

Manuale della ciclabilità



Progetti e strumenti
per promuovere l'uso
urbano e turistico
della bicicletta



cooperazione territoriale europea
programma per la cooperazione
transfrontaliera

2007-2013
Italia-Slovenia

evropsko teritorialno sodelovanje
program čezmejnega sodelovanja
Slovenija-Italija



Investiamo nel
vostro futuro!

Naložba v vašo
prihodnost!

www.ita-slo.eu

Progetto cofinanziato dal Fondo europeo di
sviluppo regionale

Projekt sofinancira Evropski sklad
za regionalni razvoj

Coordinamento editoriale

Azienda di Promozione Turistica della Provincia di Venezia: Paola Basso,
con la collaborazione tecnica di Diego Gallo.

Testi

Ing. Sergio Deromedis, vice direttore dell'Ufficio Piste Ciclopedonali della Provincia Autonoma di Trento

Ing. Roberto Formato, esperto in sviluppo turistico territoriale

Dr. Diego Gallo, project manager Vegal

Dr.ssa Tanja Godnič, associazione per lo sviluppo sostenibile del Carso Pepa del Carso (Zavod za trajnostni razvoj Krasa Pepa s Krasa)

Arch. Aldo Scarpa, esperto in pianificazione e mobilità sostenibile.

I testi dei box Interbike sono stati forniti dalle Province di Ravenna, Ferrara, Rovigo, Padova, Udine, dal GAL Polesine Delta del Po e dal Comune di Kobarid.

Fotografie

Le fotografie turistiche della Ciclovía Adriabike sono di Matteo Danesin (copertina, pagg. 4, 6, 16, 20, 30, 32, 36, 49, 52, 57, 59, 62).

Archivi fotografici delle Province di Ferrara, Rovigo, Udine, Padova, Comune di Kobarid, Direzione per le strade della Repubblica di Slovenia (Direkcija RS za ceste).

Archivi fotografici privati di Sergio Deromedis, Aldo Scarpa, Diego Gallo e Andrea Ziraldo.

La presente pubblicazione è reperibile in formato elettronico all'indirizzo www.adriabike.eu. Progetto INTERBIKE finanziato nell'ambito del Programma per la Cooperazione Transfrontaliera Italia-Slovenia 2007-2013, dal Fondo europeo di sviluppo regionale e dai fondi nazionali.

Projekt INTERBIKE sofinanciran v okviru Programa čezmejnega sodelovanja Slovenija-Italija 2007-2013 iz sredstev Evropskega sklada za regionalni razvoj in nacionalnih sredstev.

Il contenuto della presente pubblicazione non rispecchia necessariamente le posizioni ufficiali dell'Unione Europea. La responsabilità del contenuto della presente pubblicazione appartiene agli autori sopra indicati.

© Tutti i diritti riservati

Stampato presso Peruzzo Industrie Grafiche - Mestrino - Padova.

Prima edizione giugno 2014: 10.000 copie.

Realizzazione editoriale:

Ediciclo editore srl

Via Cesare Beccaria 13/15

30026 Portogruaro (Ve) Italy

Tel. + 39 0421.74475 – fax +39 0421.280065

www.ediciclo.it

È vietata la riproduzione totale o parziale,
effettuata con qualsiasi mezzo,
compresa la fotocopia



Indice

Presentazione	5
Parte 1 Ciclabilità	7
1.1 Standard di qualità e di gestione dei percorsi ciclabili	8
<i>Sergio Deromedis</i>	
1.2 Pianificazione della rete ciclabile	15
<i>Aldo Scarpa</i>	
1.3 Segnaletica ciclabile e cicloturistica	17
<i>Sergio Deromedis</i>	
1.4 Intermodalità e mobilità sostenibile	22
<i>Aldo Scarpa</i>	
1.5 Pianificazione del viaggio	26
<i>Aldo Scarpa</i>	
1.6 Inquadramento normativo italiano e sloveno	30
<i>Sergio Deromedis</i>	
<i>Tanja Godnič</i>	
Parte 2 Il cicloturismo	37
2.1 La bicicletta e il turismo territoriale	38
<i>Diego Gallo</i>	
2.2 Il cicloturismo in Europa	42
<i>Roberto Formato</i>	
2.3 Gli strumenti per la promozione cicloturistica	51
<i>Roberto Formato</i>	
2.4 Il progetto Interbike e la ciclovía Adriabike	61
<i>Diego Gallo</i>	



Presentazione

Questa pubblicazione è stata realizzata grazie al progetto Interbike, finanziato dal Programma per la Cooperazione Transfrontaliera Italia-Slovenia 2007-2013, e vuole favorire la mobilità sostenibile in bicicletta. Tale obiettivo è perseguito attraverso la realizzazione di opere infrastrutturali a favore della ciclabilità, la produzione di strumenti di comunicazione e informazione e la definizione di un percorso turistico denominato Adriabike. I territori coinvolti dal progetto sono compresi nelle regioni Emilia-Romagna, Veneto e Friuli Venezia Giulia sul versante italiano e le regioni Obalno-Kraska, Goriska in Gorenjska su quello sloveno.

