato scheda 3-4 - spessore linea 2 pt e colore e trama differente per tipologia - divisione fondi con linee |
| Analisi criticità e soluzioni su tracciato | Linea vettoriale + commenti | <p>Google Earth</p> <p>Video sopralluogo</p> <p>Appunti sopralluogo</p> <p>Documenti</p> <ul style="list-style-type: none"> - Codice della Strada¹ - Manuali reti ciclabili² - Linee guida FIAB³ <p>Indesign</p> <ul style="list-style-type: none"> ● tracciato scheda 3-4 - spessore linea 1 pt (nero) e 3 pt (colore) |

SCHEDE 7-8

| <i>contenuti</i> | <i>output</i> | <i>programmi</i> |
|------------------|-----------------------------|--|
| Intermodalità | Linee vettoriali + grafiche | <p>Sito Trenitalia</p> <ul style="list-style-type: none"> - mappe regionali con tratte ferroviarie - tempistiche e cambi con ricerca viaggi <p>Indesign</p> <ul style="list-style-type: none"> - costruzione schema con linee 1,5 pt e trama <p>Illustrator</p> |

1

2

3

| | | |
|-------------------------------|-----------------------------|--|
| | | - legenda |
| Mappa inquadramento | Immagine | <ul style="list-style-type: none"> • stessa mappa della schede 3-4 Illustrator <ul style="list-style-type: none"> - trasparenza sovrapposta da bianco opacità 40% |
| Tracciato selezionato e tappe | Linea vettoriale + grafiche | <ul style="list-style-type: none"> • tracciato scheda 3-4 Illustrator <ul style="list-style-type: none"> - disegno icone per beni culturali, naturali, punti di interesse |
| Visione tappe | Foto + descrizioni | Video sopralluogo <ul style="list-style-type: none"> - esportazione <i>frame</i> posizionamento tappa Appunti sopralluogo Documenti <ul style="list-style-type: none"> - geolocalizzazione beni culturali, naturali, punti di interesse su mappa preparata precedentemente con dati da GIS - libri parchi⁴ - descrizioni di itinerari e percorsi⁵ - mappe territoriali sui sentieri |

SCHEDE 9-10

| <i>contenuti</i> | <i>output</i> | <i>programmi</i> |
|-----------------------------|--|--|
| Schema stilizzato tracciato | Linea vettoriale + km tappe + audioguida | Illustrator <ul style="list-style-type: none"> - trasparenza sovrapposta da bianco opacità 70% - icona audioguida Indesign <ul style="list-style-type: none"> - costruzione disegno |

| | | |
|-----------------------|-------------------|---|
| | | linea 1,5 pt, indicazione nome tappa e km |
| Mappatura fotografica | Foto + didascalie | Video sopralluogo <ul style="list-style-type: none"> - esportazione <i>frame</i> bene culturale, naturale, punto di interesse Google immagini Google Earth <ul style="list-style-type: none"> - <i>Screenshot</i> da Street View |

SCHEDE 11-12

| <i>contenuti</i> | <i>output</i> | <i>programmi</i> |
|---------------------------------------|-----------------------------|---|
| Mappa inquadramento | Immagine | <ul style="list-style-type: none"> ● stessa mappa della schede 3-4-8 ma dimensioni raddoppiate Illustrator <ul style="list-style-type: none"> - trasparenza sovrapposta da bianco opacità 40% |
| Tracciato selezionato | Linea vettoriale + grafiche | <ul style="list-style-type: none"> ● tracciato scheda 3-4-8 ma spessore 3 pt ● icone scheda 8 ma ridimensionamento Indesign <ul style="list-style-type: none"> - aggiunta cerchi in corrispondenza di esigenza segnaletica |
| Ingrandimento incroci strade/sentieri | Linee vettoriali + info | Indesign <ul style="list-style-type: none"> - disegno incroci su mappa e ingrandimento, spessori linee diversi in base a tipologia strada - Descrizioni Illustrator <ul style="list-style-type: none"> - icone segnali |



POMBIA

POMBIA
tracciati



Asse.1 P

Il primo asse di collegamento tra Pombia e la Ciclabile del parco piemontese è suddiviso in 7 tappe, compresa la partenza e l'arrivo.

Ha una lunghezza totale di 3,3 km circa e si percorre in 14 minuti nel verso P-A e in 20 in quello A-P. Il dislivello del terreno lo rende adatto a qualsiasi livello di bravura, dal principiante all'avanzato, nel primo verso citato. Nella direzione opposta, invece, viene consigliato a un target più allenato, in quanto presenta delle pendenze in salita che sfiorano il 25% in alcuni tratti, seppur brevi.

TAPPE

A partire dalla tappa 1 INCROCIO che segna il collegamento tra l'Asse.1 P e il Link Centri Urbani VP-P (Varallo Pombia-Pombia) e si trova, come dice il nome, all'incrocio tra due strade, la Strada Provinciale 29 e la Strada Provinciale 148. Non essendoci lo spazio per effettuare una sosta e poter prendere la decisione di continuare sul Link C.U. oppure iniziare l'Asse, la tappa andrebbe segnalata qualche metro prima per lasciare il tempo all'utente di effettuare la svolta o proseguire dritto in tutta sicurezza.

Per quanto riguarda il vecchio Castello Balsari, oggi conosciuto come il ristorante Monticello, l'accesso avviene poco prima di imboccare l'Asse.1 P (se si sta scendendo dal comune di Varallo Pombia) girando sulla sinistra in via Roma e dopo circa 70 metri sulla destra. Stessa cosa vale per l'Area Sosta antistante il cimitero nuovo, alla quale si accede proseguendo invece su via Roma. Pertanto le informazioni per la svolta verso questi due punti di interesse verranno collocate su un segnale posto lungo il Link Centri Urbani. Volendo proseguire su via Roma ci si ricongiunge all'Asse all'angolo con via Stazione.

Dalla tappa 1 proseguendo sull'asse si incrocia la tappa OBELISCO in cui è possibile osservare l'obelisco al centro della rotonda e un tempo collocato all'interno del giardino del vecchio cimitero del paese, vicino alla Chiesa di San Vincenzo. A destra della rotonda è presente un punto acqua a pagamento, a disposizione di tutti. Poco più avanti, prendendo via Giuseppe Garibaldi sulla destra, si incontra la Chiesa di Santa Maria della Pila.

La terza tappa, MUNICIPIO, è una tappa-nodo per la quale è stata pensata un'implementazione di servizi. Da questo punto si può proseguire dritto e prendere l'Asse.2 P oppure accedere alla piazza principale di Pombia, Piazza Martiri della Libertà, nella quale si affaccia il Municipio a forma di H. In alternativa ci si può anche fermare per assaggiare un risotto tipico presso il punto ristoro indicato.

Per arrivare alla tappa successiva REGINA bisogna dirigersi verso sinistra e prendere via Roma e per un tratto tornare leggermente indietro finché si incrocia sulla destra via Stazione. A questo punto si prosegue, percorrendo su una serie di tornanti in cui è bene fare attenzione alle auto. Scendendo ancora si evita la svolta a destra verso la vecchia stazione di Pombia, ora in disuso, e si prende via Splèe per arrivare finalmente alla tappa. Superato il canale si prende Strada del Molino e non il sentiero che costeggia il canale. Da questo momento in poi il fondo stradale cambia e si passa

dalla strada in asfalto ad un fondo in emulsione bituminosa a freddo che risulta in buono stato fino alla fine dell'asse. Per arrivare all'Oratorio di San Carlo al Lazzaretto e all'Area di sosta bisogna, invece, fare una deviazione sulla destra, proseguendo su via Lazzaretto.

Tornando all'Asse lungo la strada si incontrano due cascine sulla sinistra. la prima è Cascina Fasola, centro ippico, la seconda è Cascina Guzzetta. Data l'importanza storico-culturale di quest'ultima cascina, la quinta tappa si chiama proprio GUZZETTA.

La sesta tappa prende il nome della strada che si sta percorrendo già da un po', DEL MOLINO. Qui è possibile deviare il percorso e imboccare la strada sulla sinistra che si inoltra nei boschi e arriva fino ai pressi della cava, tuttavia si consiglia questo percorso nel verso contrario, partendo da Varallo Pombia e scendendo giù, vista la presenza di grossi ciottoli, tornanti e pendenza. Il percorso è infatti adatto ad un target esperto.

La settima ed ultima tappa PLANIZIALE deve il nome alla presenza dei fitti boschi circostanti che vedono la presenza per lo più di quercu-carpineti, ma anche robinieti, pinete di pino silvestre e querceti di rovere. Questo punto segna l'incrocio con la Ciclabile parco e si può scegliere se proseguire dritto e scendere verso il Casone-Montelame, oppure prendere la strada sulla sinistra che si inoltra nei boschi per risalire verso il comune di Varallo Pombia. risulta in buono stato fino alla fine dell'asse. Per arrivare all'Oratorio di San Carlo al Lazzaretto e all'Area di sosta bisogna, invece, fare una deviazione sulla destra, proseguendo su via Lazzaretto.

PUNTI CRITICI

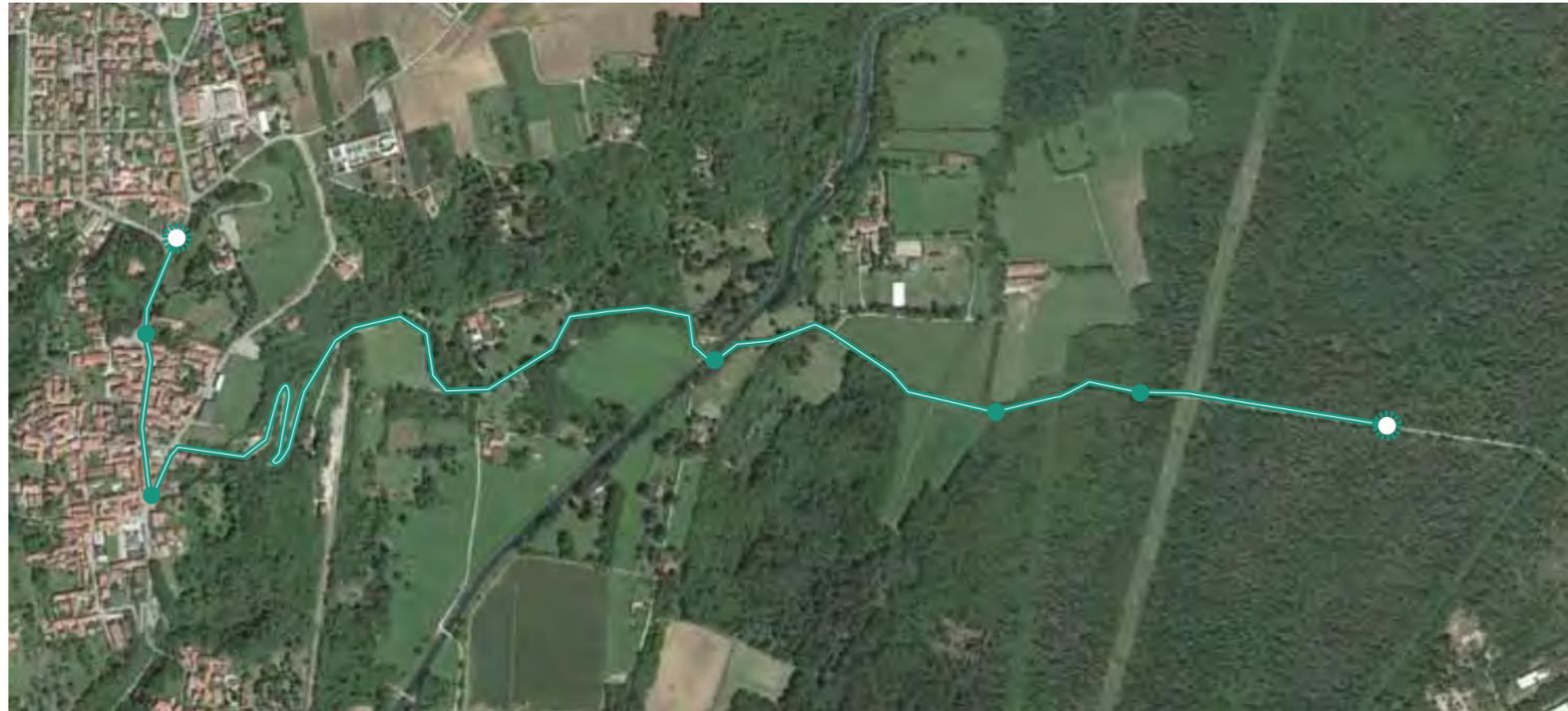
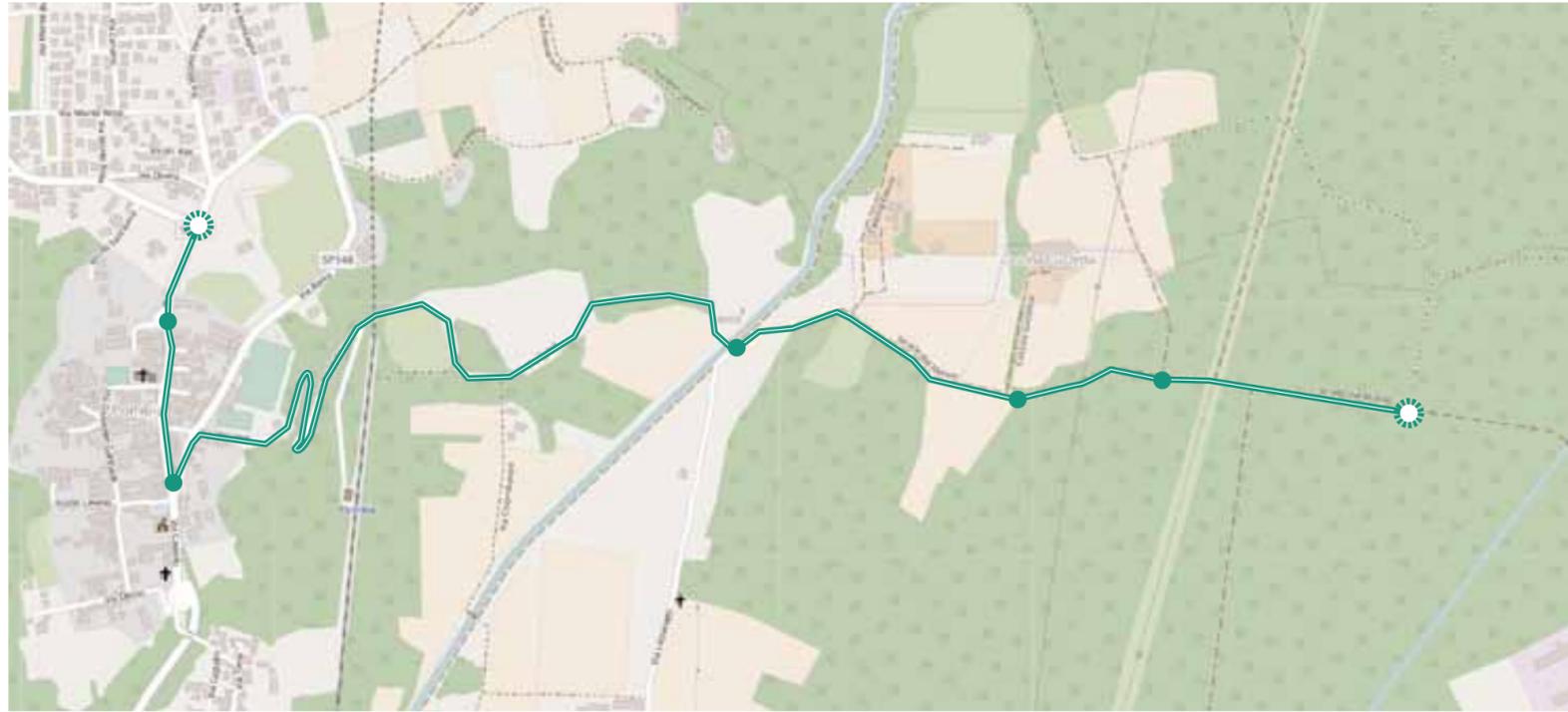
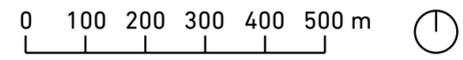
Oltre al naturale dislivello dell'Asse, sono stati evidenziati alcuni punti critici con possibili soluzioni adottare che vengono trattate in queste schede. Questi punti riguardano la tappa INCROCIO, la svolta brusca a destra che scende su via Stazione, la serie di tornanti sulla medesima via e infine la ripida salita che caratterizza via Splèe in direzione A-P.

NODO STRATEGICO

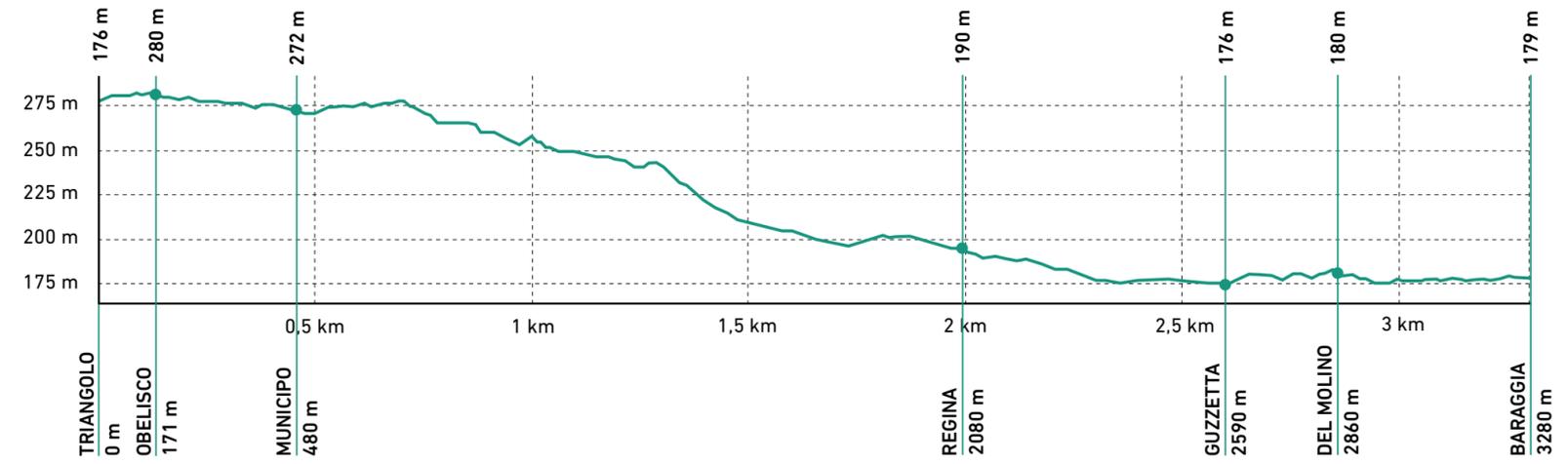
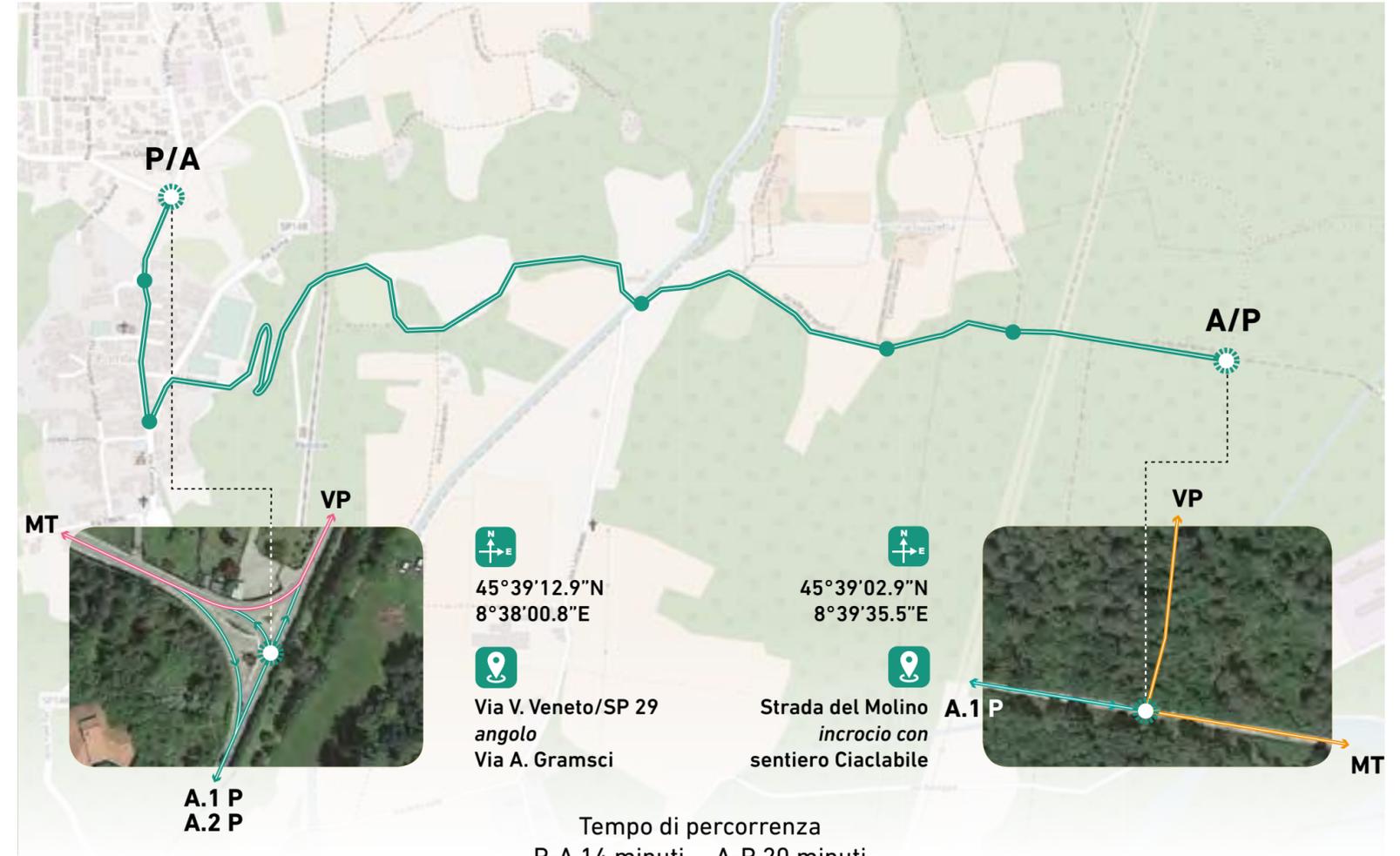
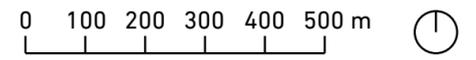
La tappa MUNICIPIO è stata individuata come "punto nodo" perché situata nel centro del paese. A pochi passi si trova l'ufficio della Proloco (via G. Matteotti), che potrebbe diventare un punto di riferimento per i turisti per le informazioni riguardo i percorsi, i punti ristoro, le strutture ricettive e un punto di incontro per i tour guidati. Una sosta più prolungata in questa zona rende necessaria la presenza di bagni pubblici, una rastrelliera per lasciare le bici, qualche attrezzo di prima necessità come una pompetta per gonfiare le gomme e una colonna ricarica smartphone, alimentata con pannello solare.