Lo scopo del manuale è quello di fornire informazioni, idee utili e soluzioni ai tecnici promotori della ciclabilità per facilitare la realizzazione di nuove opere, per migliorare la qualità delle piste ciclabili e per diffondere la cultura della bicicletta, che fatica ancora a trovare spazio nelle strade occupate dai mezzi motorizzati. La raccolta di buone pratiche, norme e progetti offre al lettore un quadro aggiornato sulla ciclabilità con finalità urbane e turistiche.

La pubblicazione si compone di due parti: nella prima si espongono gli standard di qualità e di gestione di una rete ciclabile, con un approfondimento sulla segnaletica ciclabile e turistica. Nella seconda si parla di cicloturismo, un segmento turistico in costante crescita come dimostrano i dati raccolti nel ricco excursus sulle principali destinazioni europee. Alcuni box presentano gli interventi più significativi realizzati con il progetto Interbike, mettendo in luce gli aspetti qualitativi e innovativi.

Lo sviluppo della ciclabilità richiede importanti competenze multidisciplinari, per questa ragione il manuale tecnico-divulgativo è stato realizzato da un gruppo di esperti in materia di progettazione, realizzazione e gestione di reti ciclabili. La collaborazione dei partner ha permesso di raggiungere gli obiettivi previsti dal progetto Interbike.

Giorgia Andreuzza
Assessore al turismo della Provincia di Venezia



parte 1

Ciclabilità

Il termine ciclabilità si riferisce alla mobilità che si serve della bicicletta in ambito urbano ed extraurbano come mezzo di trasporto e come strumento di ricreazione e turismo. Il concetto comprende anche il complesso di interventi materiali e immateriali volti a favorire l'uso della bicicletta. A questo tipo di mobilità si associa una connotazione sostenibile per il fatto di non generare inquinamento, di consumare poco suolo e di essere silenziosa.

1.1 Standard di qualità e di gestione dei percorsi ciclabili

Un percorso ciclabile è di qualità quando è sicuro, continuo e attrattivo; per tale motivo deve rispettare gli **standard normativi** e di **qualità**.

I percorsi ciclabili possono avere diverse funzioni:

- 1) per la **mobilità quotidiana**: il percorso consente di raggiungere una specifica destinazione (la strada è un mezzo per raggiungere la meta, p.e. gli spostamenti casa-scuola-lavoro), quindi la continuità è un requisito prioritario;
- 2) per il **tempo libero**: dove il percorso è destinato ad attività turistiche e ricreative (la strada è la meta), quindi l'attrattività è un requisito prioritario;
- 3) oppure svolgono una **funzione mista: mobilità quotidiana e per il tempo libero**.

Quando si pianifica e si progetta un nuovo percorso ciclabile deve essere ben chiara a quale delle 3 funzioni esso assolve.

La classificazione dei percorsi ciclabili

Le norme italiane classificano le strade dal punto di vista costruttivo, tecnico e funzionale, ma per la ciclabilità è più significativa una classificazione con riferimento ai parametri di traffico e di sicurezza. Infatti un **percorso ciclabile**¹ è costituito da una successione di segmenti stradali con diverse caratteristiche che, in ordine decrescente di qualità, possono essere definiti come segue:

adeguati alla ciclabilità

- **C1 infrastrutture per il traffico ciclistico**: sono, per esempio, le piste ciclabili, le piste ciclopedonali o le corsie ciclabili;
- **C2 strade senza traffico**: sono, per esempio, le strade con passaggi motorizzati inferiori a 50 veicoli/giorno, **o con poco traffico motorizzato**, ovvero con passaggi motorizzati compresi tra 50 e 500 veicoli/giorno e con punte massime di 50 veicoli/ora;
- **C3 zone a traffico moderato, o zone 30**: sono le strade sottoposte a limite di velocità di 30 km/ora o inferiore e con eventuali altri interventi di moderazione del traffico;

1. Il percorso ciclabile può contenere dei segmenti stradali non destinati unicamente alla percorrenza pedonale e ciclabile e per tale ragione differisce dall'itinerario ciclabile definito dal Codice della strada (di seguito CdS) (all'art. 2 comma 3 Fbis).