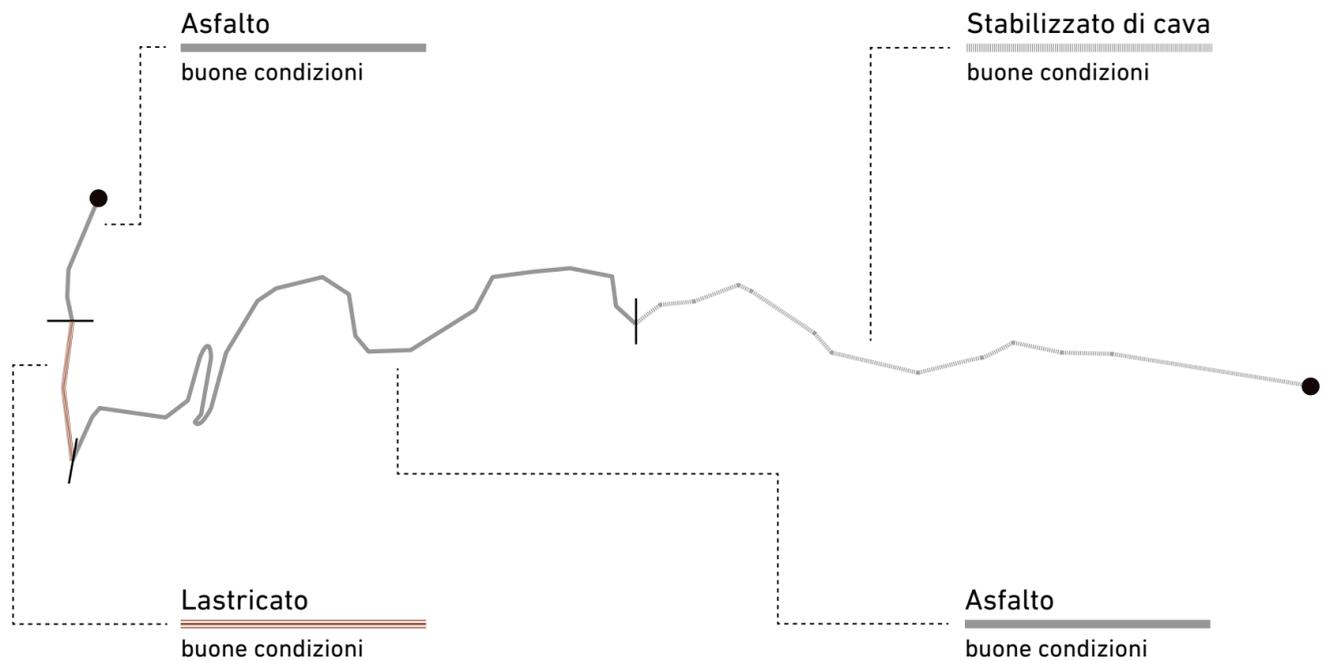
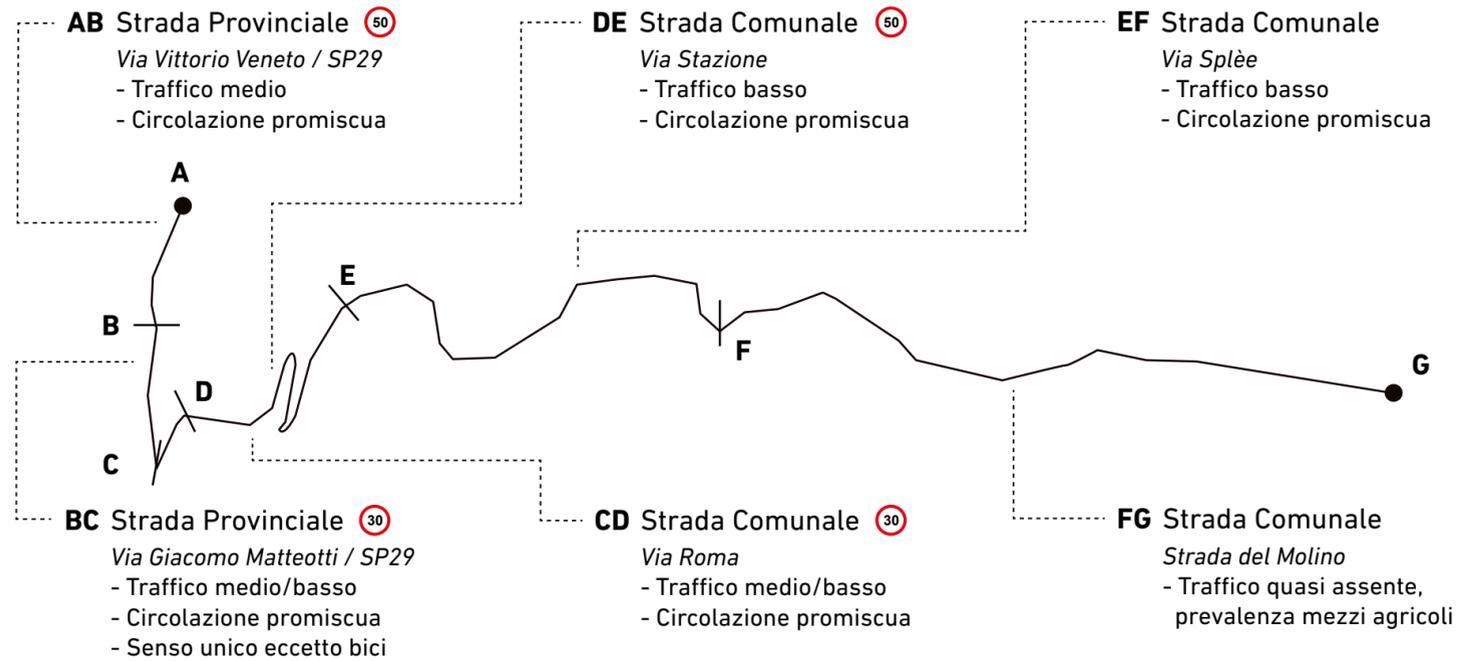
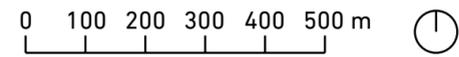
Asse.1 P / Inquadramento



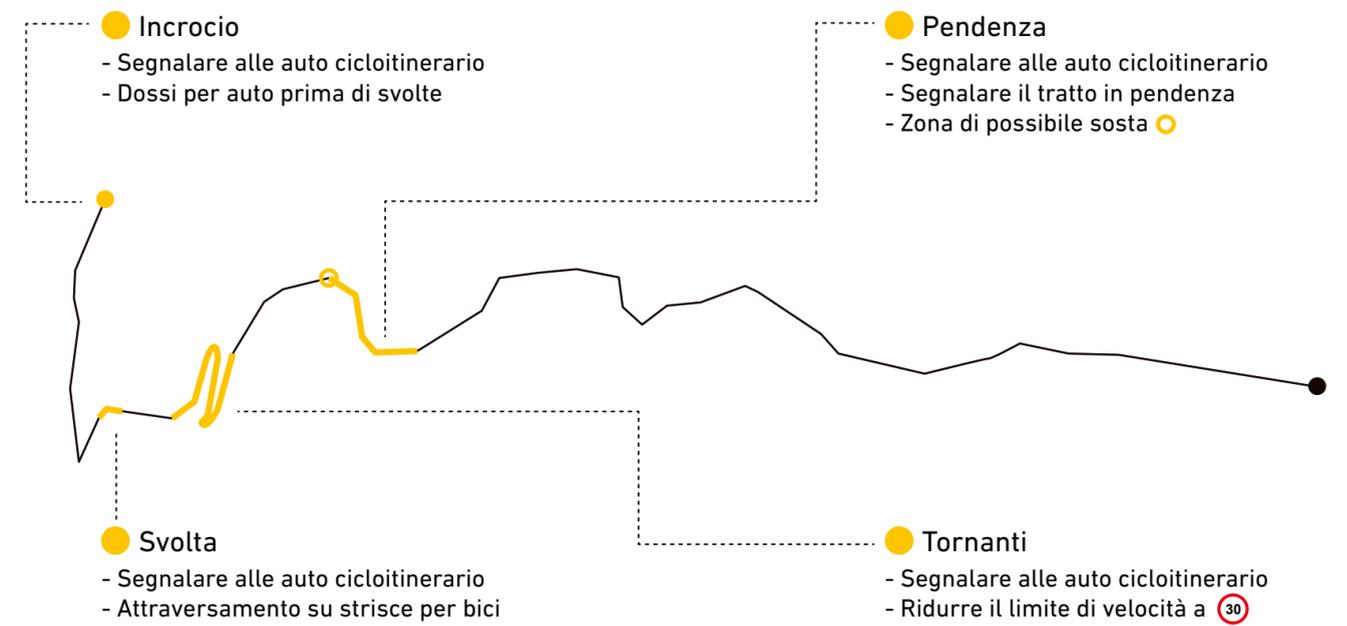
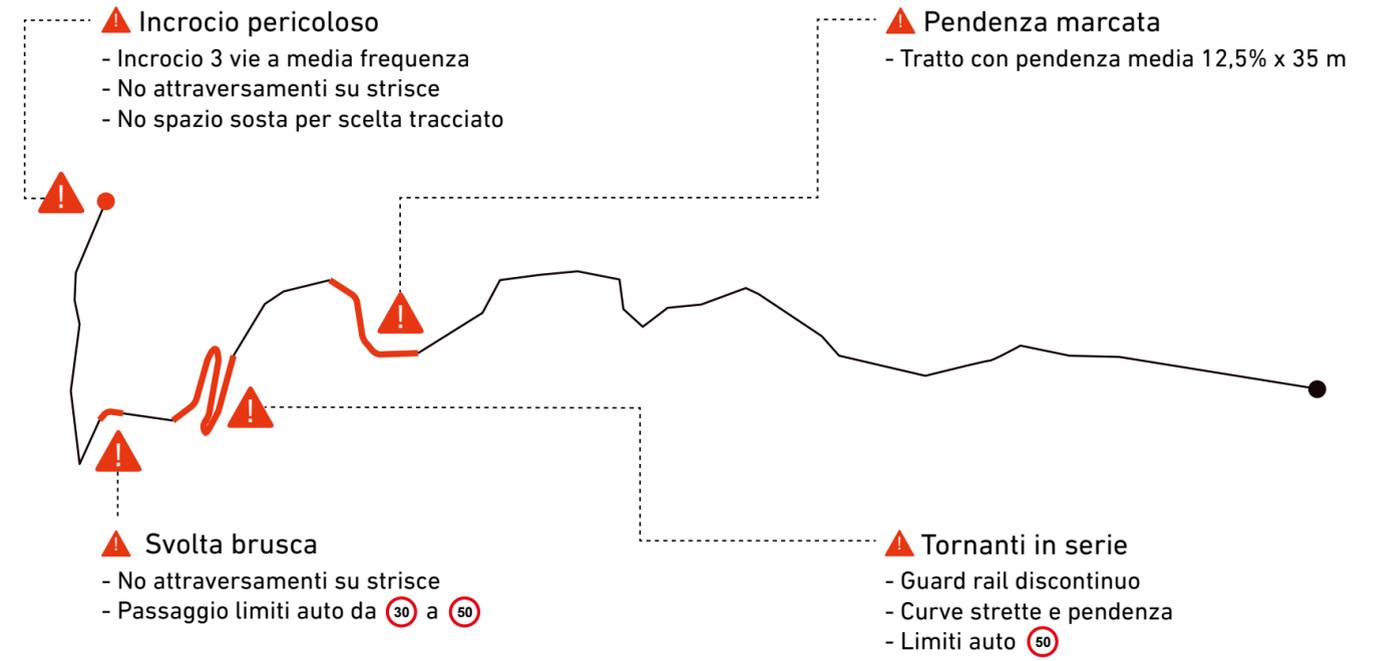
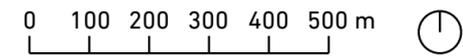
Asse.1 P / Inquadramento



Asse.1 P / Strade e fondi



Asse.1 P / Criticità e soluzioni



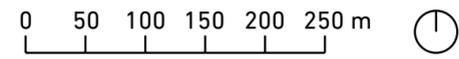
Asse.1 P / Tappe



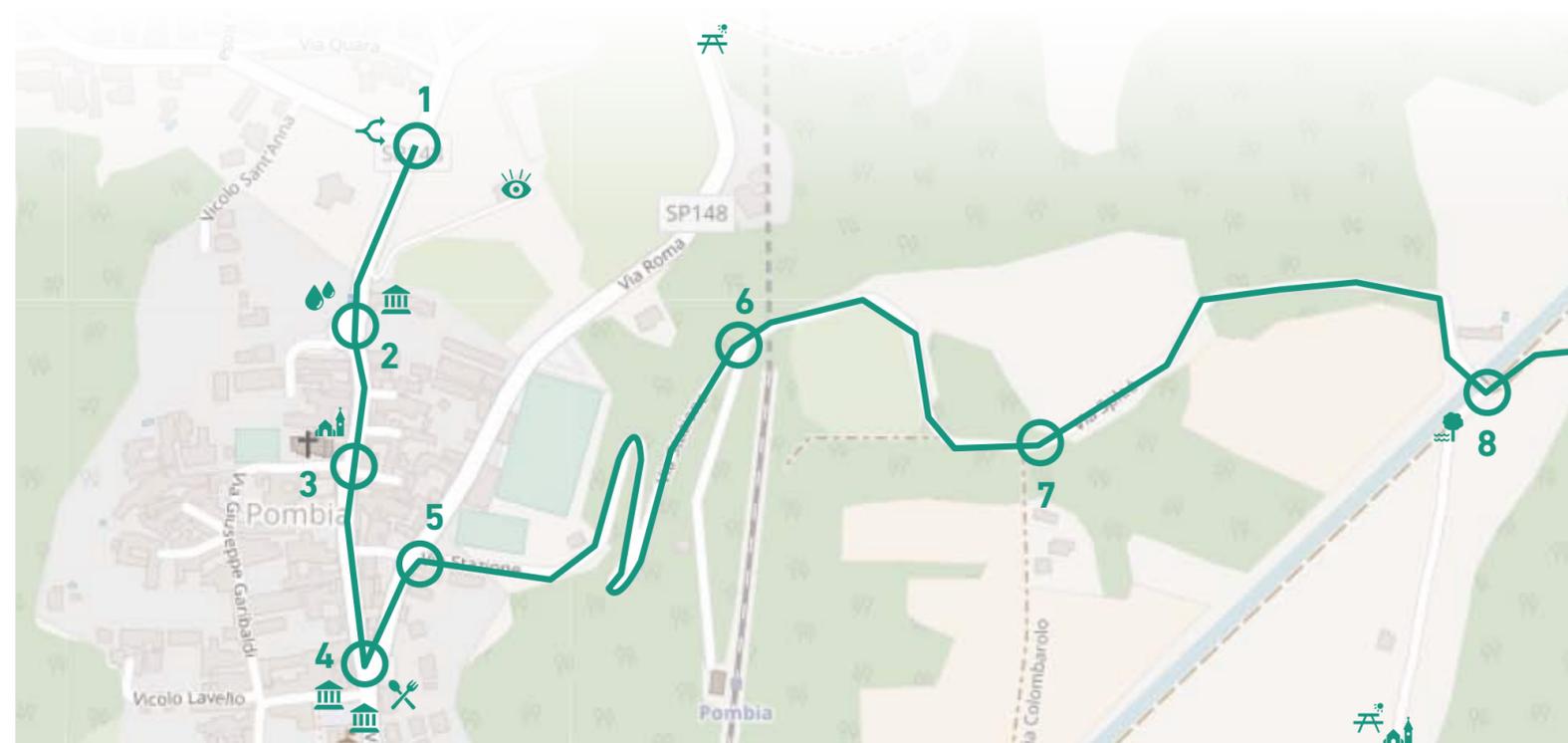
Asse.1 P / Tappe



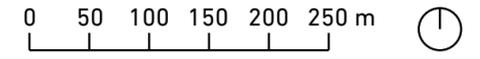
Asse.1 P / Segnaletica per il cicloturista



| | | | |
|---|--|--|---|
| <p>1</p> <ul style="list-style-type: none"> Inizio asse: INCROCIO Link Centri Urbani | <p>2</p> <ul style="list-style-type: none"> Direzione corretta OBELISCO | <p>3</p> <ul style="list-style-type: none"> Direzione corretta Santa Maria della Pila | <p>4</p> <ul style="list-style-type: none"> Direzione corretta MUNICIPIO Asse.2 P |
| <p>5</p> <ul style="list-style-type: none"> Direzione corretta | <p>6</p> <ul style="list-style-type: none"> Direzione corretta | <p>7</p> <ul style="list-style-type: none"> Direzione corretta | <p>8</p> <ul style="list-style-type: none"> Direzione corretta REGINA Lazzaretto e area sosta |



Asse.1 P / Segnaletica per il cicloturista



| | | | |
|--|---|--|---|
| <p>9</p> <ul style="list-style-type: none"> Direzione corretta Cascina Fasola | <p>10</p> <ul style="list-style-type: none"> Direzione corretta GUZZETTA Cascina Guzzetta | <p>11</p> <ul style="list-style-type: none"> Direzione corretta DEL MOLINO Percorso 2° | <p>12</p> <ul style="list-style-type: none"> Direzione corretta |
| <p>13</p> <ul style="list-style-type: none"> Fine asse: PLANIZIALE Link Ciclabile | | | |



Asse.2 P

Il secondo asse di collegamento tra Pombia e la Ciclabile del parco piemontese è suddiviso in altrettante 7 tappe, come l'Asse.1 P, compresa la partenza e l'arrivo. In comune con il primo asse condivide la tappa MUNICIPIO, punto di collegamento tra i due. Ha una lunghezza totale di 3,15 km circa e si percorre in 14 minuti nel verso P-A e in 20 minuti in quello A-P, come il primo asse. Il dislivello del percorso lo rende adatto a qualsiasi livello di bravura nel verso P-A. Può essere percorso nel verso opposto anche da un target non necessariamente troppo allenato se preso con calma. La pendenza, nella media del 6%, dura per un tratto di quasi 600 m.