- **C4 strada a basso traffico**, ovvero **strada locale urbana con un TGM² < 3.000**.

inadeguati alla ciclabilità

- **C5 strada a medio traffico** con TGM compreso tra 3.000 e 10.000, senza adeguate infrastrutture per il traffico ciclistico.
- **C6 strada ad alto traffico** con TGM > 10.000, senza adeguate infrastrutture per il traffico ciclistico³.

Standard normativi

Oltre ai principali standard quali: larghezza minima, pendenze, raggi di curvatura e oltre alla segnaletica stradale, i percorsi ciclabili sono definiti dai seguenti standard normativi:

- altezza delle **barriere stradali protettive sui sovrappassi** non inferiore a 1,5 m;
- posa di **frecche direzionali** sulla pavimentazione a ogni cambio di direzione;
- le **superfici delle pavimentazioni ciclabili** devono essere regolari;
- le **griglie di raccolta delle acque** non devono avere elementi principali paralleli all'asse longitudinale delle piste ciclabili;
- è importante la presenza di **dispositivi di misura dei passaggi ("contabili")** al fine di poter verificare il reale utilizzo del percorso (richiesto dal DM557/1999 all'art. 2).

Per le **passerelle pedonali** (ponti di 3^a categoria) gli standard normativi sono:

- portata minima pari a 5kN/m² e 10 kN su impronta di lati 10x10 cm (NTC⁴ 5.1.3.3.3);
- parapetti di altezza minima pari a 110 cm e carico applicato al corrimano di 1,5 kN/m (NTC 5.1.3.10);
- l'accesso ai ponti di 3^a categoria di carichi diversi da quelli di progetto deve essere materialmente impedito e va posto un contrassegno permanente indicante la categoria e l'anno di costruzione del ponte (NTC 5.1.3.3.4).

2. TGM = Traffico Giornaliero Medio, è il volume di traffico medio di una sezione stradale e può essere mensile (numero di veicoli transitati in un mese diviso per il numero di giorni del mese) o annuale (numero di veicoli transitati in un anno diviso per il numero dei giorni dell'anno).

3. Le definizioni da C1 a C6 si rifanno alla classificazione di Svizzera Mobile adottata nel *Manuale per la pianificazione di percorsi ciclabili*.

4. Nuove norme tecniche, approvate con decreto ministeriale del 14 gennaio 2008.

Devono inoltre essere rispettate alcune distanze tra elementi interferenti, quali:

- per le **strade**, l'altezza libera, misurata tra la carreggiata stradale e l'intradosso dei sovrappassi, non deve essere inferiore a 5 m⁵;
- per i corsi d'acqua, il franco di sicurezza idraulica, da tenere tra l'intradosso del ponte e la quota della piena di progetto, deve essere di 1 m⁶;
- per le **linee elettriche aeree**, la distanza tra il piano stradale e il punto più basso dei conduttori deve essere almeno di 6 m e varia in base alla tensione nominale (norma CEI 11-4 edizione 1998-09 e 2011-01).

Standard di qualità

Gli standard di qualità sono definiti dagli elementi in grado di conferire **sicurezza, continuità ed attrattività** ai percorsi ciclabili; possono essere misurati con i seguenti 10 indicatori⁷.

Sicurezza

Un percorso è sicuro quando si sviluppa su strade a **basso traffico**, è **omogeneo**, non presenta **punti pericolosi** e infonde un **senso di sicurezza**.

- 1. Traffico:** il percorso presenta un **livello elevato** se più del 90% della lunghezza si sviluppa su strade di categoria da C1 a C4 e meno del 10% nella categoria C5 (C6 solo presso gli incroci) e un **livello scarso** se meno

5. DM 05.11.2001 *Norme funzionali e geometriche per la costruzione delle strade*, punto 4.1.1 Opere di scavalco e sottopassi.

6. La piena di progetto generalmente corrisponde ad un tempo di ritorno di 100 anni, comunque sono dati da verificare in base ai Piani di Bacino localmente in vigore.

7. Tali indicatori sono utilizzati da Svizzera Mobile e vengono proposti nei 2 livelli di qualità estremi (elevato in verde e scarso in rosso) a cui eventualmente se ne possono aggiungere altri intermedi.

del 60% è nelle categorie da C1 a C4 e più del 40% nella categoria C5 o più del 10% nella categoria C6.

- 2. Omogeneità:** il percorso ha un **livello elevato** se non presenta alcun cambiamento di tipologia e di volume di traffico, mentre ha un **livello scarso** se presenta in media 2 cambiamenti ogni 500 m nei centri abitati e ogni 2.000 fuori dei centri abitati.
- 3. Punti pericolosi:** il percorso ha un **livello elevato** se presenta al massimo 1 punto pericoloso eliminabile con un ragionevole rapporto costi benefici, mentre ha un **livello scarso** se presenta più di 3 punti pericolosi eliminabili con un ragionevole rapporto costi benefici oppure 1 punto pericoloso non eliminabile con un ragionevole rapporto costi benefici.
- 4. Senso di sicurezza:** il percorso ha un **livello elevato** se non presenta alcun luogo che potrebbe incutere paura agli utenti (per esempio, paura di subire aggressioni, molestie, vertigini, paura di farsi male...) mentre ha un **livello scarso** se presenta più di 1 luogo problematico non eliminabile.

Deviazioni e dislivelli, D

Lo scostamento di un percorso che collega 2 punti dalla linea d'aria ideale in termini di deviazioni e di dislivelli può essere misurato con il parametro D che quantifica lo scostamento percentuale del percorso dalla linea d'aria e dal dislivello naturale assumendo che 40 m di dislivello in salita comportano un allungamento di 1 km:

$$D = \left(\frac{E}{L} + \frac{(H/40) \times 1000}{L} \right) \times 100$$

Dove:

D = deviazioni e dislivelli

E = lunghezza effettiva del percorso

L = lunghezza della linea d'aria

H = dislivello effettivo meno il dislivello naturale



L'altezza tra la carreggiata stradale e l'intradosso dei sovrappassi pedonali non deve essere inferiore a 5 metri

Foto a destra

Le alberature ed altri oggetti adiacenti alla carreggiata possono essere dei punti pericolosi per il ciclista così come un passo carraio trafficato



Continuità

Un percorso è continuo se si sviluppa su strade che sono dirette tra i punti da collegare e sono **capillari**. La continuità è molto importante per la mobilità quotidiana e può essere misurata con i seguenti indicatori:

5. **Deviazioni e dislivelli:** il percorso ha un **livello elevato** se collega 2 punti con un ridotto scostamento plani-altimetrico rispetto alla linea d'aria ideale (parametro $D < 120\%$), mentre ha un **livello scarso** se presenta uno scostamento marcato rispetto alla linea d'aria ($D > 150\%$ per la mobilità quotidiana e $D > 160$ per la mobilità del tempo libero);
6. **Capillarità:** il percorso ha un **livello elevato** se le mete importanti si discostano al massimo di 200 m dal percorso in ambito urbano e 500 m in ambito extraurbano, mentre ha un **livello scarso** se presenta più di 4 destinazioni importanti raggiungibili solo con distanze maggiori o se più di una destinazione non è raggiungibile.

Attrattività

Un percorso è attrattivo se si sviluppa su strade che hanno un buon **grado di scorrimento**, una buona **qualità ambientale**, una buona **pavimentazione** e dei **servizi adeguati**. L'attrattività è importante per i percorsi realizzati per il tempo libero e può essere misurata con i seguenti indicatori:

7. **Grado di scorrimento:** il percorso deve presentare poche interruzioni che causano perdite di tempo, energie e richiedono attenzione (per esempio stop o dare precedenza, rotatorie, incroci, fine piste ciclabili, innesti su altre strade...). Il **livello è elevato** se c'è una media di 1 interruzione ogni 500 m urbani o 2.000 m extraurbani; mentre il **livello è scarso** se ci sono più di 3 interruzioni;
8. **Qualità ambientale:** il percorso presenta un **livello elevato** se l'ambiente

circostante è attrattivo e diversificato, mentre presenta un **livello scarso** se l'ambiente circostante è monotono e per niente attrattivo;

9. **Pavimentazione:** il percorso presenta un **livello elevato** se il 100% dello sviluppo presenta una pavimentazione dura (in asfalto o cemento), mentre presenta un **livello scarso** se al massimo il 95% della sviluppo presenta un rivestimento duro per la mobilità quotidiana (e massimo l'80% per la mobilità del tempo libero);
10. **Servizi:** il percorso presenta un **livello elevato** se sono presenti uno o più servizi di informazione (segnaletica, pannelli, uffici turistici, internet point...), di ristoro (1 fontana ogni 5 km, strutture ricettive per ciclisti, "bici grill", aree di sosta...) e tecnici (riparazione, affitto e recupero bici, bike sharing, intermodalità...), mentre presenta un **livello scarso** se uno o più di tali servizi sono assenti.