TAPPE

La prima tappa, nonché quella di collegamento con l'Asse.1 P è MUNICIPIO, per cui è stata pensata un'implementazione dei servizi. Da questo punto si può incrociare l'Asse.2 P oppure accedere alla piazza principale di Pombia, Piazza Martiri della Libertà, nella quale si affaccia il Municipio a forma di H. In alternativa ci si può anche fermare per assaggiare un risotto tipico presso il punto ristoro indicato.

Seguendo il tracciato si giunge alla seconda tappa CASTELLO, individuata nello spazio triangolare, adiacente a un piccolo parcheggio per auto, in prossimità dell'arco. Si tratta di una tappa ricca di attrazioni da vedere. Un'attenta segnaletica deve indirizzare correttamente l'utente. Imboccando la prima strada a destra che fa una leggera curva, si arriva alla Chiesa di San Martino. Prendendo quella a destra della biforcazione a "V" si giunge alla località Castello, mentre proseguendo dritto per i tornanti, si continua sull'asse. In località Castello la prima cosa da vedere è il residuo dell'antica Torre Posterna che oggi ospita una casa. Poi il Ninfeo, riconosciuto dai locali come Fonte Rigolina, è visitabile prenotando la visita. Andando avanti su via Castello è poi visibile il maestoso Palazzo De Visard, facendo una sosta nella piazza antistante. Proseguendo dritto si arriva alla Chiesa di San Vincenzo, visibile solo esternamente se non in occasione di una funzione. Dal muretto dietro la chiesa si può ammirare il panorama sul parco e anche i resti del Castrum Domini, una vecchia fortificazione. Infine, se dalla chiesa si prende la strada a destra che scende, si arriva al vecchio cimitero della città, che si può curiosare dalle porte del cancello chiuso.

Tornando indietro e riprendendo l'asse si incontra la terza tappa OTTO. Il nome riprende l'incrocio con l'Itinerario numero 8 del novarese che scende verso il comune di Marano Ticino. Imboccando questo percorso secondario, dopo pochi metri si scorge il Riale Tazzera, un antico rigagnolo che passa sotto la strada asfaltata e prosegue per diversi metri all'interno del comune.

La tappa ZUCCHERIFICIO ha questo nome per la vicina presenza della Cascina Colombaia, di cui oggi si scorge l'antico fumaiolo in mattoni dello zuccherificio. Sulla stessa via ma volgendo lo sguardo a destra si nota un filare di alberi che disegna una linea curva. La posizione è dovuta alla presenza, una volta, di una roggia che ha reso molto fertile il terreno. Poco prima di incrociare la via c'è il Canale Regina Elena, descritto con l'audioguida nell'Asse.1 P.

La tappa successiva è SAN GIORGIO nella località omonima in cui sono presenti diverse case. Il nome deriva dalla presenza della Chiesa san Giorgio di cui oggi sono presenti solo alcuni resti. Da questo punto si può deviare su via Lazzaretto per ammirare le due cascate Massera e Roggione, la seconda oggi diventata una fattoria.

Procedendo lungo l'asse si incontra poi la tappa ROGGIA, un ponte da cui si può ammirare la Roggia di Oleggio che vede la sua nascita dal Tombone, lungo la Ciclabile del parco piemontese, e prosegue verso il comune di Marano Ticino.

La tappa successiva, nonché l'ultima, è BARAGGIA. Punto di incontro con la Ciclabile parco piemontese, deve il nome alla via su cui passa, via Baraggia. La via è a sua volta chiamata così perché collocata nella zona boscosa della Baraggia.

PUNTI CRITICI

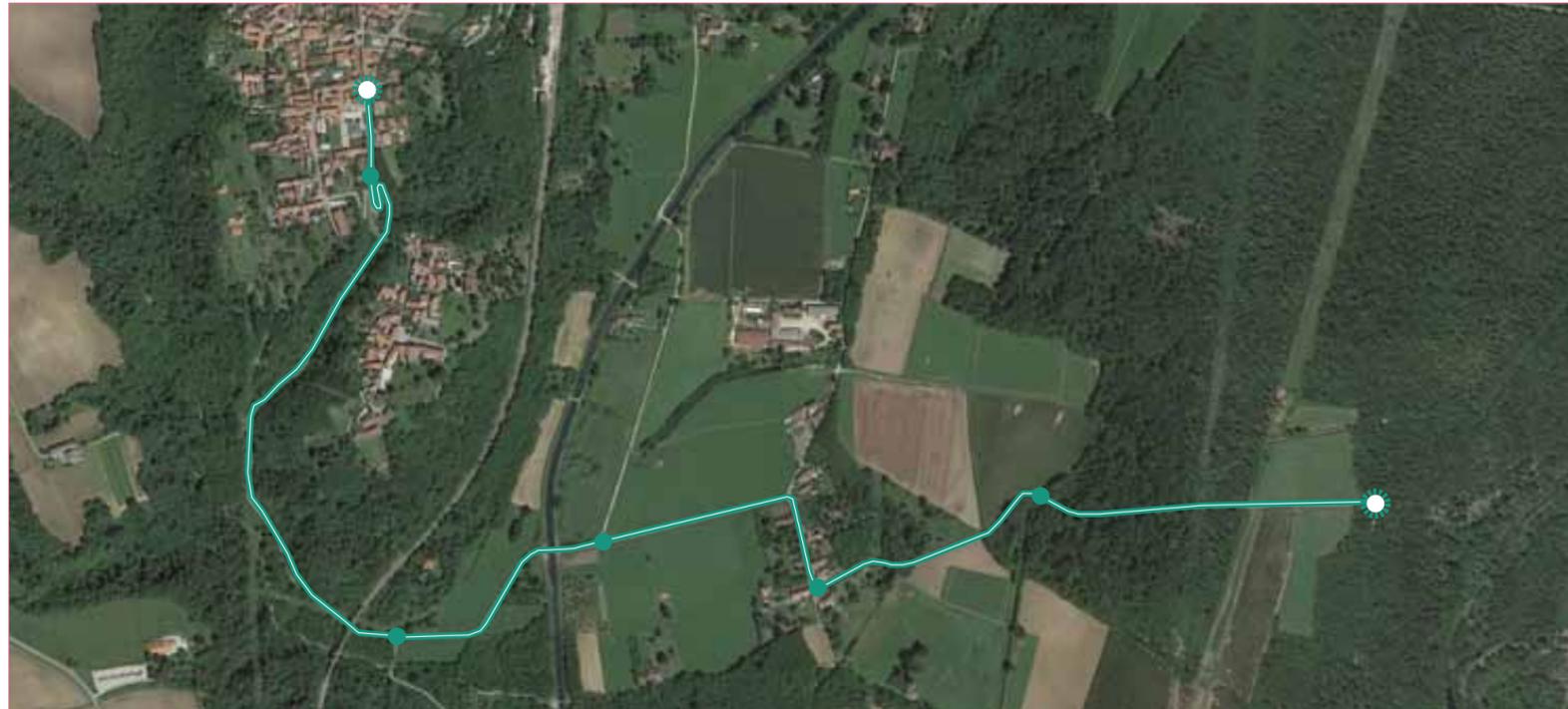
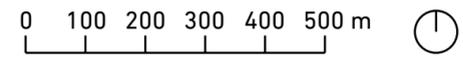
Oltre al naturale dislivello dell'Asse, sono stati evidenziati alcuni punti critici con possibili soluzioni adottare che vengono trattate in queste schede. Questi punti riguardano la serie di tornanti che dalla tappa CASTELLO scendono giù lungo l'asse, l'incrocio con il proseguimento della SP148, all'altezza della tappa OTTO, le due svolte brusche che formano angoli di 90° con poca visibilità per le auto in arrivo dal senso opposto, in località San Giorgio.

NODO STRATEGICO

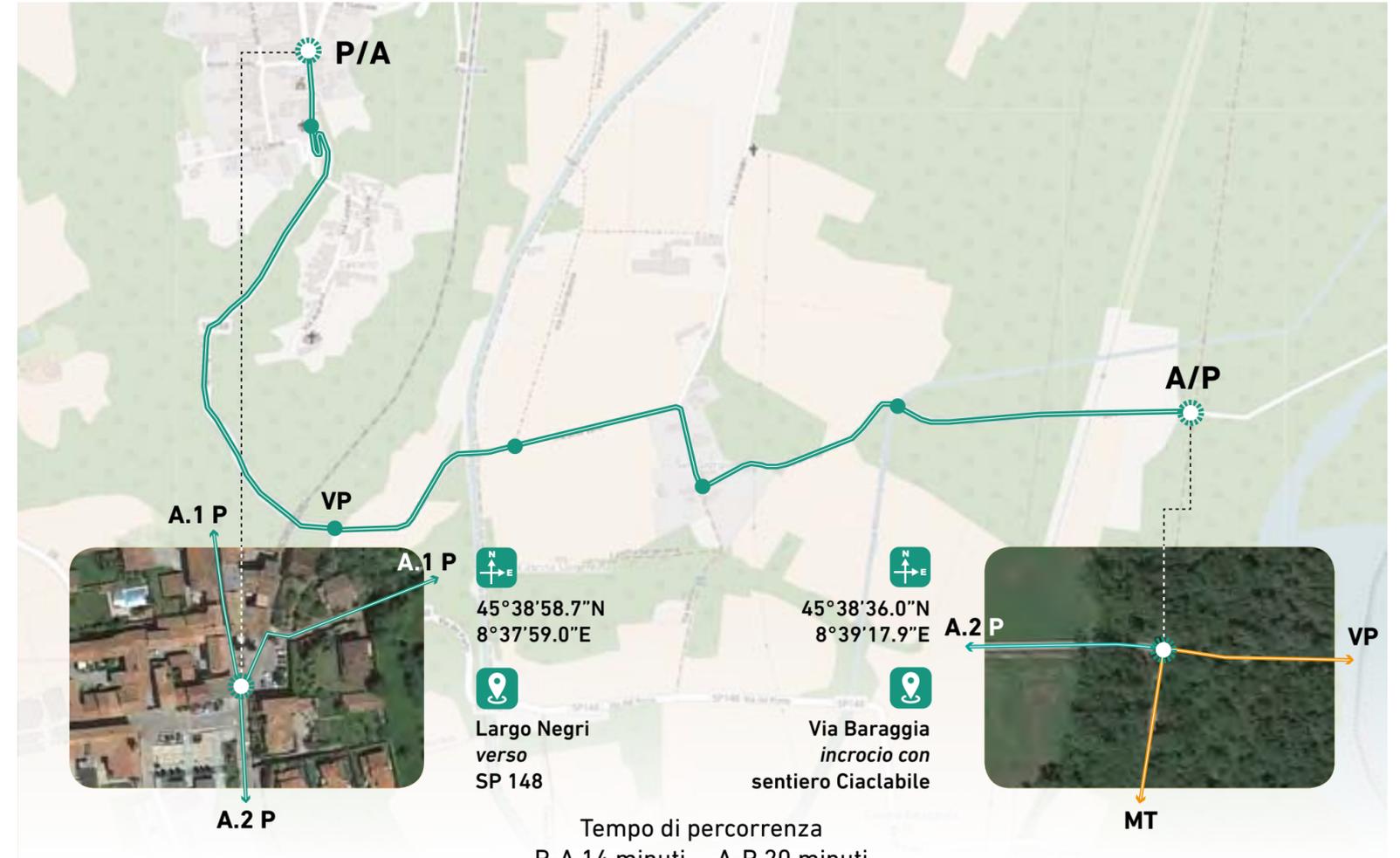
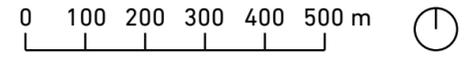
La tappa MUNICIPIO è stata individuata come "punto nodo" perché situata nel centro del paese. A pochi passi si trova l'ufficio della Pro loco (via G. Matteotti), che potrebbe diventare un punto di riferimento per i turisti per le informazioni riguardo i percorsi, i punti ristoro, le strutture ricettive e un punto di incontro per i tour guidati. Una sosta più prolungata in questa zona rende necessaria la presenza di bagni pubblici, una rastrelliera per lasciare le bici, qualche attrezzo di prima necessità come una pompetta per gonfiare le gomme e una colonna ricarica smartphone, alimentata con pannello solare.



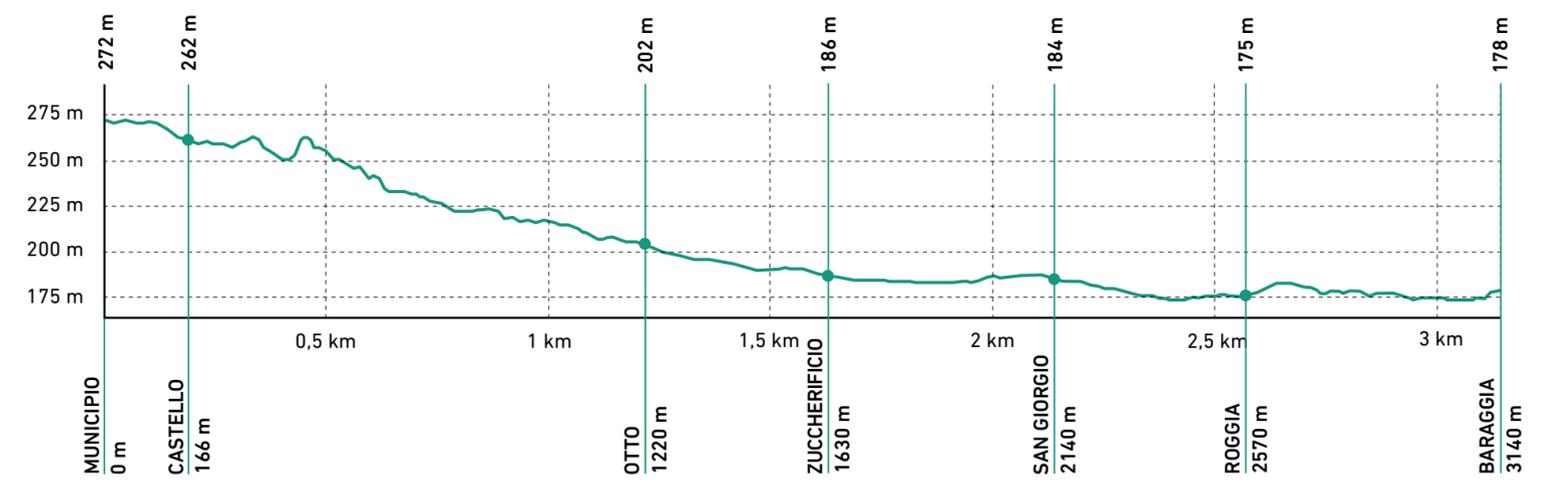
Asse.1 P / Inquadramento



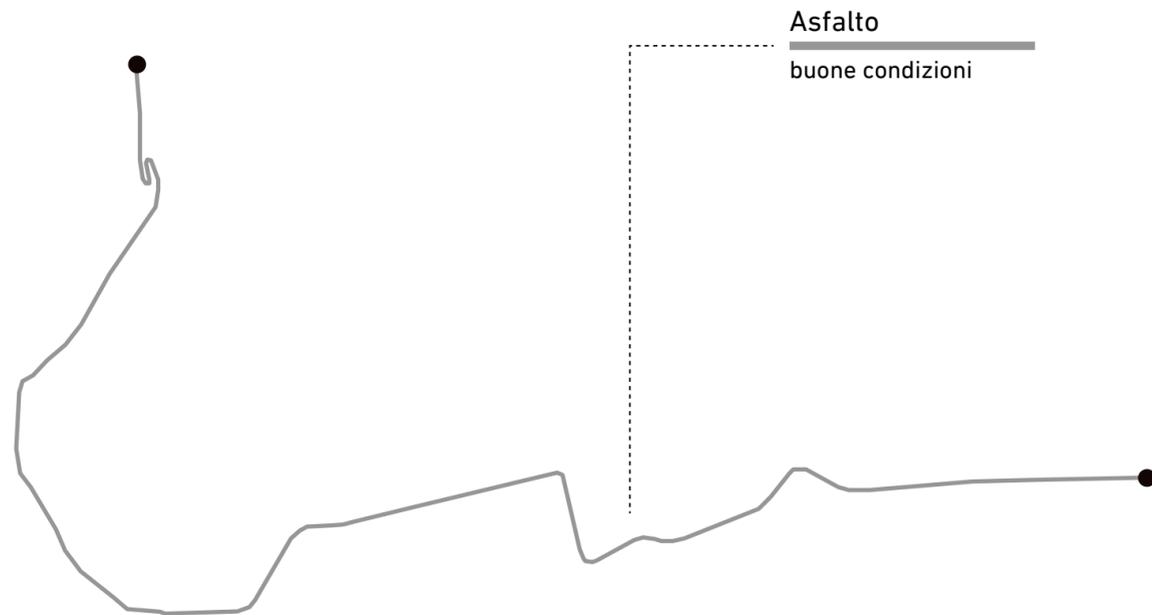
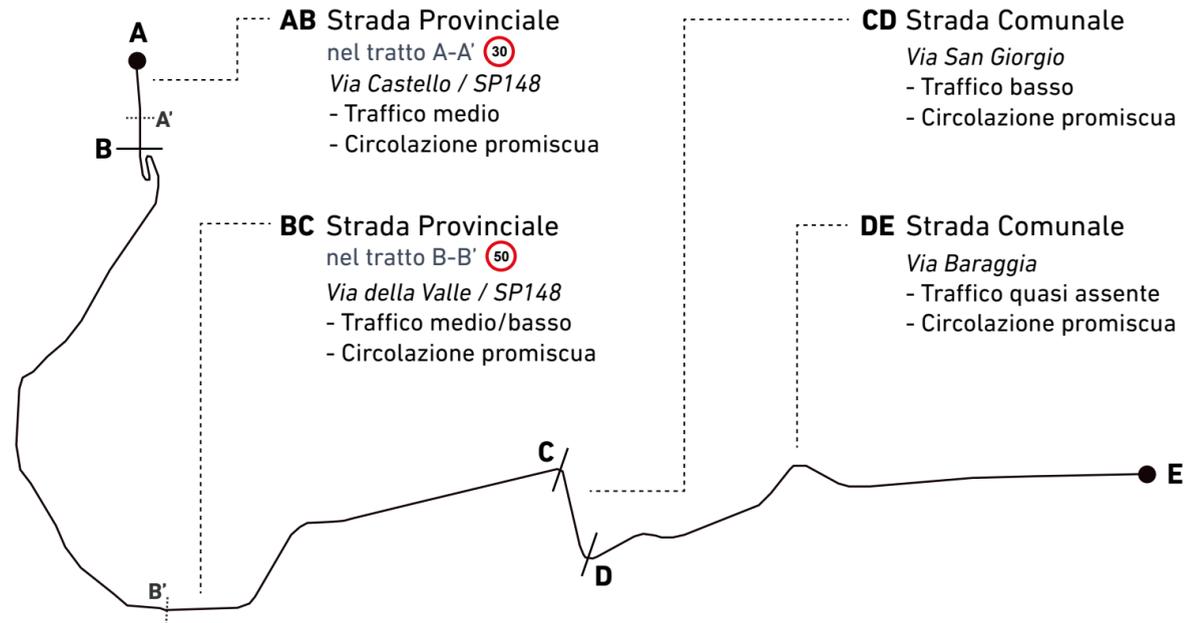
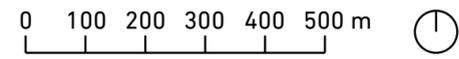
Asse.1 P / Inquadramento