Questi **10 indicatori** possono essere usati non solo in fase di pianificazione dei percorsi come supporto alla scelta dei tracciati ma anche sul percorso finito per attribuirne una valutazione utile all'utenza.

La gestione dei percorsi ciclabili

Gli standard normativi e di qualità vanno garantiti nel tempo con interventi di manutenzione ordinaria e straordinaria e un'apposita gestione amministrativa; un percorso privo di manutenzione dopo pochi anni diventa inutilizzabile vanificando gli effetti degli investimenti. Per ogni percorso bisogna definire:

- chi è il **soggetto gestore** del percorso;
- quali sono gli **standard di gestione**;
- l'importo dei **costi annuali di gestione**.



Lo STOP costituisce una riduzione del grado di scorrimento che a volte è evitabile

Foto a destra

Gli interventi di riqualificazione paesaggistica o le installazioni artistiche forniscono alla pista ciclopedonale un'elevata qualità ambientale



Le principali azioni di gestione sono:

Manutenzione ordinaria: ispezione del tracciato, taglio erba, pulizia, riparazione di elementi danneggiati, ecc.;

Manutenzione straordinaria: rifacimento del piano stradale, rifacimento di opere strutturali (quali ponti, sottopassi, opere di sostegno, parapetti per lunghi tratti), ripristino conseguente a cedimenti o frane, interventi di eliminazione di punti pericolosi, ecc.;

Gestione: amministrativa, autorizzativa, informativa, ecc.

Le attività di manutenzione ordinaria ben si prestano ad essere realizzate con progetti di natura sociale, quali lavori socialmente utili o impiego di persone espulse dal mercato del lavoro; quelle di manutenzione straordinaria si prestano ad essere eseguite da parte di imprese locali (a "km 0") di dimensione medio-piccola.

Una nuova pista ciclabile per raggiungere le spiagge in sicurezza e nel rispetto dell'ambiente costiero

L'intervento realizzato dalla Provincia di Ferrara è consistito nella realizzazione di una nuova pista ciclopedonale nella località di Lido di Volano, Comune di Comacchio (FE), per una lunghezza complessiva di 500 metri. Questo si colloca all'interno del percorso cicloturistico Adriabike e delle reti ciclabili provinciale FE 20, nazionale Bictalia 5 ed europea EuroVelo 8. La pista ciclopedonale ha una larghezza complessiva pari a 2,50 metri ed è stata realizzata in calcestruzzo, posato su strato di fondazione in stabilizzato (spessore 20 centimetri) e sabbia (già presente). Al fine di un maggiore inserimento nel contesto ambientale sono stati inclusi alcuni pigmenti nella pista ciclabile che hanno conferito alla superficie una colorazione gialla che richiama quella della sabbia, delle dune e della spiaggia.

Lungo il lato adiacente la SP 54 non è stato realizzato alcun cordolo, fungendo la strada

stessa da barriera di contenimento; questo ha permesso il collegamento tra le due parti della riserva naturalistica per piccoli animali, soprattutto rospi e serpenti, i quali non trovano ostacoli nell'attraversamento. A protezione della pista ciclabile è stata collocata una staccionata lignea di altezza pari a 1 metro e interasse di 2 metri. La base di ogni montante è stata realizzata con "bicchiere" in acciaio sopraelevato e fissato con tassello chimico alla soletta in calcestruzzo. È stata rifatta la segnaletica orizzontale e verticale lungo tutto il tratto interessato dall'intervento.



1.2 Pianificazione della rete ciclabile

Nel capitolo precedente abbiamo visto che l'uso della bicicletta è favorito da una rete di percorsi **attraattivi, sicuri e continui**. La pianificazione di percorsi ciclabili deve quindi tenere conto di esigenze molteplici quali:

- la capillarità;
- la sicurezza;
- il comfort;
- l'intermodalità.

Una **rete** di livello regionale o provinciale può essere costruita sulla base di reti di livello inferiore o di percorsi già esistenti.

Prima di procedere alla pianificazione della rete è necessario svolgere un'indagine conoscitiva della situazione esistente, con il rilievo dei percorsi ciclabili in uso, della segnaletica direzionale e informativa da e verso il territorio, dei servizi presenti per la ciclabilità come ad esempio le strutture per la fornitura di biciclette a noleggio (Punti bici), i punti informativi (Infopoint), i servizi di ristorazione (per esempio, i "Bicigrill"), i meccanici e le aree di sosta (Punti sosta).

A seguito del rilievo dello stato di fatto, la **progettazione dei percorsi** viene effettuata attraverso le seguenti azioni:

- individuazione delle tratte di progetto (punto di partenza e punto di destinazione)⁸;
- stima del potenziale ciclistico nella tratta;
- individuazione dei possibili tracciati alternativi per la percorrenza della tratta;
- esame dei tracciati alternativi con utilizzo di indicatori di valutazione;
- programma di realizzazione sulla base della suddetta classificazione e del budget disponibile.

8. I percorsi ciclabili per la mobilità quotidiana vanno realizzati quando collegano mete importanti e vicine tra di loro (generalmente la distanza tra i due punti è di 5 km che può essere aumentata fino a 8-10 km con l'uso di bici a pedalata assistita) e se l'entità del traffico ciclistico potenziale è rilevante; nell'abitato i percorsi ciclabili hanno uno sviluppo a rete con maglie di circa 200 m-500 m. Invece i percorsi per il tempo libero generalmente hanno uno sviluppo lineare e collegano aree paesaggistiche più vaste o zone ricreative situate nelle vicinanze dei percorsi locali.

La rete ciclabile va inquadrata in un "sistema" della mobilità che può essere definito attraverso le seguenti azioni:

- delimitazione del territorio d'intervento;
- individuazione degli attori interessati alla mobilità sostenibile: città, provincia, regione, agenzia di sviluppo, camera di commercio, compagnie di trasporto, tour operator, uffici per il turismo, altri soggetti ed enti gestori dei sistemi di trasporto pubblici;
- mappatura degli attrattori e delle strutture ricettive, dei punti di accesso intermodale e della mobilità interna costituita dalla rete ciclabile e dalla rete stradale, dai trasporti pubblici su gomma e rotaia, dai servizi fluviali;
- analisi delle opportunità e dei punti di debolezza ai fini della definizione di un modello di mobilità sostenibile⁹;
- definizione delle azioni per la creazione di un sistema integrato alla rete ciclabile: i "portali" di ingresso al territorio, i punti intermodali, gli accessi interni alla rete ciclopedonale;
- indicazioni sui possibili interventi di breve, medio e lungo periodo per il miglioramento della mobilità sostenibile.

Tali azioni possono essere accompagnate dal **coinvolgimento degli attori**, con la definizione di standard qualitativi dei servizi per il ciclista e predisposizione di una "carta della qualità" che viene sottoscritta dagli erogatori di servizi.

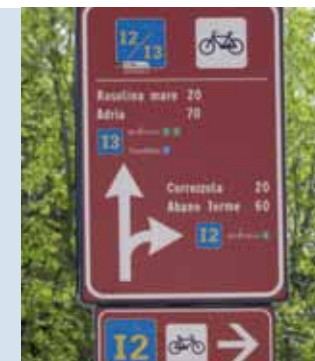
9. Nella pianificazione strategica si applica un metodo che permette di restituire in forma sintetica i risultati dell'analisi ambientale; il metodo è denominato SWOT, acronimo delle parole inglesi Strengths (punti di forza), Weaknesses (punti di debolezza), Opportunities (opportunità), Threats (rischi).

1.3 Segnaletica ciclabile e cicloturistica

Quando si progetta un percorso ciclabile una particolare attenzione va posta alla segnaletica stradale che fornisce all'utenza le regole di comportamento, altre note di carattere informativo riguardanti il percorso, ed è finalizzata alla migliore sicurezza e alla maggiore fruibilità del percorso.

La segnaletica dei percorsi ciclabili è generalmente di 2 tipi:

- **segnaletica "normativa"** che è regolata dalle norme e fornisce le regole di comportamento, di utilizzo e di attenzione. Può essere di tipo "verticale", costituita da cartelli in alluminio di forma e dimensione variabili, o di tipo "orizzontale", costituita da strisce di delimitazione o frecce di direzione o sagome identificative della pista ciclopedonale che vengono verniciate sulla pavimentazione. In alcuni casi può essere utilizzata la segnaletica "luminosa", per tracciare i percorsi, come segnale d'accento dei punti pericolosi, nei pannelli informativi a messaggio variabile, per gli attraversamenti semaforizzati. In Italia la segnaletica è regolata dal CdS e dal regolamento di attuazione (il DPR 495/92).
- la **segnaletica "informativa"** che serve per informare l'utenza sulla toponomastica dei luoghi, sulle distanze e i tempi di percorrenza, sui servizi presenti nel percorso o nelle sue vicinanze.