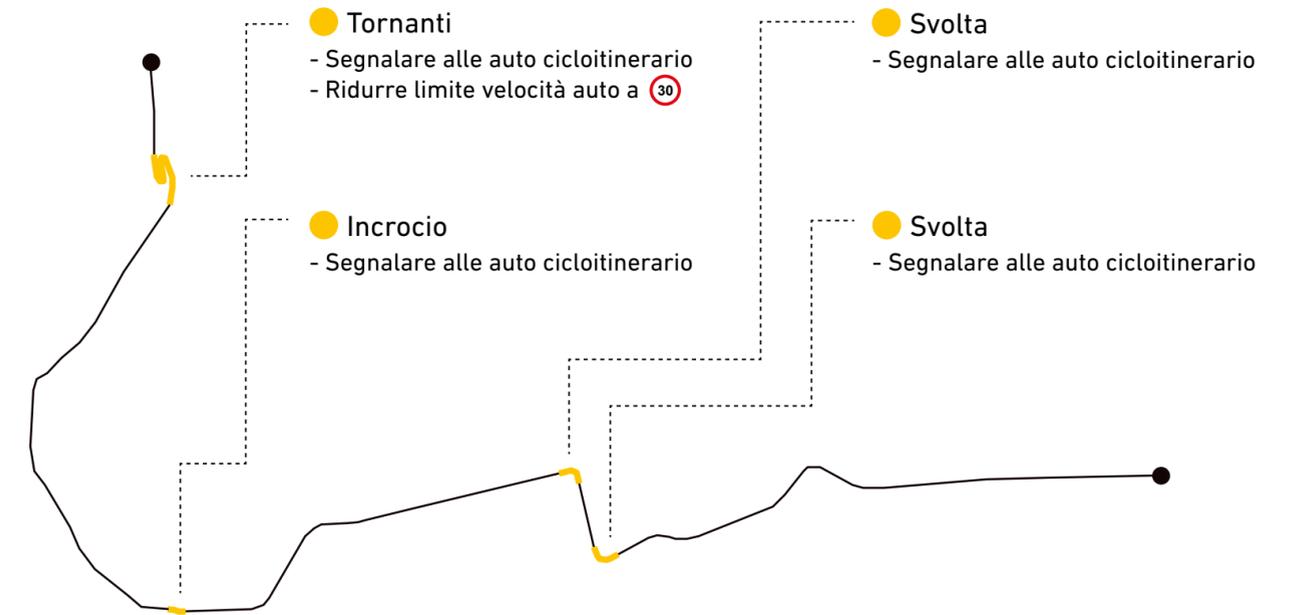
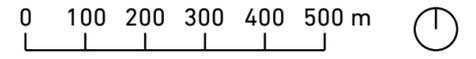
Tempo di percorrenza
 P-A 14 minuti A-P 20 minuti



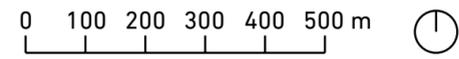
Asse.1 P / Strade e fondi



Asse.1 P / Criticità e soluzioni



Asse.1 P / Mobilità integrata treno + bici

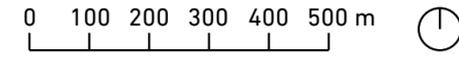


Asse.2 Pombia

LEGENDA

| | | | |
|---------------------------------|-----------------------------------|--------------------|------------------------------|
| Capoluogo di regione | Capoluogo di provincia MAB Ticino | Aeroporti | Assi P e MT |
| Capoluogo di regione MAB Ticino | Comune | Tratta ferroviaria | Link Centri Urbani VP-P |
| Capoluogo di provincia | Comune MAB Ticino | Tratta in bus | Link stazione Varallo Pombia |

Asse.1 P / Tappe



| | | | |
|-----------------------|------------------------|---------------------|----------------|
| Chiesa di San Martino | Chiesa di San Vincenzo | Cascina Colombaia | Baraggia |
| Torre Posterna | Vecchio cimitero | Vecchia roggia | Link Ciclabile |
| Ninfeo | Itinerario 8 novarese | Canale Regina Elena | |
| Palazzo De Visard | Riale Tazzera | | |
| Castrum Domini | | | |

NODO

- Info Point
- Punto bici
- Parcheggio bici
- Ricarica smartphone
- Bagni pubblici

Link Asse.1 P

- Municipio
- Piazza principale
- Piatti tipici
- Nucleo San Giorgio
- Cascina Massera
- Cascina Roggione
- Roggia di Oleggio

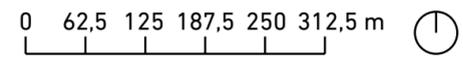
Asse.1 P / Tappe



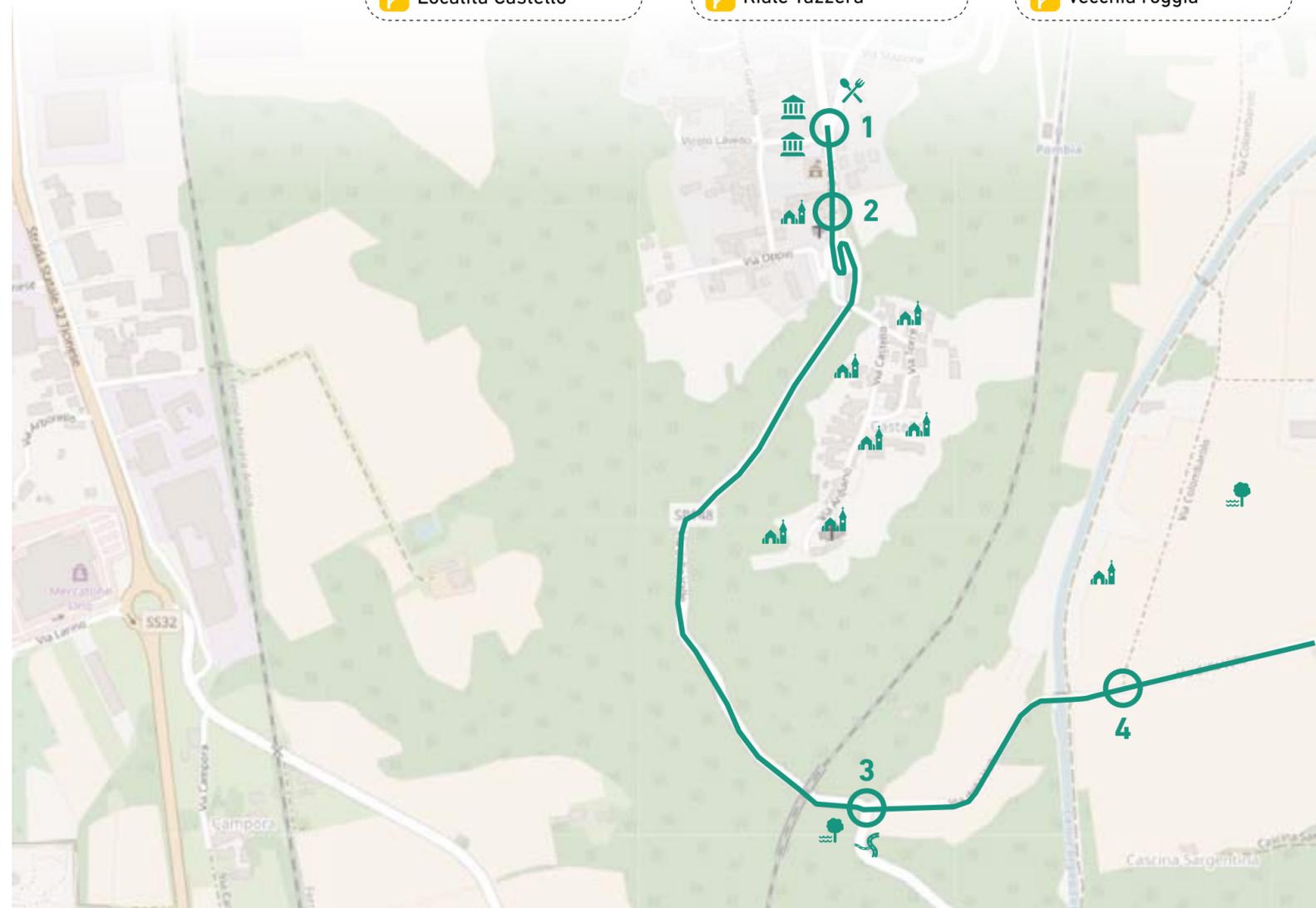
Asse.1 P / Tappe



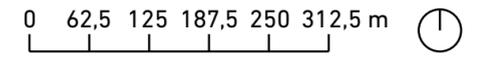
Asse.1 P / Segnaletica per il cicloturista



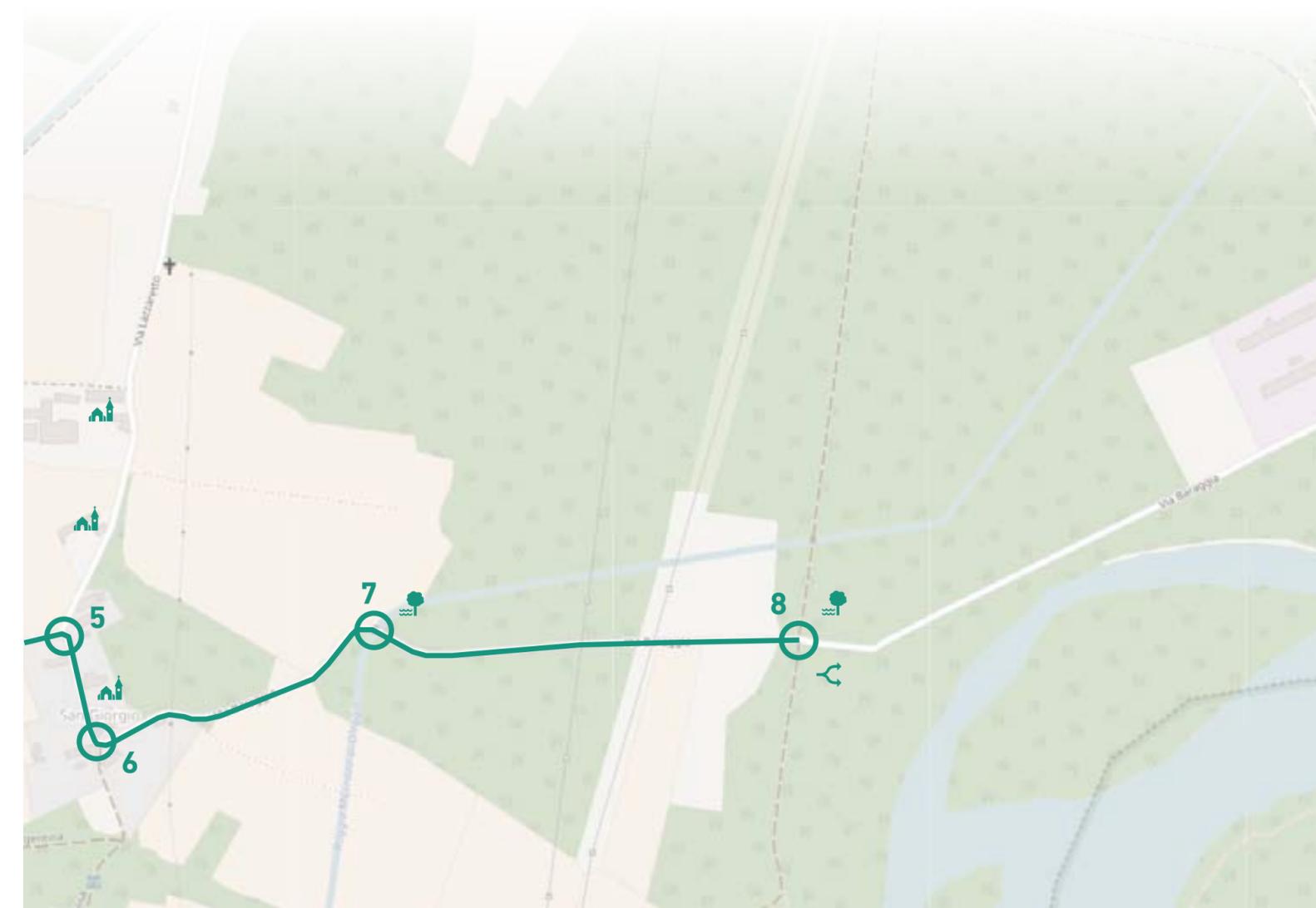
- 1**
 - Direzione corretta
 - MUNICIPIO
 - Asse.1 P
- 2**
 - Direzione corretta
 - CASTELLO
 - Chiesa San Martino
 - Località Castello
- 3**
 - Direzione corretta
 - OTTO
 - Itinerario 8 novarese
 - Riale Tazzera
- 4**
 - Direzione corretta
 - ZUCCHERIFICIO
 - Cascina Colombaia
 - Vecchia roggia



Asse.1 P / Segnaletica per il cicloturista



- 5**
 - Direzione corretta
 - Cascina Massera
 - Cascina Roggione
- 6**
 - Direzione corretta
 - SAN GIORGIO
- 7**
 - Direzione corretta
 - ROGGIA
- 8**
 - Fine asse: BARAGGIA
 - Link Ciclabile



Ciclabile P

La ciclabile del parco piemontese che passa per il territorio del Comune di Pombia è suddivisa in 7 tappe, di cui due di collegamento con gli assi che arrivano nel centro del paese e altre due di collegamento con le deviazioni che arrivano a punti di particolare interesse.

Ha una lunghezza totale di 4,8 km circa e si percorre in 19 minuti nel verso VP/P - P/MT e in 22 minuti in quello P/MT - VP/P. Il dislivello del terreno si mantiene abbastanza stabile, tranne che nel tratto nella zona di Campo dei Fiori, dove è presente una certa pendenza ed è consigliato prestare attenzione anche per il fondo naturale in terra, costernato di ciottoli e rami. Di seguito le tappe vengono descritte a partire da nord verso sud.

TAPPE

La prima tappa si raggiunge proseguendo sull'ultimo tratto della strada vicinale della Costastramba che arriva dai boschi della Paniscèra ed è denominata AL TOMBONE, perché corrisponde a uno spiazzo nei pressi dell'omonimo Tombone della Molinara, la presa d'acqua del Ticino di due tra le più antiche derivazioni: la Roggia Simonetta e la Roggia Molinara di Oleggio. Per poter vedere l'infrastruttura si consiglia di lasciare le bici e proseguire a piedi a causa di una brusca pendenza e della presenza di molti sassi che rendono la strada impraticabile sulle due ruote. Una volta arrivati al Tombone, superando i ponticelli, si può fare un salto sull'isolotto creato da una piccola diramazione del fiume. Se invece si sceglie di proseguire il percorso in bici è necessario prendere la prima strada a destra che si incontra, per inoltrarsi nel bosco di castagni, pini e querceti di rovere e arrivare alla tappa successiva.

Ci si trova nel bel mezzo di Campo dei Fiori, un'intera area caratterizzata dalla presenza di sassi di colore scuro, di cui ancora oggi non si ha certezza dell'origine. A tratti, sbirciando a destra e a sinistra, si possono notare le distese di sassi. Si presuppone siano realizzazioni umane fatte in epoca preistorica, forse legate ad un'antica miniera d'oro o a bonifiche agricole. In ogni caso il mistero che avvolge la loro origine rende ancora più affascinante il luogo. Dopo un curva a sinistra e proseguendo ancora dritto si arriva alla tappa 2, appunto CAMPO DEI FIORI. Da qui si svolta a destra, di nuovo leggermente a destra e infine a sinistra fino ad arrivare a un bivio in cui si sceglie la strada a sinistra. Questo tratto di strada è più agevole del precedente, i sassi si fanno sempre più rari fino a lasciare il fondo in terra libero.

La tappa 3 corrisponde all'incrocio con il primo asse di collegamento tra il centro di Pombia e la ciclabile del parco, per questo si chiama ASSE.1 P. Da questo incrocio si prosegue sulla sinistra su Strada del Molino che attraversa il bosco di quercu-carpineti e incontra sulla destra i capannoni dismessi di una vecchia fabbrica di metalli. Il fondo stradale in stabilizzato è in buone condizioni.

La tappa 4 è CASONE-MONTELAME, il nome deriva dall'incrocio con la deviazione che si può intraprendere svoltando a sinistra nel piccole sentiero che affianca il cancello o proseguendo dritto. Per proseguire sulla ciclabile

bisogna, invece, svoltare a destra e avanzare sul tratto rettilineo in asfalto lungo 1 km, prestando attenzione a qualche buca.

La tappa 5 si chiama ASSE.2 P perché incrocia il secondo asse di collegamento tra il centro di Pombia e la ciclabile del parco, proveniente da Via Baraggia. Se si prosegue sull'asse si possono osservare le caratteristiche naturali della baraggia, aree prative e macchie boschive su terreni ghiaiosi e ciottolosi permeabili. Scegliendo la ciclabile bisogna girare a sinistra per rientrare nel bosco e proseguire dritto.

Dopo soli 200 metri si raggiunge la tappa 6, TICINELLO, dalla quale si può intraprendere il sentiero secondario che conduce appunto a questa diramazione del Ticino, denominata anche Acqualino. Il sentiero è molto suggestivo perché si inoltra nei boschi di quercu-carpineti e robinieti per poi costeggiare il fiume godere di una bella vista. Proseguendo sul percorso principale si giunge all'ultima tappa.

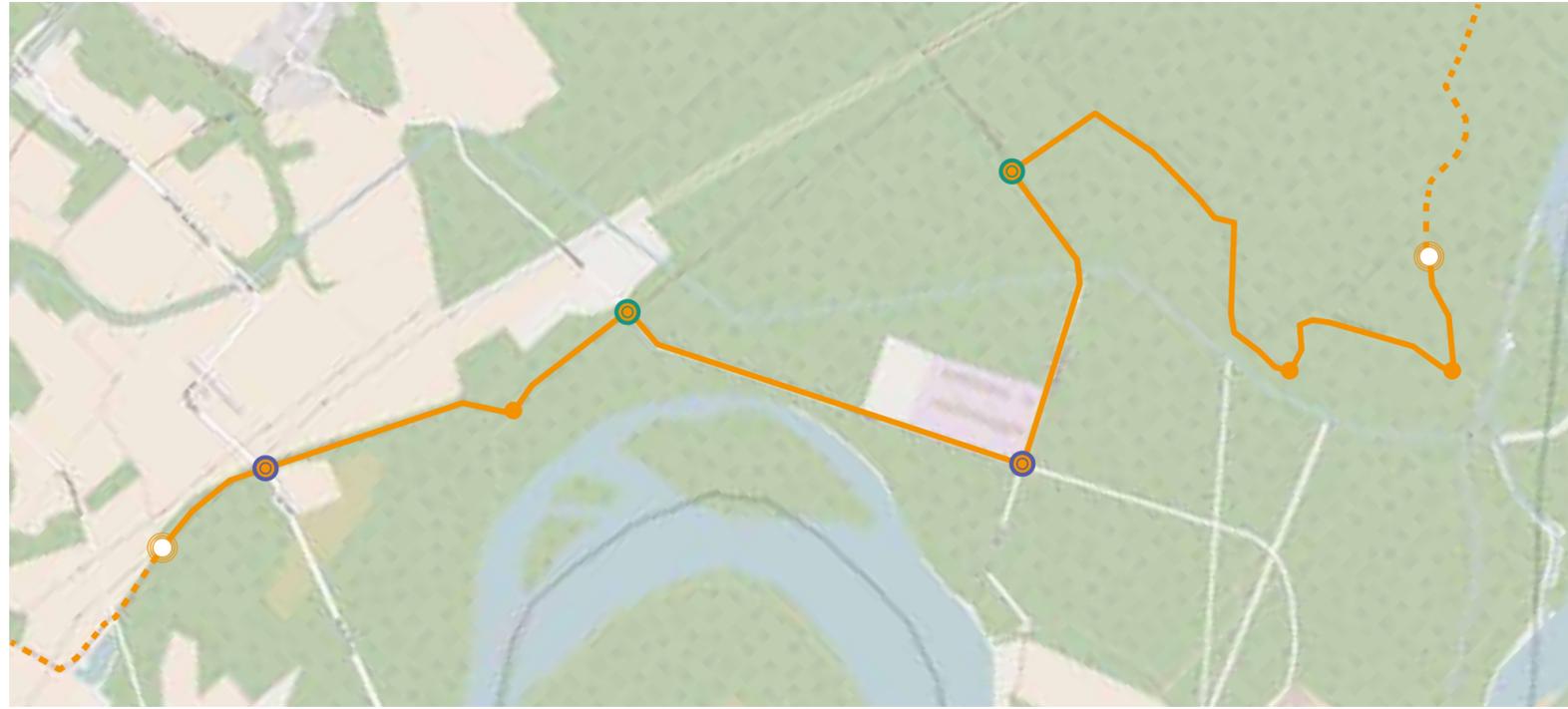
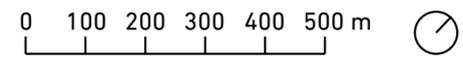
La tappa 6 è PORTO ed è all'incrocio con la seconda deviazione di Pombia che conduce al Porto di Marano. Prendendo la strada a destra, la SP148, e prestando attenzione al possibile passaggio delle auto, si passa affianco ai ruderi della suggestiva Cascina Baraggiola, circondata da una vasta area costituita da numerosi filari di pioppeti. Se non si intende fare deviazioni ma continuare sulla ciclabile basta proseguire dritto per superare il confine di Pombia e entrare nel Comune di Marano Ticino.

PUNTI CRITICI

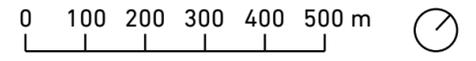
Il tratto di Campo dei Fiori, compreso tra la prima e la seconda tappa di questa parte della ciclabile, presenta una pendenza media del 10%, ma la difficoltà maggiore sta nel tipo di fondo stradale naturale in terra, con molti sassi e pezzi di legno. Inoltre trattandosi di un sentiero avvolto dagli alberi molto alti, in una zona in cui raramente batte il sole, si crea un ambiente molto umido che rende il terreno leggermente scivoloso. Si consiglia un continuo monitoraggio da parte del parco per assicurarsi che non ci siano tronchi che sbarrino il percorso. Al cicloturista, invece, si consiglia di attraversare questo tratto sulle due ruote, solo se si dispone di un certo livello di allenamento e della tipologia di bicicletta corretta, una mountain bike con ammortizzatori anteriori e posteriori. Per tutti gli altri meglio condurre la bicicletta a mano, specialmente se si arriva da sud verso nord, incontrando il tratto in salita.



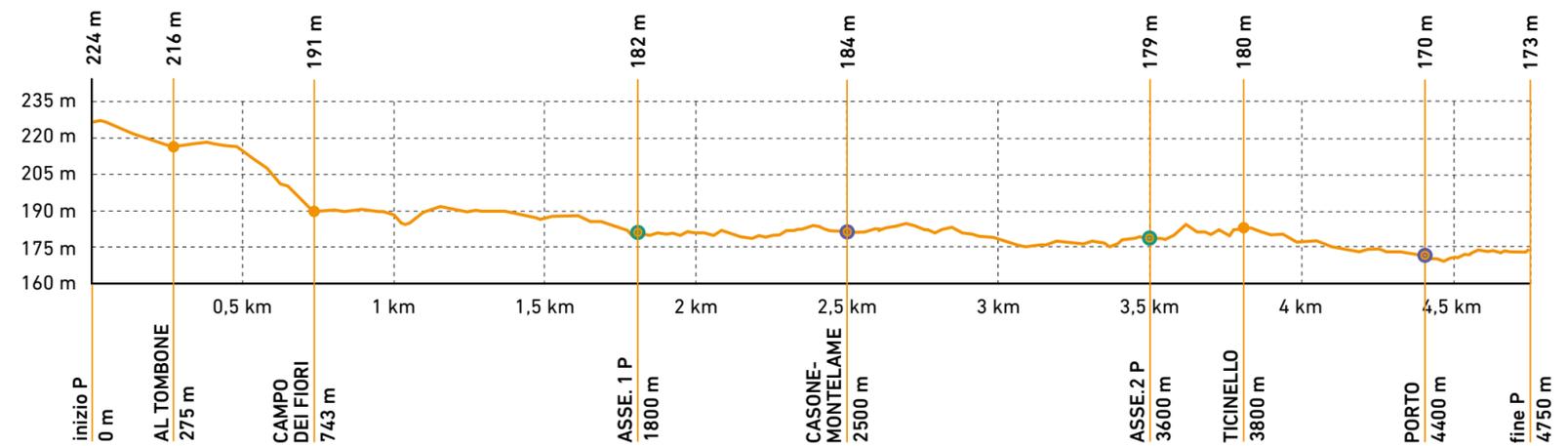
Ciclabile P / Inquadramento



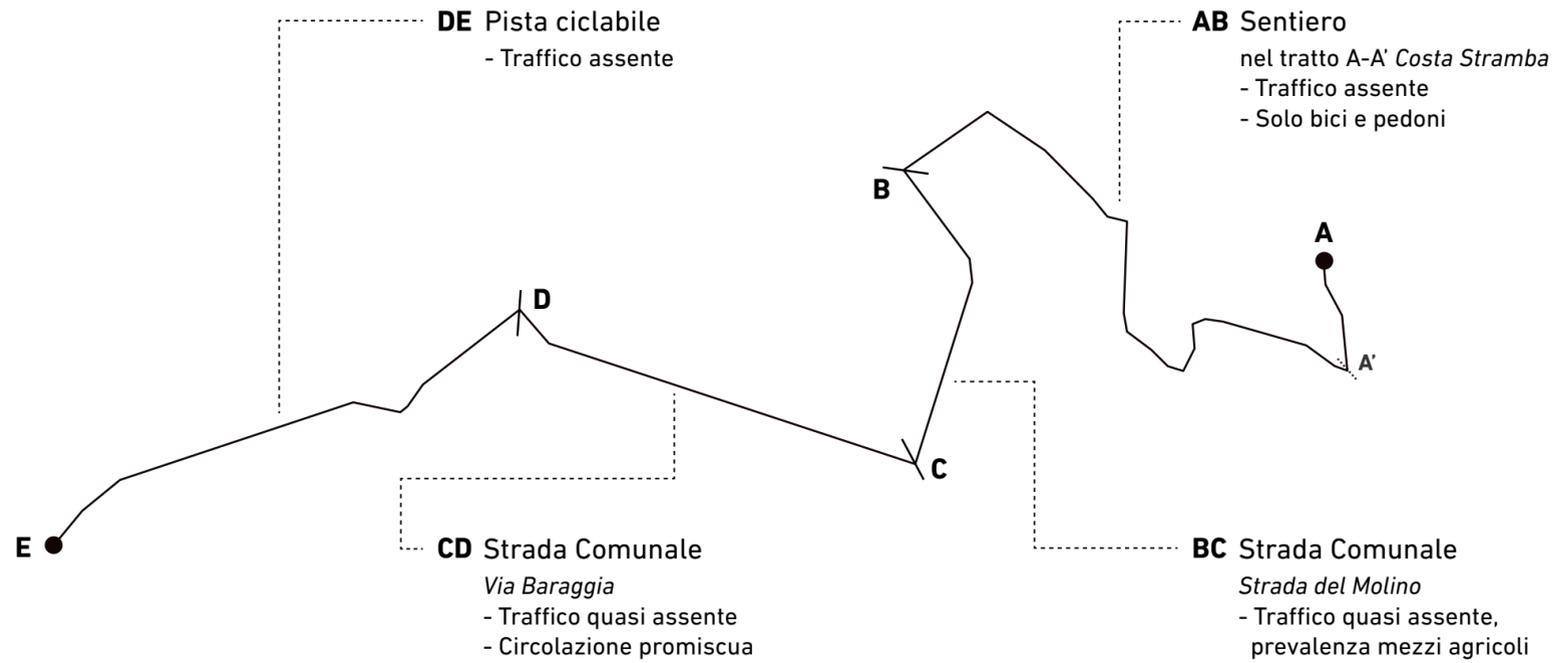
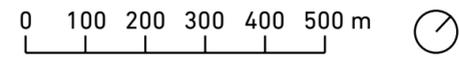
Ciclabile P / Inquadramento



Tempo di percorrenza
VP/P - P/MT 19 minuti P/MT - VP/P 22 minuti



Ciclabile P / Strade e fondi



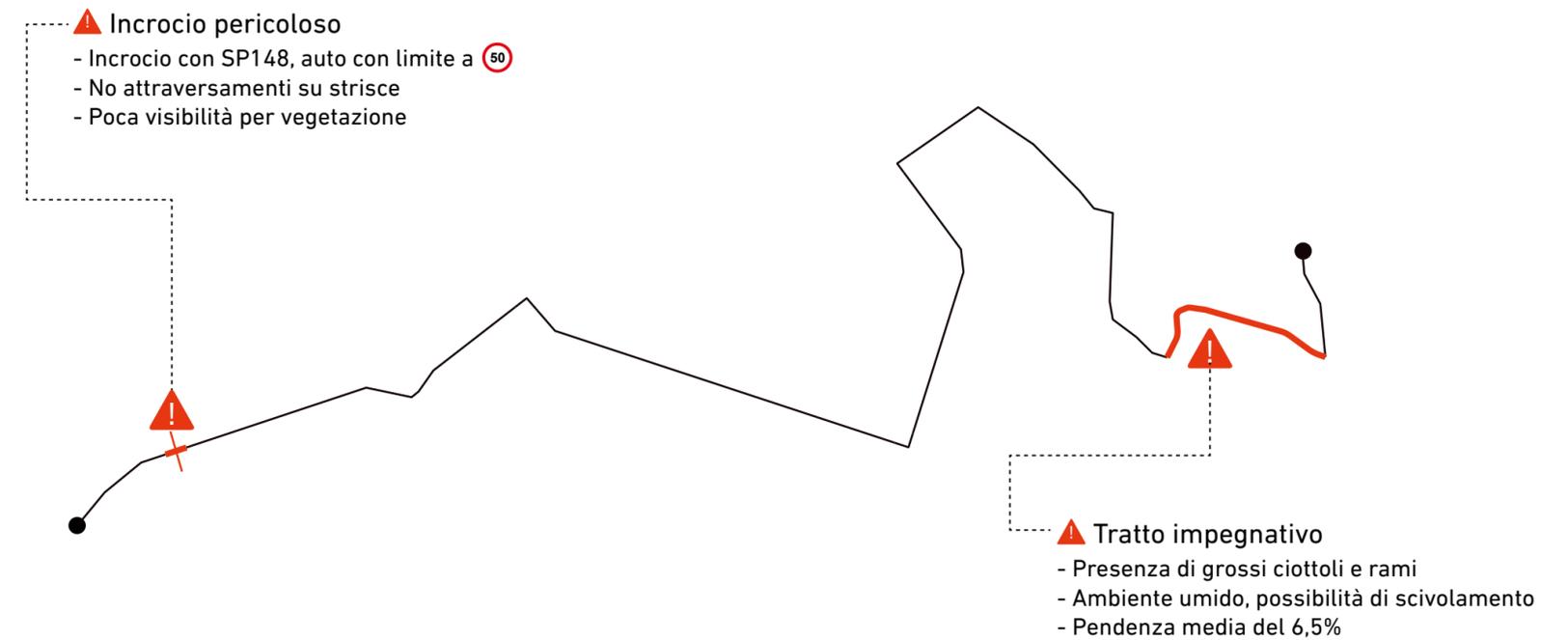
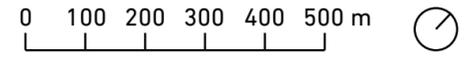
Asfalto
qualche buca - buone condizioni

Stabilizzato di cava
qualche avvallamento - discrete condizioni

Stabilizzato di cava
qualche tratto erboso - buone condizioni

Naturale in terra
- nel tratto A'-A'' presenza di grossi ciottoli e rami, ampiezza ristretta
- nei tratti A-A' e A''-B alternanza con parti erbose - discrete condizioni

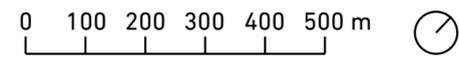
Ciclabile P / Criticità e soluzioni



● Incrocio
- Segnalare alle auto cicloitinerario
- Attraverso su strisce per bici

● Tratto impegnativo
- Monitoraggio costante per controllo ed eliminazione di grossi ciottoli e rami
- Consigliato a utenti allenati
- Per i principianti bicicletta a mano
- In bici consigliato in discesa (VP-P)

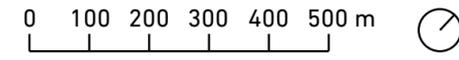
Ciclabile P / Mobilità integrata treno + bici



LEGENDA

| | | | |
|---------------------------------|-----------------------------------|--------------------|------------------------------|
| Capoluogo di regione | Capoluogo di provincia MAB Ticino | Aeroporti | Deviazione Marano Ticino |
| Capoluogo di regione MAB Ticino | Comune | Tratta ferroviaria | Assi P e MT |
| Capoluogo di provincia | Comune MAB Ticino | Tratta in bus | Link Centri Urbani VP-P |
| | | | Link stazione Varallo Pombia |

Ciclabile P / Tappe



| | | | |
|--------------------|---------------|---------------------------|-------------------------------------|
| Link Devia.2 P | Link Asse.2 P | Link Asse.1 P | Campo dei Fiori |
| Cascina Baraggiola | Baraggia | Bosco di quercu-carpineti | Castagni, pini e querceti di rovere |
| Pioppeto | Baraggia | Bosco di quercu-carpineti | Castagni, pini e querceti di rovere |

Porto

Asse.2 P

Asse.1 P

Campo dei Fiori

VP/P

P/MT

Ticinello

Casone-Montelame

Al Tombone

Acqualino

Bosco di quercu-carpineti e robineti

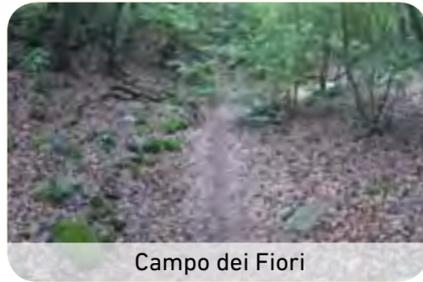
Link Devia.2 P

Pini e querceti di rovere

Tombone

Isola

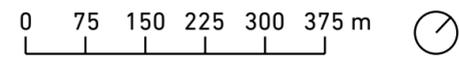
Ciclabile P / Tappe



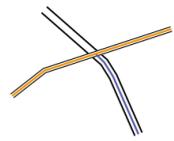
Ciclabile P / Tappe



Ciclabile P / Segnaletica per il cicloturista

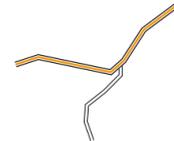


1



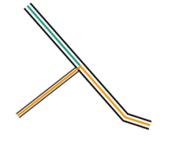
- Direzione corretta
- PORTO
- Devia.2 P
- Cascina Baraggiola
- Pioppeto

2



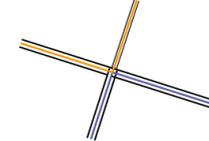
- Direzione corretta
- TICINELLO
- Sentiero 2°
- Bosco quercu-carpineti e robinieti

3



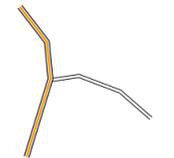
- Direzione corretta
- ASSE.2 P
- Baraggia

4

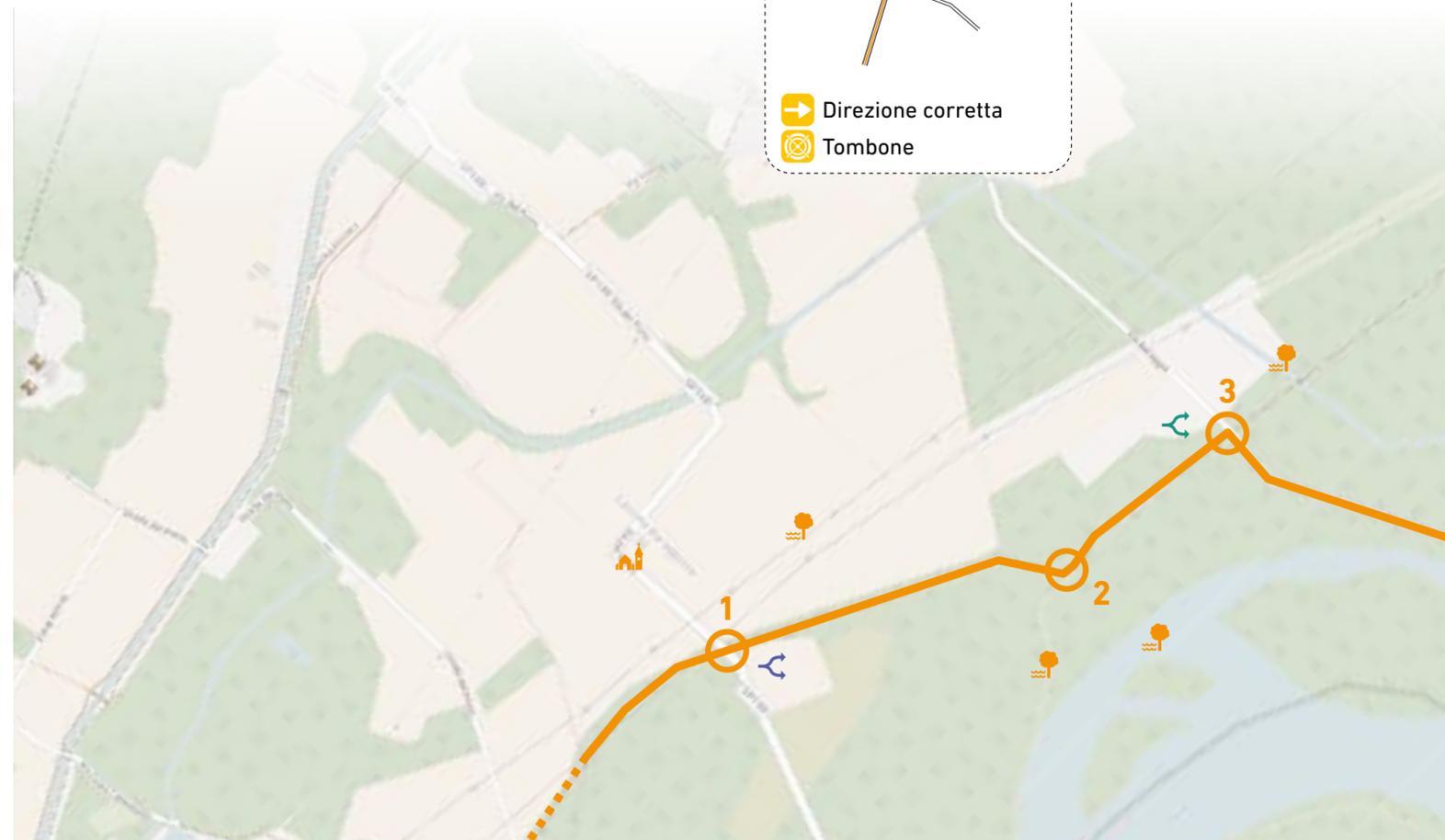


- Direzione corretta
- CASONE-MONTELAME
- Devia.1 P

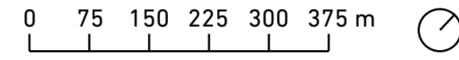
5



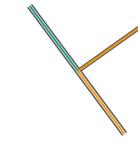
- Direzione corretta
- Tombone



Ciclabile P / Segnaletica per il cicloturista



6



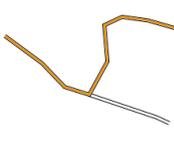
- Direzione corretta
- ASSE. 1 P
- Bosco quercu-carpineti

7



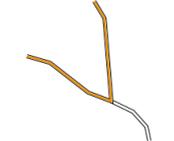
- Direzione corretta

8



- Direzione corretta
- CAMPO DEI FIORI
- Castagni, pini e querceti di rovere

9



- Direzione corretta
- TOMBONE
- Isola



PERCORSI CICLABILI E AUDIOGUIDE

LINEE GUIDA

Riuscire a rendere a disposizione di tutti gli utenti interessati l'intero sistema di viabilità ciclistica progettata è una sfida che, se ben concretizzata, permette al turista di muoversi autonomamente e in sicurezza sul territorio. Avere a portata di mano tutte le informazioni necessarie su tracciati, su beni culturali e naturalistici e sulle strutture ricettive e ristorative è uno dei principi chiave per dare la possibilità al cicloturista di crearsi in totale libertà e indipendenza un itinerario mirato alla scoperta del territorio, tra le sue curiosità e le sue bellezze.