La segnaletica normativa

Nei percorsi ciclabili segnali come *dare la precedenza*, *stop*, *curva pericolosa*, ecc. vanno utilizzati come in una qualsiasi altra infrastruttura viaria secondo le indicazioni definite dal DPR 495/1992 (regolamento del CdS), ed è individuabile menzionando la figura e l'articolo del regolamento stesso. Per maggior chiarezza è buona regola riportare negli elaborati progettuali la figura, l'articolo e il disegno di ogni segnale utilizzato. Pertanto si descriveranno di seguito i segnali più significativi per i velocipedi, in Italia e in Slovenia quali:

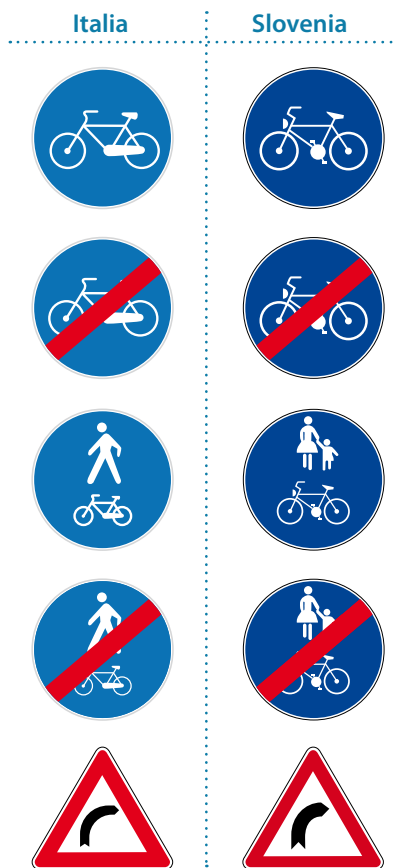
INIZIO PISTA CICLABILE: è il segnale che classifica una strada come pista ciclabile, dove l'accesso è consentito esclusivamente ai velocipedi;

FINE PISTA CICLABILE: indica la fine di una strada riservata ai soli velocipedi;

INIZIO PERCORSO PEDONALE E CICLABILE: indica l'inizio o il proseguimento di una strada riservata "promiscuamente" ai pedoni e ai velocipedi (ciclopedonale);

FINE PERCORSO PEDONALE E CICLABILE: indica la fine di una strada riservata "promiscuamente" ai pedoni e ai velocipedi (ciclopedonale);

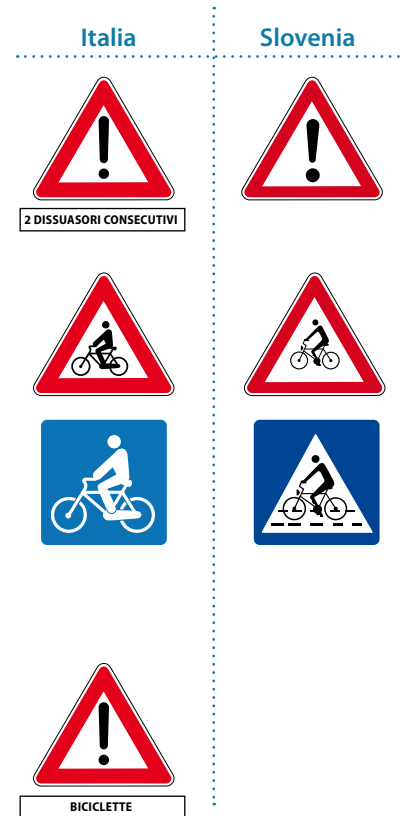
CURVA PERICOLOSA: presegna una curva pericolosa per le caratteristiche planimetriche o per insufficiente visibilità; per raggi di curvatura inferiori a m 5 (misurati sul ciglio interno della pista) questo segnale è obbligatorio;



PERICOLO GENERICO per la **PRESENZA DI DISSUASORE** con pannello integrativo: presegna la presenza sulla carreggiata dei pali dissuasori obbligatori nei ponti di 3^a categoria;

ATTRAVERSAMENTO CICLABILE CON DIRITTO DI PRECEDENZA PER LA BICI: va realizzato con la segnaletica orizzontale costituita da quadrati bianchi di lato cm 50, la presegnalazione di pericolo *attraversamento ciclabile* e il segnale di localizzazione di *attraversamento ciclabile*;

ATTRAVERSAMENTO CICLABILE SENZA DIRITTO DI PRECEDENZA PER LA BICI: va realizzato con il segnale di stop o dare la precedenza per la bicicletta; per segnalare la presenza di biciclette che attraversano l'incrocio si può mettere il segnale di *pericolo generico* con il pannello integrativo riportante il simbolo o la scritta BICICLETTE.