DESCRIZIONE

L'individuazione e l'analisi di tracciati sicuri, lineari e facilmente percorribili è uno dei principali output progettuali che verranno resi a disposizione degli Enti Parco al fine di poterli prendere a modello per la formulazione dell'intera rete di percorsi.

Ma che cosa viene riportato al cicloturista di tutte queste considerazioni e dati raccolti? Come può essere certo di seguire le strade corrette durante il suo tragitto e di avere in mano tutti gli strumenti utili per la formulazione di un itinerario in linea con le sue esigenze personali?

Anzitutto, i percorsi ciclabili individuati vengono contrassegnati da colori differenti anche a livello di segnaletica (pur rimanendo all'interno delle norme dettate dal *Codice della strada*) e di mappe, così da avere un costante riferimento al tratto attraversato e all'orientamento rispetto all'intero territorio. Questi tracciati vengono corredati di tutte le informazioni necessarie per permetterne una buona conoscenza e praticabilità. I principali dati riportati sono il profilo altimetrico, i fondi stradali, le tappe strutturate, una mappatura fotografica e i punti di interesse attraversati. Tra questi ultimi vengono individuati i beni culturali e naturalistici più rilevanti presenti nell'area.

Una volta raccolti tutti questi dati, il cicloturista sarà in grado di selezionare le tratte di suo interesse e formulare un suo itinerario basandosi in primis sul livello di difficoltà ricercato (dato dal profilo altimetrico del tracciato, dai fondi stradali percorsi e dal loro stato di manutenzione) e dalle caratteristiche dell'ambiente circostante.

È inoltre possibile scegliere di percorrere degli itinerari lineari o ad anello: questa caratteristica è data dal fatto che, anche all'interno dei centri urbani, si è prestata particolare attenzione, in fase di progettazione, alla viabilità da entrambe le direzioni dei singoli segmenti presi in analisi.

Oltre ai dati direttamente collegati al tracciato di suo interesse, il cicloturista baserà necessariamente la strutturazione del suo itinerario anche in relazione all'offerta ricettiva e ristorativa presente sul territorio, nonché alle sue peculiarità culturali e naturalistiche.

In sintesi, tutti i dati resi a disposizione all'utente finale riguardano la fruizione del territorio nel suo complesso, offrendogli un'analisi e un'individuazione di:

- tutte le caratteristiche dell'area utili alla formulazione di un itinerario personale;
- luoghi di interesse culturale, storico e naturalistico limitrofi ai tratti attraversati;
- strutture ricettive e ristorative a cui potersi rivolgere per l'accoglienza;
- principali servizi legati al mondo della bicicletta e al suo uso (come il noleggio o la mappatura dei punti acqua presenti lungo il percorso).

STRUTTURAZIONE DEL SERVIZIO SUL TERRITORIO

La restituzione pratica di questo servizio si concretizza attraverso diversi mezzi.

Da una parte nella strutturazione di una segnaletica, descritta in precedenza, funzionalmente ben progettata e con una riconoscibilità visiva. Questo permette al cicloturista di muoversi in piena autonomia sul territorio anche in mancanza di una cartina costantemente a portata di mano.

Un altro strumento essenziale è la creazione di un sistema di mappe cartacee completo e coerente, con tutte le informazioni necessarie sopra citate. In questo modo si può tramettere una visione di insieme di tutta l'area e una percezione dettagliata dei principali luoghi di interesse sui quali focalizzare l'attenzione. Inoltre, il senso stesso con cui si sono state formulate delle tappe lungo il percorso è quello di agevolare la conoscenza immediata del luogo e offrire dei punti di possibile sosta in cui il tratto presenti delle peculiarità specifiche da un punto di vista culturale o naturalistico.

Ma la conoscenza del territorio, soprattutto dell'area naturalistica all'interno del Parco, non passa totalmente attraverso una mappatura statica delle sue particolarità. Gli Enti Parco formano e rendono a disposizione dei turisti delle guide naturalistiche per la scoperta dell'ambiente naturale della Valle del Ticino. Questo servizio può essere integrato a quello proposto dal progetto, così da permettere uno scambio di conoscenze ed una scoperta del territorio molto più dinamica e variegata.

TRAMITE APPLICAZIONE

Il servizio è usufruibile anche attraverso l'applicazione progettata. Nella sezione riguardante i percorsi ciclabili (*Percorsi*) si sono volute inserire informazioni dettagliate e approfondite per una buona percorribilità del tratto.

Al fine di facilitare il cicloturista nella fruizione del servizio, si sono voluti porre dei vincoli per la formulazione dell'itinerario personale:

- le tratte sono volutamente pilotate, ovvero non è possibile inserire un punto di partenza o di arrivo sulla mappa interattiva totalmente a caso, ma si verrà direzionati verso il punto più vicino del percorso ciclabile strutturato;
- si ha la possibilità di personalizzare il percorso impostando il grado di difficoltà desiderato e la tipologia di itinerario da seguire (lineare o ad anello);
- sul tratto selezionato è possibile visualizzare o inserire le criticità riscontrate durante la percorrenza. In questo modo, oltre ad aumentare il rapporto tra l'utente e il territorio, si crea anche un servizio di feedback utile agli Enti Parco per tenere sotto controllo il grado di manutenzione dei tracciati;
- la visualizzazione degli assi suddivisi in tappe, con delle schede tecniche che ne offrano una descrizione dettagliata;
- la possibilità di scaricare le mappe e i tracciati GPS degli itinerari progettati, così da averli disponibili anche offline (dettaglio particolarmente rilevante dal momento che buona parte della Ciclabile Parco attraversata non è coperta da segnale di rete);
- l'opportunità di attivare un'audioguida relativa ai principali punti di interesse attraversati, così da poter scoprire il territorio in modo dinamico e coinvolgente. È possibile scegliere se far avviare le singole audioguide manualmente o automaticamente, impostandone l'attivazione tramite segnale GPS.

TOUR GUIDATI

LINEE GUIDA

La conoscenza e la scoperta dei piccoli centri urbani sono aspetti raramente toccati dai sistemi strutturati di tour guidati: questo è dimostrato dalla difficoltà nel trovare esempi di visite guidate informali ma diffusamente conosciute su modello della *Jane's walk*.

La volontà, quindi, di creare un servizio di tour guidati non convenzionali nasce dalla scelta di incentivare una relazione tra il cicloturista e il luogo a cui si avvicina. Non si vuole creare una tipologia di turismo che sfrutti il territorio, ma, al contrario, che si rapporti con esso e ne colga il reale valore culturale e sociale. Quale modo migliore se non quello di far raccontare il luogo, la città, gli spazi da chi li vive quotidianamente e ne coglie ogni giorno le dinamiche e le potenzialità?

Per i cittadini avere la possibilità di mettersi in gioco in prima persona per il proprio territorio è una grande opportunità a livello sociale: rafforzare la rete di attori e di relazioni e mantenere attivo l'interesse culturale per un luogo permette di valorizzarlo, prendersene cura, custodirlo e preservarlo.

DESCRIZIONE

Il servizio proposto vuole dare la possibilità di offrire o ricevere una visita guidata dei singoli comuni non necessariamente convenzionale o preimpostata, ma con uno svolgimento personalizzato e dinamico.

Per una buona formulazione del tour è importante segnalare a chi ci si rivolge (quale tipo di cicloturista si vuole intercettare) e come si svolgerà (ad esempio a piedi o in bicicletta in base al tratto urbano visitato). Lo svolgimento del servizio dei tour si rivolge ad una duplice utenza: da una parte i proponenti, ovvero coloro che decidono di mettersi in gioco in prima persona nella formulazione e nell'accompagnamento di una visita; dall'altra i turisti, ovvero coloro che decidono di usufruire di una delle proposte presentate.

Dal punto di vista dei proponenti la formulazione del servizio segue questa dinamica: il cittadino predispone un tour, pensato in tutti i suoi aspetti (orario, luogo di ritrovo, mezzo di spostamento, itinerario e narrazione, possibilmente anche in lingua inglese), che propone agli Enti Parco promotori e responsabili del progetto. Questi ultimi si occuperanno di valutare che il tour presentato sia coerente e consono alle finalità culturali del servizio e che risponda a tutti i requisiti necessari per una buona conoscenza del territorio. Se si viene approvato l'Ente stesso si procederà con la pubblicazione della visita guidata; in caso contrario può decidere di non ritenerlo opportunamente formulato o di consigliare delle modifiche e degli accorgimenti prima di proporlo al pubblico.

Il proponente della visita guidata potrà avere come forma di "compenso" uno sconto consistente nelle strutture ricettive convenzionate con gli Enti Parco che deciderà di rendere parte del proprio tour, durante l'ora dei pasti o in altri momenti della giornata.

Per quanto riguarda il cicloturista, invece, il servizio si presenta in modo molto più semplice e diretto, in modo da incentivarlo a prenderne parte. L'utente decide in quale zona della Valle del Ticino desidera formulare il proprio itinerario e cerca di capire se in quell'area sono stati proposti dei tour a cui poter partecipare. Se la risposta è affermativa, lo prenota e si presenta il giorno stesso della partenza.

STRUTTURAZIONE DEL SERVIZIO SUL TERRITORIO

Per rendere effettivo questo servizio sarà necessario trovare degli enti associati (quali Uffici turismo comunali, Enti parco, ProLoco, associazioni) che all'interno della loro sede siano disposti a ricevere fisicamente o virtualmente i turisti interessati, così da informarli su quali siano i tour attivi, il loro luogo di svolgimento e il giorno di partenza. Dopo aver raccolto le partecipazioni, dovranno contattare via mail il proponente per effettuare la prenotazione delle persone che hanno deciso di aderire allo specifico tour.

TRAMITE APPLICAZIONE

Il servizio è usufruibile anche attraverso l'applicazione progettata. Nella sezione riguardante i tour guidati (*Tour*) vi è la possibilità di strutturarli o di prenotarli in totale autonomia.

Se il proponente decide di formulare una visita guidata compila il format presente nella specifica sezione e invia la proposta. Gli Enti Parco la riceveranno e la valuteranno tramite sito di BackOffice, decidendo di renderla visibile o meno sull'applicazione.

Se il cicloturista desidera prenotare un tour andrà nell'apposita sezione, selezionerà il Comune di suo interesse e leggerà le descrizioni dei tour presentati per quell'area. Una volta individuata e scelta la visita guidata, l'utente la potrà prenotare tramite l'applicazione stessa. Dopo aver effettuato questa operazione si sbloccherà anche la possibilità di inviare un feedback sull'esperienza vissuta, che non sarà visibile ai proponenti stessi e nemmeno agli altri utenti dell'App, ma verrà inviata direttamente agli Enti Parco per valutare la validità della proposta offerta.

STRUTTURE RICETTIVE E RISTORATIVE

LINEE GUIDA

La cultura di un territorio passa anche attraverso la sua offerta enogastronomica e il suo concetto di ospitalità. L'obiettivo è quella di strutturare un servizio volto alla formazione di una rete locale di strutture ricettive e attività ristorative che abbiano una visione lungimirante orientata alla creazione di un'offerta turistica sostenibile e culturalmente valorizzante.

Incentivare le strutture a migliorare l'offerta sarà utile da una parte per rafforzare (e in alcuni casi proprio creare) i legami con gli Enti Parco e dall'altra ad avere, tramite questa connessione, una maggiore visibilità.

Per quanto riguarda le strutture ricettive, i requisiti di partenza necessari al raggiungimento di questa finalità sono:

- ospitare un numero limitato di persone, così da non avere un impatto negativo rispetto all'affluenza turistica sul territorio;
- avere la possibilità di creare un rapporto diretto tra il turista e l'offerente;
- essere il più possibile *bike friendly*, ovvero offrire dei servizi rivolti specificatamente ai cicloturisti come ad esempio attrezzature di prima riparazione, possibilità di lavaggio e parcheggio coperto per la bicicletta.

Per questo motivo, come già precedentemente approfondito, le strutture ricettive prese in analisi sono principalmente quelle di tipo *extralberghiero*, come Bed&Breakfast a gestione familiare, ostelli, foresterie, campeggi, agriturismi con servizio di affittacamere.

Per quanto riguarda le attività di ristorazione, il servizio deve strutturarsi attraverso un'offerta culinaria legata alla tradizione, ossia che presenti e valorizzi i prodotti e i piatti locali, e che sia in grado di creare e incentivare costantemente una connessione con il territorio stesso, attraverso la creazione di una rete con i produttori del luogo. Per questo motivo, le tipologie ristorative prese in analisi sono prevalentemente quelle legate alla *ristorazione tipica*, come ristoranti tradizionali, agriturismi, trattorie e osterie.

DESCRIZIONE

Attraverso una mappatura sul territorio delle strutture ricettive e ristorative presenti si potrà avere un quadro dell'offerta attuale, sia in termini di ospitalità notturna che di proposta enogastronomica.

Ad analisi conclusa, le principali possibilità che potranno essersi riscontrate saranno:

- la presenza di strutture già di buon livello, alle quali verrà offerta direttamente la possibilità di associarsi al progetto;
- l'individuazione di strutture che non possiedono degli standard qualitativi sufficienti e per le quali, se si dimostrano interessate a mettersi in gioco, si dovranno strutturare delle occasioni di incontro e sensibilizzazione al tema dell'accoglienza per i ciclisti e del turismo sostenibile, nonché la possibile strutturazione di corsi di formazione specifici.

La necessità sarà dunque quella di stabilire dei requisiti di valutazione dell'offerta delle singole strutture: in merito a questo argomento l'Ente Parco lombardo della Valle del Ticino ha già individuato un criterio di autovalutazione (la *Carta dei Valori* che viene qui di seguito allegata) ma che necessita di un maggiore controllo qualitativo da parte dell'Ente stesso. I parametri presi in analisi riguardano prevalentemente la presenza di piatti tradizionali, la cooperazione con i produttori locali, il livello di sostenibilità della struttura, avere un'offerta culturale legata al territorio. A questi si aggiungeranno dei parametri volti a valutare fino a che livello le strutture analizzate sono *bike friendly*.

| Allegato coefficienti | |
|---|-----------|
| | Punteggio |
| 1. rispetto e valorizzazione del patrimonio naturalistico e ambientale del Parco attraverso modalità di gestione responsabili mirate a ridurre gli inquinamenti e gli impatti ambientali dei processi: | |
| utilizzo di prodotti detergenti a basso impatto ambientale | 2 |
| classificazione dell'immobile in classe energetica superiore o uguale alla classe C (Cened) | 4 |
| esclusivo utilizzo di elettrodomestici in classe A (normativa europea ERP – Energy Related Product) | 4 |
| utilizzo di almeno una delle seguenti fonti di energia rinnovabile: geotermico, eolico, biomassa legnosa, idrica, solare fotovoltaico e solare termico | 4 |
| utilizzo di due o più delle seguenti fonti di energia rinnovabile: geotermico, eolico, biomassa legnosa, idrica, solare fotovoltaico e solare termico | 11 |
| utilizzo di arcatori e/o frangigetto | 2 |
| presenza di impianti di fitodepurazione | 4 |
| recupero acque meteoriche e loro riutilizzo | 3 |
| presenza di contenitori per la raccolta differenziata e corretta gestione del ciclo dei rifiuti | 2 |
| 2. valorizzazione della cultura e dell'identità locale anche mediante l'utilizzo, per lo svolgimento della propria attività, di materiali, prodotti e servizi locali: | |
| appartenenza ai comuni del Parco | 2 |
| presenza di materiale informativo a disposizione del visitatore e/o altri servizi per la fruizioni (ad es. sale attrezzate per la proiezioni di filmati) | 3 |
| 3. impiego di prodotti, materie prime e ingredienti della filiera agro-alimentare dei Parchi: | |
| presenza di un menù basato sulle produzioni locali a marchio del Parco | 5 |
| presenza solo di menù basati sulle produzioni locali a marchio del Parco | 10 |
| 4. offerta e promozione di servizi, ricette locali e della tradizione dei Parchi: | |
| presenza nel menù di una ricetta locale | 3 |
| presenza nel menù di due o più ricette locali | 6 |
| 5. informazione a clienti e visitatori sulle caratteristiche e sui principali fattori di attrattività naturale, artistica e culturale dei Parchi: | |
| partecipazione a corsi di formazione del Parco | 3 |
| presenza di una postazione informatizzata a libera fruizione per la navigazione nel portale di marketing del Parco | 7 |
| presenza di una rete wifi con connessione internet | 4 |
| 6. cooperazione per la realizzazione di iniziative ad eventi atti a favorire lo scambio e l'incontro fra gli operatori del territorio per la promozione dei Parchi: | |
| disponibilità ad ospitare e/o a partecipare ad iniziative del Parco | 3 |
| Punteggio totale | 70 |

Range classe valutazione:

10 - 20



21 - 40



41 - 70



La buona strutturazione e l'avviamento efficiente di questo servizio possono portare numerosi vantaggi a tutti gli attori coinvolti in prima persona.

- da una parte gli Enti Parco avranno degli enormi vantaggi in termini di legame col territorio, talvolta molto limitato o superficiale;
- da un altro punto di vista le strutture ricettive e ristorative avranno maggiore visibilità e sponsorizzazione tramite i mezzi offerti dal parco. Per mantenere sempre attivo il rapporto con gli Enti Parco potranno inviare, quando desiderano, una "proposta del giorno" legata alla preparazione di piatti tradizionali che verrà diffusa tramite il progetto stesso;
- infine, per il turista si strutturerà un sistema di convenzioni, ovvero se prenota tramite il progetto avrà una riduzione sui prezzi di vitto e alloggio e tenderà in questo modo a rivolgersi presso le strutture convenzionate.

STRUTTURAZIONE DEL SERVIZIO SUL TERRITORIO

Come per i tour guidati, per rendere effettivo questo servizio sarà necessario trovare degli enti associati (quali Uffici turismo comunali, Enti parco, ProLoco, associazioni) che all'interno della loro sede siano disposti a ricevere fisicamente o virtualmente i turisti interessati, così da informarli su quali siano le strutture convenzionate e come poterle prenotare. Gli uffici avranno dunque la responsabilità di mettersi in

contatto con l'attività ristorativa o extralberghiera scelta dal cicloturista: questo passaggio tramite intermediario garantisce che le suddette prenotazioni passino attraverso il progetto e che quindi gli utenti possano accedere al sistema di sconti e convenzioni.

TRAMITE APPLICAZIONE

Il servizio è usufruibile anche attraverso l'applicazione progettata. Nella sezione riguardante le strutture ricettive e ristorative (*Mangiare e dormire*) sarà possibile visualizzare tutte le strutture presenti sul territorio, tuttavia solo quelle attualmente convenzionate avranno una scheda di approfondimento apposita. Da questa pagina i turisti potranno ricavare informazioni utili come orari, contatti, tipologia di offerta, "la proposta del giorno" (qualora fosse presente) e la possibilità di prenotare in via telematica, così da accedere al sistema di convenzioni legato al progetto.

APPLICAZIONE

LINEE GUIDA

La scelta di strutturare anche un'applicazione da utilizzare come mezzo di diffusione del progetto MEET nasce da una concatenazione di motivi.

Anzitutto, è stata sviluppata una ricerca approfondita sui principali strumenti utilizzati dai cicloturisti per muoversi autonomamente su un territorio. A conclusione di questa analisi si è valutato che le applicazioni sono un mezzo già molto diffuso (se non quasi il principale), pratico, funzionale e in continuo sviluppo rivolto a questa tipologia di utenti.

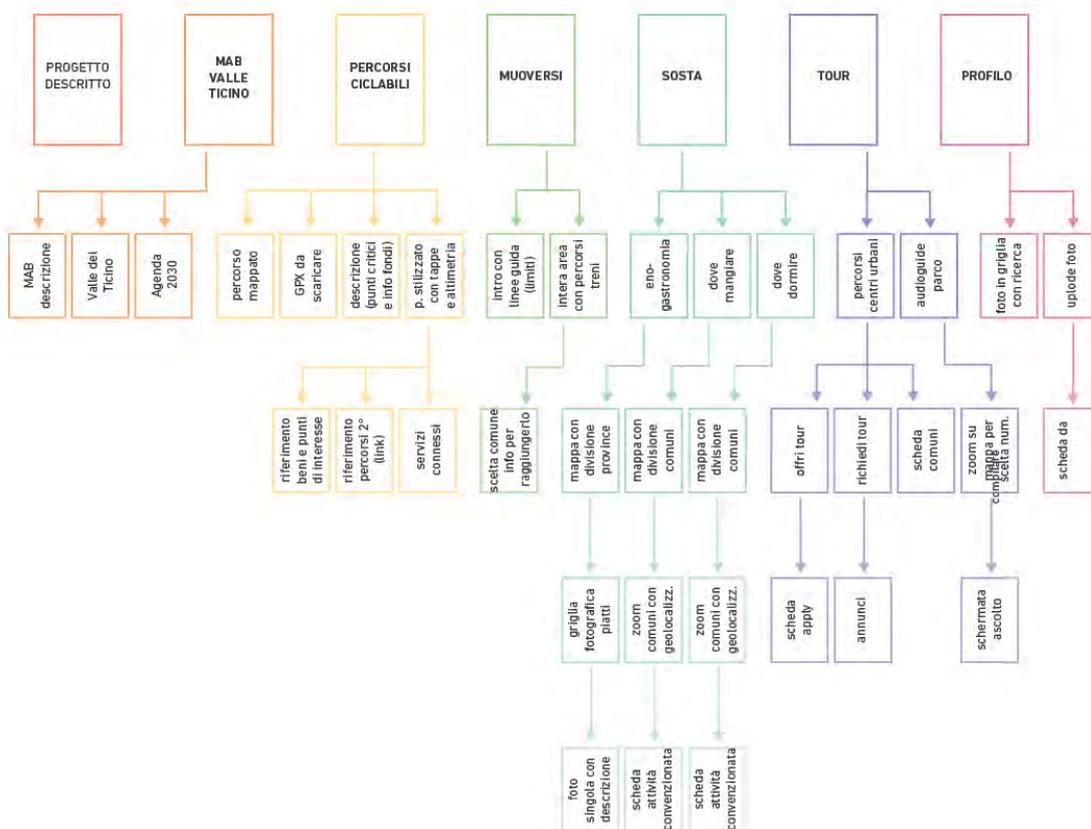
La possibilità di dematerializzare un servizio ne diminuisce l'impatto sul territorio, soprattutto in termini di materiale stampato (cartine, cartelli) e di necessità di sopralluoghi volti alla manutenzione dei percorsi ciclabili (risolto attraverso un sistema di feedback diretto da parte dell'utente).

Inoltre, avere la possibilità di tenere sotto mano tutte le informazioni in un supporto unico, compatto e di poco ingombro quale uno smartphone, ne agevola l'utilizzo e l'efficacia funzionale.

Anche la facilità nell'organizzazione e nella strutturazione delle informazioni è di grande aiuto. Avere una grande banca dati usufruibile offline dà al cicloturista la possibilità di muoversi sul territorio in autonomia e indipendenza.

È infine un mezzo che permette una comunicazione diretta tra l'Ente proponente e l'utente finale: attraverso la strutturazione di una sezione di news, della continua possibilità di modifica e aggiunta di informazioni in tempo reale il rapporto diventa immediato ed efficace.

Per gli Enti Parco vi è anche un altro aspetto vantaggioso nel proporre un'applicazione: essa permette di ricavare delle statistiche riguardo l'affluenza turistica sul territorio. Infatti, potenzialmente, più utenti scaricano l'App o prenotano tramite essa, più informazioni sull'afflusso il parco potrà accumulare. Questi dati potranno essere utili per fare delle analisi e delle statistiche sull'offerta proposta e sull'efficacia del progetto, informazioni di cui attualmente gli Enti parco sono estremamente carenti, data la natura "aperta" della fruizione del parco.



Sistema di icone e link

Tutte le icone sono state progettate per essere cliccabili o no in base al colore di riempimento:



Positivo: icone statiche, utilizzate unicamente per una sintesi grafica del concetto espresso



Negativo: icone interattive, premendole si viene rimandati o a un'altra schermata dell'applicazione oppure ad un link esterno

Online/offline

Alcune sezioni dell'applicazione sono disponibili unicamente online, poiché, per non appesantirla, si è scelto di rendere fruibili tutte le informazioni tramite connessione internet. Tuttavia, alcune funzionalità sono essenziali al cicloturista per potersi muovere sul territorio anche in assenza di connessione: la maggior parte dei dati riguardanti i percorsi ciclabili (mappe, itinerari strutturati, tracciati) sono quindi scaricabili su volontà dell'utente stesso. Qualora non fossero più necessari possono essere eliminati così da non caricare lo smartphone di dati vecchi.

Login/logout

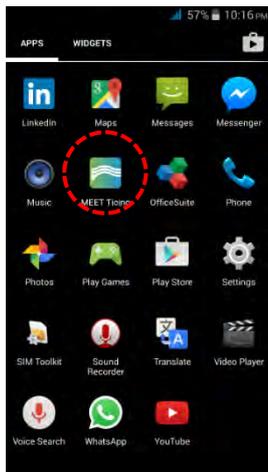
Non si è voluto porre come vincolo per l'utilizzo dell'applicazione quello di creare un account personale.

Non necessariamente tutti gli utenti desiderano farne un largo uso, magari utilizzandola solo a scopo informativo, e rischiava di diventare essere un parametro eccessivamente vincolante.

Sono state, dunque, rese ad accesso libero tutte le sezioni per le quali il cicloturista non necessita di compiere azioni di feedback. Al contrario, la possibilità di aderire a un tour, prenotare una struttura ricettiva e ristorativa, effettuare dei download e accedere ad alcune sezioni del profilo personale saranno a disposizione solo degli utenti iscritti.

I colori

La scelta di diversificare le sezioni attraverso colori differenti è stata legata all'immediatezza visiva nell'orientarsi all'interno dell'applicazione. I dati inseriti sono numerosi e toccano diversi aspetti dell'esperienza del cicloturista, era quindi necessario trovare dei riferimenti diretti per identificare l'area di ricerca.



HOME SMARTPHONE

Inserimento del logo "MEET Ticino" all'interno di un esempio di schermata Home di uno smartphone.

- Le proporzioni mantenute sono quelle delle icone più diffuse
- I colori sono i due presenti nel logo ufficiale
- La scelta di adottare solo l'icona del ponte/fiume è legata al fatto che l'immagine visibile sul logo è molto piccola e inserendolo con la nomenclatura completa si sarebbero persi tutti i dettagli



SPLASH SCREEN

Il loader (o splash screen) è una schermata molto importante nelle applicazioni. Corrisponde all'immagine che viene visualizzata quando un'App è in fase di caricamento e determina il tempo necessario perché si inizializzino dei processi di background utili a farla avviare.

In questo caso si è scelto di utilizzare questa schermata per presentare il nome del progetto in forma estesa, sfruttandola per dare già delle informazioni sull'acronimo MEET.



HOMEPAGE MEET TICINO

L'obiettivo di questa schermata è quello di dare a colpo d'occhio una panoramica sull'offerta proposta dal progetto.

- Il logo in alto e centrato è il primo elemento testuale che viene visualizzato
- La foto del Ticino scelta come sfondo è emblematica perché offre una percezione visiva di cos'è una Riserva della Biosfera MAB: sono presenti elementi naturali accostati ad aree antropizzate e urbanizzate
- Le sei sezioni sono identificate da colori differenti
- La schermata a sinistra mostra come vengono visualizzate le sezioni accessibili solo tramite login



MEET TICINO

La descrizione del progetto appare a pop-up cliccando sopra all'icona del logo dalla homepage.

Il testo è diretto e lineare, strutturato secondo le quattro parole chiave del progetto, ovvero Movimento, Educazione, Esplorazione e Turismo.



TENDINA OPZIONI HOMEPAGE

Dalla tendina in alto a sinistra è possibile selezionare la lingua desiderata tra italiano, inglese e tedesco. La scelta di inserire quest'ultima è legata alla possibile ampia affluenza tedesca di cicloturisti sul territorio della Valle del Ticino.



LOGIN

Dalla tendina presente nella homepage è possibile accedere alla sezione login. L'utente può decidere di registrarsi tramite social Facebook o creando un account apposito.



SEZIONE MAB

In questa sezione verranno presentate a livello informativo tutte indicazioni per comprendere cos'è una Riserva della Biosfera MAB e in particolare cos'è la Valle del Ticino. Si articola in quattro ulteriori sottosezioni contenenti differenti tipologie di informazioni che qui di seguito verranno esplicitate e approfondite.



MAB – PROGRAMMA MAB UNESCO

È presente una breve descrizione di inquadramento su cos'è il Programma MAB, con inseriti i link di rimando alle pagine web dell'UNESCO e del MAB Programme.



MAB – VALLE DEL TICINO

Questa sottosezione è dedicata appositamente alla presentazione della Riserva della Biosfera Valle del Ticino. Tramite quest'area gli Enti Parco possono effettuare comunicazioni dirette con gli utenti (sezione *News*) e inserire delle informazioni utili sul territorio e su come accedervi (*Comuni* e *Trasporti*).



MAB – VALLE DEL TICINO – NEWS

Sono presenti gli avvisi pubblicati dagli Enti Parco. Possono essere informazioni di diverso tipo ma principalmente si suddividono in “eventi e attività” (identificato dall'icona A) e “articoli informativi” (icona B).



MAB – VALLE DEL TICINO – COMUNI

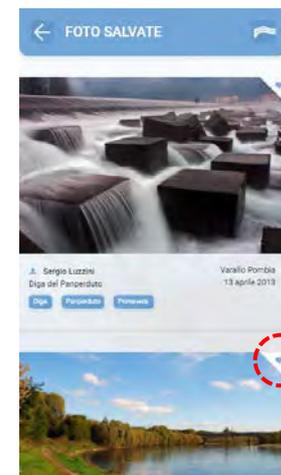
Vengono elencati tutti i comuni facenti parte della Riserva della Biosfera sia piemontese che lombarda (in zona *core*, *buffer* e *transition*) affiancati da un'icona di rimando al sito web del comune stesso.



MAB – VALLE DEL TICINO – TRASPORTI

La questione dell'intermodalità treno-bici è molto delicata. Per un'area così vasta non è stato possibile realizzare un'analisi dettagliata di come raggiungere ogni singolo centro urbano. Si è quindi optato per l'inserimento di dati di massima utili al trasporto della bicicletta su questi mezzi e i link diretti ai siti di Trenitalia e Trenord, le compagnie di ferroviarie che coprono l'intera area.

Per lo spostamento tramite autobus si sono indicati direttamente i siti delle Regioni, con un rimando alle sezioni dedicate alla programmazione del trasporto pubblico.



MAB – GALLERIA

Questa sezione è stata progettata per creare interazione tra il progetto e il cicloturista. Egli può caricare e visualizzare le foto inserite e rese pubbliche da altri utenti. Potrà salvare le immagini preferite, effettuare una ricerca tramite parole chiave o hashtag.



MAB – PARTNER

È qui presente un elenco, implementabile, degli attuali partner di progetto. Per ognuno è possibile cliccare sul riquadro ed essere rimandati al sito web di riferimento.



TOUR

Questa sezione potrà essere sbloccata solo previo login da parte dell'utente.

La ricerca di un tour parte dal singolo comune, dunque le prime schermate visibili sono la visione di insieme dell'intera Valle del Ticino e lo zoom, manuale, all'area di interesse. Quest'ultima operazione è possibile effettuarla anche attraverso l'identificazione della propria posizione tramite GPS.



TOUR - LUOGO

Una volta selezionato il comune di interesse si visualizzerà la schermata in cui vengono presentati tutti i tour attivi su quel territorio. Da qui può accedere alla scheda dettagliata di ogni singolo tour cliccando sopra al riquadro di quello individuato.



TOUR – LUOGO – SCHEDA

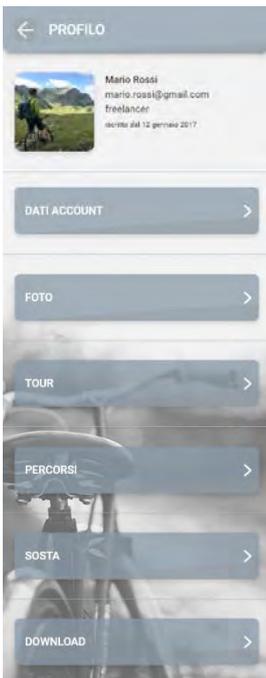
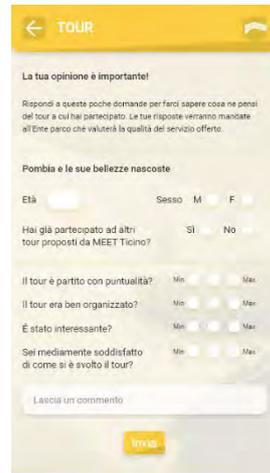
Si visualizza la scheda con tutte le informazioni riguardo al tour interessato. Oltre ad una serie di dati standard (titolo, luogo di ritrovo, orario, data e descrizione) è possibile visualizzare anche il profilo dell'utente che propone il tour e il numero di partecipanti attuali.



TOUR – LUOGO – SCHEDA - FEEDBACK

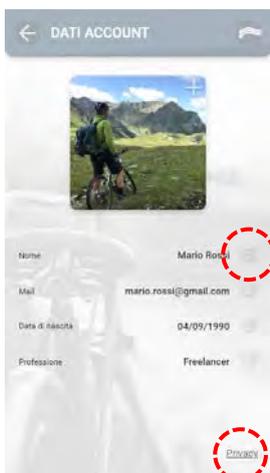
Quando si decide di prendere parte a un tour è necessario indicare il numero di partecipanti.

Una volta cliccato il tasto “Partecipa” si avrà la possibilità, a visita conclusa, di inviare un feedback agli Enti Parco in merito all’esperienza vissuta compilando un piccolo questionario.



PROFILO

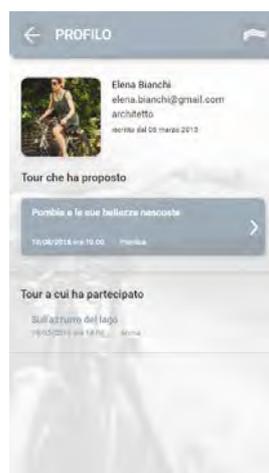
La maggior parte delle informazioni presenti in questa sezione sono rivolte agli utenti iscritti. Qui infatti il cicloturista ha la possibilità di visualizzare i propri dati personali, le foto che ha caricato o salvato, i tour a cui ha partecipato o che ha proposto in prima persona, gli itinerari salvati, i luoghi di interesse memorizzati e tutti i dati scaricati tramite download.

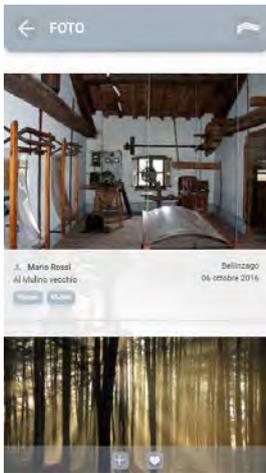


PROFILO – DATI ACCOUNT

In quest’area l’utente ha la possibilità di inserire o modificare i propri dati personali visibili dagli altri profili (schermata a destra di anteprima).

È inoltre qui presente la sezione legata alla *Privacy e al trattamento dei dati*.





PROFILO - FOTO

In questa sottosezione sono visualizzabili le foto caricate e salvate dall'utente.

Il format da compilare per il caricamento delle foto è il seguente:

- Inserimento di un'immagine, che rispetterà la proporzione di 3/2
- Titolo
- Luogo in cui è stata scattata
- Tag (massimo cinque, in modo che non ci sia il rischio che ne vengano inseriti di superflui solo per aumentare il raggio di visibilità della foto)



PROFILO – TOUR

Da quest'area è possibile proporre un tour o visualizzare quelli a cui si è preso parte.

Tra questi ultimi saranno visibili sia quelli attualmente prenotati, sia quelli salvati, sia l'archivio (non più cliccabile) dei tour a cui si è aderito in passato.

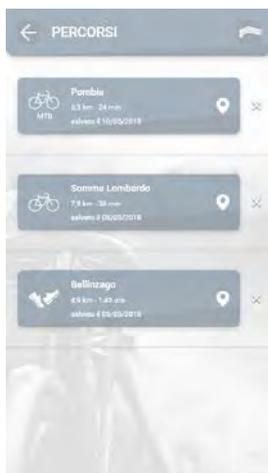


PROFILO – TOUR - PROPONI

Per proporre un tour è necessario seguire le linee guida indicate precedentemente nella descrizione del servizio.

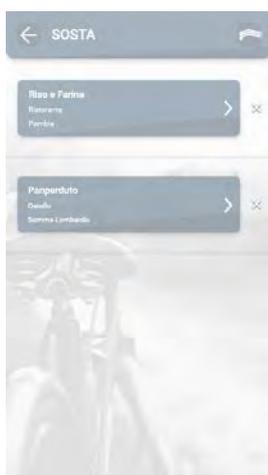
Per quanto riguarda l'invio della proposta agli Enti Parco si deve compilare un format prestabilito in cui inserire:

- Foto indicativa dell'area di svolgimento della visita
- Luogo di ritrovo
- Data e ora di partenza e arrivo
- Breve descrizione del tour (avendo cura di indicare tramite quale modalità ci si sposterà, se in bici o a piedi)



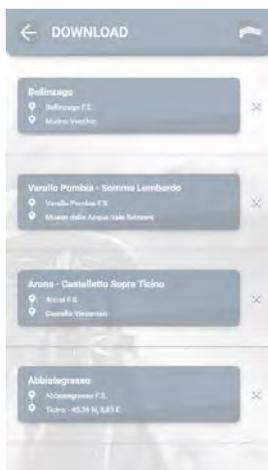
PROFILO – PERCORSI

Sono qui sintetizzati tutti gli itinerari creati in precedenza e salvati dall'apposita pagina. Le informazioni visualizzabili in quest'anteprima riguardano il mezzo di spostamento scelto (Mountain bike, city bike o a piedi), i comuni attraversati, i chilometri e il tempo medio stimato per percorrerli, la data di salvataggio del tracciato.



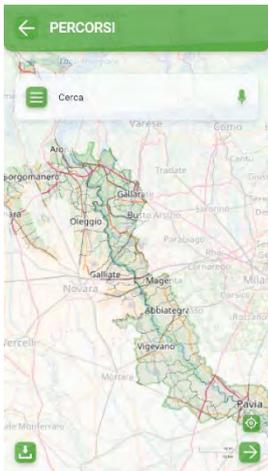
PROFILO – SOSTA

Le strutture ricettive e ristorative convenzionate presentano una pagina dedicata all'interno dell'applicazione. Queste schede possono essere salvate dal cicloturista, in modo da permettergli di mettersi in contatto con queste realtà anche in un altro momento.



PROFILO - DOWNLOAD

In questa sottosezione vengono visualizzati i singoli download effettuati dall'utente così da dargli la possibilità o di cliccarci sopra e ritornare sull'itinerario o, al contrario, di eliminarli, in modo da diminuire i dati accumulati nell'applicazione.



PERCORSI

Questa è probabilmente la sezione più importante per il cicloturista, poiché è da qui che ha la possibilità di visualizzare il territorio nella sua interezza e di capire quali siano i tracciati più sicuri percorribili, progettati dal servizio.

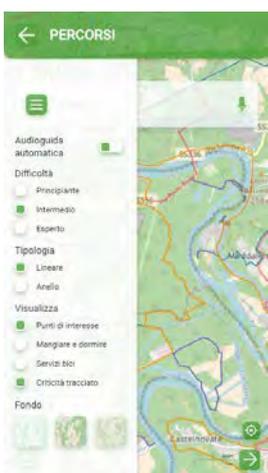
Nella mappa interattiva sono visualizzati con colori differenti i vari tipi di tracciati individuati dal progetto. La cartografia di base è presa da OpenStreetMap, un sito *open data* che rilascia le tavole sotto licenza Creative Commons Attribuzione (CC BY-SA).



PERCORSI – DOWNLOAD

Come anticipato, possono essere scaricate dall'utente le mappe del territorio così da averle disponibili anche offline.

Queste mappe vengono suddivise per aree, in modo da non costringerlo necessariamente a effettuare il download di tutta la Valle del Ticino (con una riduzione del peso dei dati scaricati)

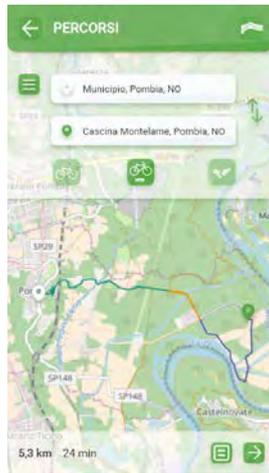
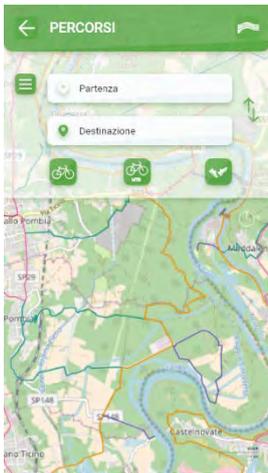


PERCORSI - IMPOSTAZIONI

Per la formulazione e la percorrenza del proprio itinerario, il cicloturista può gestire alcuni parametri che lo aiutano a strutturare un'esperienza soddisfacente legata alle proprie esigenze.

Le impostazioni su cui potrà muoversi sono:

- Livello di difficoltà dei tracciati (per principiante, intermedio o esperto)
- Tipologia di percorso (lineare o ad anello)
- Riferimenti sul territorio (visualizzazione di punti di interesse, luoghi di sosta, ristoro e servizi legati al mondo della bicicletta, criticità del tracciato)
- Tipologia di fondo visualizzato (tra quelli disponibili su OpenStreetMap)

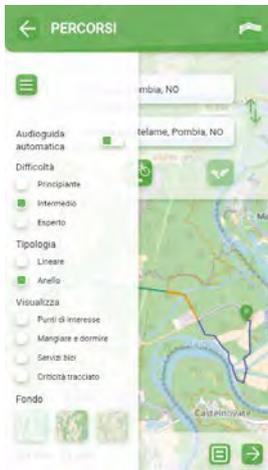


PERCORSI – ITINERARIO

Per formulare il proprio tracciato si inseriscono i dati di partenza, arrivo e tipologia di mezzo scelto (tra Mountain bike, city bike e a piedi).

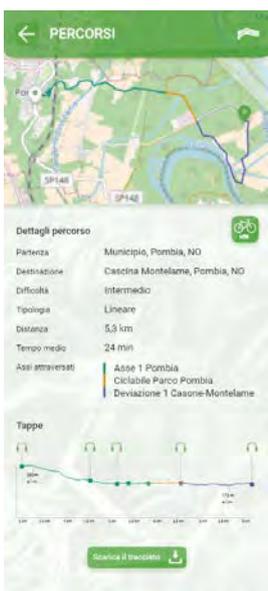
A seguito di questa operazione si può visualizzare il tratto selezionato suddiviso per colori, che corrispondono alle palette cromatiche identificative degli assi attraversati, la lunghezza e il tempo medio di percorrenza.

Importante sottolineare che i percorsi sono vincolati, ovvero non è possibile selezionare un punto di partenza o arrivo al di fuori di quelli individuati dal progetto. Qualora ciò accadesse si verrà di default rimandati presso il punto di accesso ai tracciati ufficiali più vicino.



PERCORSI – TIPOLOGIA

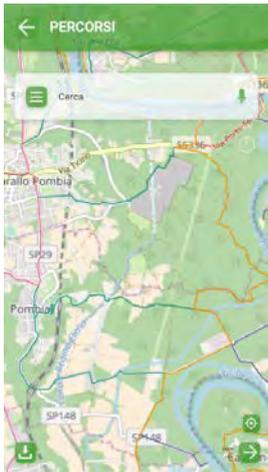
Lo stesso percorso individuato nelle schermate precedenti può essere anche impostato per diventare un itinerario ad anello, ovvero dal punto di partenza si giunge fino a quello di arrivo e si ritorna alla partenza passando per un altro tracciato. Il vantaggio di questa tipologia risiede nel permettere la strutturazione di itinerari anche relativamente brevi ma che offrano comunque una rapida conoscenza (non monodirezionale) del territorio attraversato.



PERCORSI – SCHEDE TECNICHE

Una volta strutturato il proprio percorso è possibile visualizzare una scheda tecnica con tutti i dettagli del tratto.

- Punto di partenza e arrivo
- Mezzo utilizzato
- Difficoltà selezionata
- Tipologia
- Lunghezza complessiva
- Tempo medio di percorrenza
- Asse attraversati con i relativi nomi e colori ufficiali
- Profilo altimetrico con la visualizzazione delle tappe presenti sul tratto e punti di attivazione delle audioguide
- Link per il download del tracciato



PERCORSI – GLI ASSI

Se si desidera possono essere cliccati anche i singoli tratti riconosciuti dal progetto. Una volta selezionati si aprirà una descrizione tecnica con tutte le caratteristiche di quel determinato asse contenute:

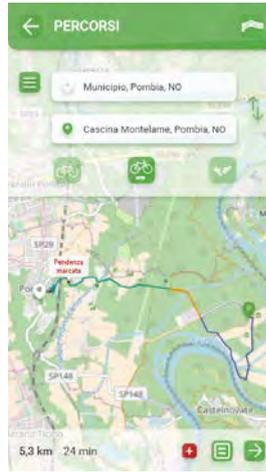
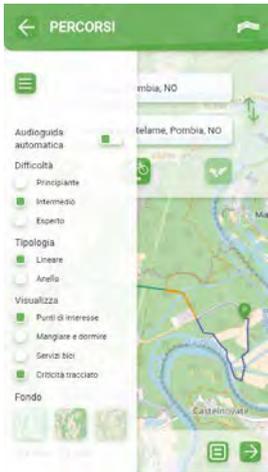
- Nome del tracciato
- Estremi dell'asse
- Livello di difficoltà medio
- Lunghezza complessiva
- Tempo medio di percorrenza in MTB
- Tappe individuate lungo il percorso con relative audioguide
- Profilo altimetrico
- Download del tracciato



PERCORSI – ASSI - TAPPE

Una volta aperta la scheda tecnica dei singoli assi è possibile cliccare sulle tappe. Per ognuna di esse è visualizzabile un piccolo approfondimento in cui viene inserita una fotografia del punto individuato e l'eventuale audioguida, gestibile manualmente, relativa a quel luogo.

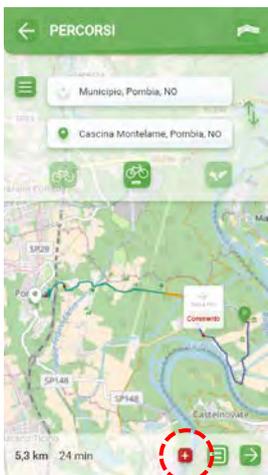




PERCORSI - CRITICITÀ

Sul tratto selezionato è possibile visualizzare o inserire le criticità riscontrate durante la percorrenza. In questo modo si crea un servizio di feedback utile agli Enti Parco per tenere sotto controllo lo stato di manutenzione dei tracciati. Questa funzione è accessibile solo tramite

login. Per aggiungere una criticità è necessario cliccare sopra il pulsante apposito, selezionare il punto in cui si è individuata e scriverne una breve descrizione. È possibile, eventualmente, caricare anche una foto del punto.



SOSTA



Questa sezione è finalizzata a presentare al cicloturista l'offerta ricettiva e ristorativa presente sul territorio, in modo da consentirgli di strutturare i propri itinerari anche con la consapevolezza di avere queste informazioni a portata di mano.

Sono state inoltre individuate due ulteriori sottosezioni, una riguardante l'offerta enogastronomica locale (così da capire quali sono i prodotti tipici del territorio e quale offerta troverà nelle strutture convenzionate) e una sui luoghi di noleggio bici presenti nell'area.



SOSTA – PRODOTTI LOCALI

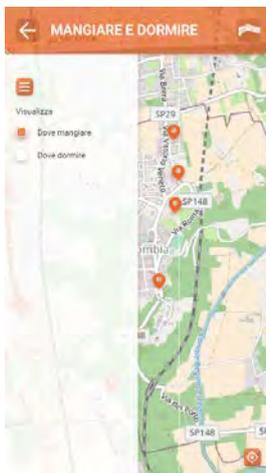
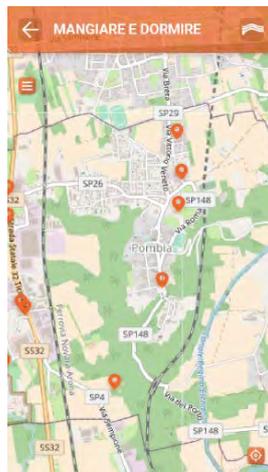
L'approfondimento riguardo i prodotti del territorio è accessibile selezionando sulla mappa interattiva proposta la Provincia di interesse.

Una volta cliccato sull'area di riferimento si apre una galleria fotografica dei prodotti stessi, così da incuriosire il cicloturista a provare e ricercare le pietanze raffigurate.



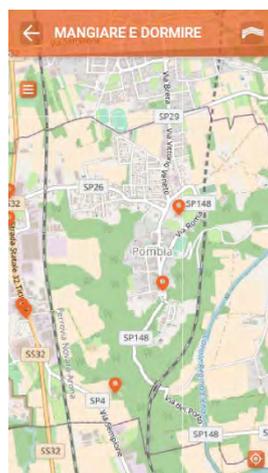
SOSTA – MANGIARE E DORMIRE

Anche in questo caso la mappatura delle strutture ricettive e ristorative non parte da un focus preciso, ma da un inquadramento di tutta l'area MAB. Sarà il singolo utente che andrà a zoomare sul comune di interesse, in base a quelli attraversati durante la strutturazione del proprio itinerario turistico.



SOSTA- MANGIARE E DORMIRE - IMPOSTAZIONI

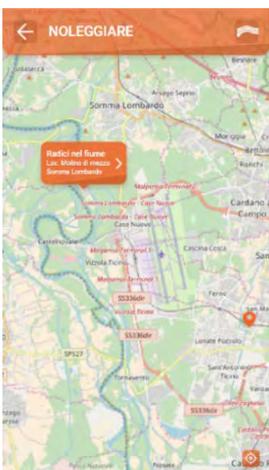
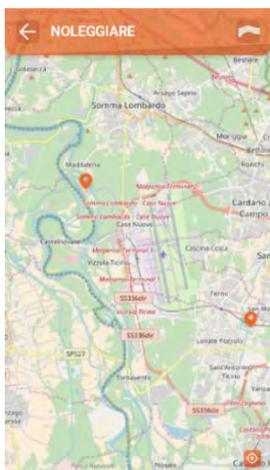
Inizialmente i punti visualizzata sulla mappa riguardano sia le strutture ricettive che quelle ristorative. L'utente ha però la possibilità di selezionare o deselezionare uno dei due campi in base alle necessità.





SOSTA - MANGIARE E DORMIRE – SCHEDE STRUTTURE

Dopo avere visualizzato su mappa la tipologia di attività di interesse, l'utente può cliccare sopra a uno dei punti mappati per avere maggiori informazioni riguardo quella specifica struttura. A livello di visualizzazione su mappa saranno presenti tutte le attività, tuttavia solo quelle convenzionate con l'Ente Parco avranno una scheda di approfondimento specifica tramite la quale il cicloturista potrà ricavare informazioni utili o prenotare tramite l'applicazione stessa (avendo in questo modo accesso ad uno sconto).



SOSTA - NOLEGGIO

Anche in questo caso, come per le strutture ricettive e ristorative, è presente una mappatura di tutti i luoghi del territorio in cui poter noleggiare una bicicletta ma vi è la possibilità di accedere alla scheda di approfondimento solo per quelli convenzionati.



CONTATTI

L'ultima sezione presente nell'applicazione è quella riguardante i contatti. Al suo interno sono presenti i riferimenti degli Enti Parco responsabili del progetto, (ovvero l'Ente Parco Lombardo della Valle del Ticino e l'Ente di gestione delle aree protette del Ticino e del Lago Maggiore), i link esterni riguardanti il progetto MEET Ticino e il numero per le chiamate di emergenza, il 112 (riconosciuto sia in Piemonte e in Lombardia e uniformato al sistema europeo).

SERVIZI SUL TERRITORIO

LINEE GUIDA

I servizi offerti dal progetto non si esauriscono attraverso la strutturazione di un'applicazione: essa è solamente uno strumento per la diffusione delle informazioni. Si ha dunque la necessità di avere a disposizione tutte le informazioni anche materialmente, così da raggiungere tutti i target di utenti interessati.

DESCRIZIONE

Qual è il luogo fisico in cui saranno disponibili tutte queste informazioni?

Per rendere effettivo questo servizio sarà necessario trovare degli enti associati che, all'interno della loro sede, siano disposti a ricevere fisicamente o virtualmente i turisti interessati. In base al legame che il singolo comune instaura con le realtà esterne, questi affiliati potranno essere Uffici Turismo comunali, ProLoco, enti attivi sul territorio legati alla fruizione e all'offerta culturale.

Le responsabilità di cui essi si dovranno prendere carico sono:

- Avere una buona conoscenza del progetto così da trasmetterlo correttamente
- Possedere una sede per distribuire le informazioni
- Prenotare le strutture ricettive e i tour per l'utente che si rivolge a loro
- Distribuire informazioni cartacee come mappe del territorio e dépliant informativi sul progetto

A coordinare tutto questo servizio sul territorio e ad assumersene la responsabilità saranno gli Enti Parco, il cui ruolo prevedrà:

- Tenere sotto controllo l'organizzazione e la gestione dell'intera rete
- Progettare, produrre e inserire una segnaletica che aiuti il cicloturista a orientarsi sul territorio
- Mettere a disposizione il servizio di guide naturalistiche
- Sviluppare il sistema di sconti, convenzioni e promozioni con le strutture ricettive e ricreative
- Occuparsi dell'individuazione e dell'implementazione dei servizi specifici, seguendo le linee guida progettuali segnalate nell'analisi dei tracciati proposti
- Portare avanti il progetto seguendo le linee guida dettagliatamente strutturate nell'analisi dell'area studio
- Prendersi cura della manutenzione e della buona fruizione dei tracciati progettati

SPUNTI PER IL FUTURO

Data la complessità dei temi trattati in questa tesi, quali l'enorme sfera del turismo collegata alla tutela e alla conoscenza di una Riserva della Biosfera UNESCO, si è fin da subito affrontato la progettazione per step e ragionando a fasi.

Lo scopo di questa ricerca, la fase 1, è infatti quello di dare il là ad un progetto molto ampio, la cui strategia si basa proprio sull'incrociare temi e variabili diverse che entrano in dialogo tra di loro. Gli obiettivi iniziali erano i seguenti:

- valorizzare il patrimonio naturale e culturale,
- aumentare il senso di appartenenza delle comunità locali alla Riserva della Biosfera,
- rafforzare l'unione tra il parco piemontese e il parco lombardo, utilizzando il parco stesso come luogo-ponte tra le due regioni.

Le soluzioni a cui si è arrivati sono già state ampiamente raccontate nella parte dedicata al Progetto. Interessante è ora individuare, dopo le analisi effettuate, alcuni dei prossimi possibili step che caratterizzeranno la fase 2.

Infrastrutture

La fase seguente avrà in primis lo scopo di rafforzare e completare gli obiettivi prefissati nella fase 1 e di implementare il progetto coinvolgendo un maggior numero di attori e valutando un possibile potenziamento della rete infrastrutturale legata ai percorsi ciclabili. Un tema importante e che mira a buttar giù, uno dopo l'altro, tutti quei muri presenti sulla strada del cicloturista: attraversamenti su strade ad alto traffico, incroci pericolosi, carreggiate troppo strette per permettere una circolazione promiscua, ma anche sentieri poco mantenuti o vandalizzati e via dicendo. Di esempi ce ne sono molti e l'unico modo per poter abbattere questi muri e affrontarli uno ad uno, valutando la serie di possibilità che si hanno davanti prima di intervenire con opere consistenti e costose.

Accessibilità

Seguendo molti dei progetti virtuosi analizzati, a livello europeo e italiano, doverosa attenzione deve essere data al tema dell'accessibilità, in questo caso rivolta alla rete dei tracciati ciclabili individuati e che si continuerà a implementare. Seguendo la conformazione e le caratteristiche del territorio si dovrà selezionare quei tratti possibilmente accessibili ad un'utenza di disabili motori e con i dovuti interventi creare una rete dentro la rete, affinché la fruizione sia agevole e piacevole per tutti.

Accoglienza

Un turismo lento e consapevole, per essere tale, necessita di accoglienza e servizi sostenibili. Le tipologie di strutture ricettive e punti ristoro che si vogliono coinvolgere nel progetto sono i seguenti:

- Strutture ricettive extralberghiere che puntino ai piccoli numeri, in cui sia più stretto il rapporto cliente/personale, cliente/cliente e ci sia una maggiore flessibilità nel modificare o aggiungere servizi.
- Punti ristoro con ristorazione tipica che offrano prodotti del territorio e ricette locali.

Analizzando l'offerta territoriale si evince che molte delle strutture ricettive dei punti ristoro non possiedono standard qualitativi sufficienti per essere considerate sostenibili (rifornimento materie prime, utilizzo eccessivo delle risorse idriche, spreco energetico, etc.) e *bike friendly* (servizi dedicati ai cicloturisti come parcheggi, kit di riparazione, etc.).

Un'importante scommessa può essere quella di coinvolgere tali attività e invitarle a mettersi in gioco attraverso, per esempio, delle giornate di incontro e sensibilizzazione al tema dell'accoglienza per i cicloturisti e del turismo sostenibile, o dei corsi di formazione specifici, organizzati dai due enti parco con l'aiuto di realtà esterne specializzate.

In una futura implementazione dell'intermodalità si potranno prevedere i link con alcune fermate strategiche degli autobus, adeguatamente attrezzati per il trasporto delle biciclette, e i link con gli attracchi per collegarsi alla navigabilità del fiume e dei navigli.

Mobilità integrata

Oltre allo studio condotto sull'intermodalità treno+bici, la più diretta e immediatamente attuabile, un progetto di turismo sostenibile che si rispetti deve puntare su tutti i mezzi di trasporto pubblico presenti sul territorio, al fine di collegare al meglio e rendere la fruizione finalmente libera dall'automobile privata.

La Legge Quadro sulla Mobilità Ciclistica e anche il graduale ma crescente interesse rivolto alla bicicletta come mezzo di spostamento ecologico e salutare, fanno ben sperare in un futuro roseo per la costruzione di una solida mobilità integrata. Nell'area della Valle del Ticino questo significherebbe puntare sicuramente sulla rete degli autobus, ma anche sulla navigabilità del fiume e dei navigli. Si tratta certamente di due livelli di difficoltà diversi da dover superare. Nel primo caso, il più facile, significherebbe dotare i bus del portabiciclette e una certa pressione a riguardo, giustificata da una domanda crescente, non dovrebbe essere un obiettivo così difficile da raggiungere. Nel secondo caso, invece, ci si trova di nuovo di fronte a modifiche infrastrutturali non da poco, per consentire di superare le barriere causate dai ponti e dalle dighe del Ticino. Per fortuna progetti come Slow Move o realtà come l'Associazione Locarno Milano Venezia fanno vedere qualche spiraglio anche in questo senso.

Aeroporto

La Valle del Ticino ospita molte realtà importanti: tra queste spicca l'imponente Aeroporto di Malpensa. Avere la possibilità di stabilire un rapporto di collaborazione è essenziale per la tutela del territorio. Si potrebbe in questo senso avviare una progettualità condivisa che per collegare l'aeroporto alla Riserva della Biosfera con degli itinerari ciclabili rivolti alle seguenti tipologie di turisti:

- *mirati* – in arrivo sul territorio appositamente per la scoperta della Riserva MAB,
- *improvvisati* – possibilità di sfruttare le ore di attesa in aeroporto per l'esplorazione del territorio.

Una scommessa davvero notevole per l'area MAB che da anni si trova ad affrontare con l'aeroporto un rapporto di equilibrio fragile precario. Malpensa infatti genera non solo inquinamento dell'aria ma anche luminoso e sonoro, un disturbo non solo per le comunità locali ma anche per la fauna del parco. Oltre ai problemi legati all'imponenza di un'infrastruttura del genere, non è facile dover inoltre affrontare la costante proliferazione di parcheggi e alberghi destinati a un turismo di passaggio.

Per questo motivo un intelligente collegamento con il parco e i centri urbani limitrofi, attraverso degli itinerari ciclabili dedicati, potrebbe incentivare l'aumento della fruizione e della consapevolezza del turista, trasformando quel turismo di passaggio in una nuova opportunità di scoperta della Valle del Ticino.