Curva pericolosa dovuta a scarsa visibilità

La segnaletica informativa

In Italia manca ancora una segnaletica omogenea e specifica per le biciclette e l'utenza debole in generale. Di fronte a tale lacuna alcune Regioni e Provincie hanno provveduto autonomamente a definire una propria segnaletica per i percorsi ciclabili, creando un quadro molto variegato anche dentro lo stesso percorso.

La tipologia di segnaletica più vicina al CdS è quella che prevede:

- **segnali di colore bianco**¹⁰, su **percorsi ciclopedonali urbani a viabilità riservata** di dimensioni ridotte cm 50x10 e sulla **viabilità ordinaria**, per l'avviamento a percorsi ciclopedonali urbani a viabilità riservata, di dimensioni cm 100x20;
- **segnali di colore marrone** su **percorsi ciclopedonali extraurbani ed urbani** di dimensioni ridotte cm 50x10 e sulla **viabilità ordinaria** per l'avviamento a percorsi ciclopedonali extraurbani ed urbani, freccia di dimensioni cm 130x35 in ambito extraurbano e segnale rettangolare di dimensioni cm 100x20 in ambito urbano¹¹.

10. In accordo con l'art. 78 del DPR 495/92 che prevede i seguenti colori di fondo: a) verde: per le autostrade o per avviare ad esse; b) blu: per le strade extraurbane o per avviare a esse; c) bianco: per le strade urbane o per avviare a destinazioni urbane; per indicare gli alberghi e le strutture ricettive affini in ambito urbano; d) giallo: per segnali temporanei di pericolo, di preavviso e di direzione relativi a deviazioni, itinerari alternativi e variazioni di percorso dovuti alla presenza di cantieri stradali o, comunque, di lavori sulla strada; e) marrone: per indicazioni di località o punti di interesse storico, artistico, culturale e turistico; per denominazioni geografiche, ecologiche, di ricreazione e per i camping. Le dimensioni dei segnali riportate nel testo sono intese come base per altezza.

11. Per maggiori dettagli vd. *Segnaletica per Itinerari Ciclabili*, Documento del Consiglio Nazionale (FIAB), 2005.



Nei punti strategici, che solitamente coincidono con i centri abitati, e in prossimità di aree di sosta è importante posizionare delle **tabelle di grandi dimensioni** (almeno cm 70x90) con le seguenti indicazioni:

- dati del percorso (nome, lunghezza, logo, ente gestore...);
- norme di comportamento;
- rappresentazione grafica anche schematica dell'intero percorso;
- carta topografica del percorso in scala adeguata (circa 1:20.000);
- profilo altimetrico;
- elementi specifici del luogo (descrizione, servizi, attrattive...).

La segnaletica Adriabike in Provincia di Ravenna

L'intervento della Provincia di Ravenna realizzato con il progetto Interbike ha consentito la valorizzazione e la messa in sicurezza del percorso che collega Ravenna e Comacchio. In particolare con il progetto è stato possibile progettare, realizzare e posare la segnaletica cicloturistica lungo tutto il percorso Adriabike di competenza della Provincia di Ravenna. I segnali hanno il pregio di condividere gli standard nazionali nelle dimensioni e nei colori e di dare visibilità al progetto Adriabike attraverso il logo. Il percorso tocca i lidi turistici di Lido di Ravenna, Lido di Dante e Marina Ravenna. Questo permette di apprezzare le ricchezze storico-artistiche della città patrimonio dell'UNESCO assieme alle eccellenze naturalistiche delle pinete, del fiume Reno e delle lagune del Delta del Po.

L'intervento tende a sviluppare una fruizione turistica innovativa rispetto ai comportamenti tradizionali del turismo balneare, offrendo servizi e opportunità di visite alternative nel territorio puntando sulla qualità dell'ospitalità e dei servizi ai cicloturisti.



1.4 Intermodalità e mobilità sostenibile

Il trasporto intermodale è una tipologia di trasporto effettuato con l'ausilio di più mezzi e con modalità di trasporto diverse combinati tra loro in un unico viaggio.

La singola modalità di spostamento effettuata con un mezzo sostenibile¹² non sarebbe competitiva rispetto alla facilità di impiego e alla flessibilità dell'auto privata; pertanto occorre facilitare la combinazione dei mezzi come alternativa valida alla mobilità svolta con l'auto privata.



12. L'espressione "mobilità sostenibile" indica delle modalità di spostamento, e in generale un sistema di mobilità urbana, effettuato con i seguenti mezzi (in ordine di priorità): a piedi, in bicicletta, con il mezzo pubblico (treno, autobus, nave), con un veicolo privato in modalità condivisa (car-pooling, car-sharing).

Benefici della mobilità sostenibile

- Diminuisce la congestione stradale causata dall'uso di automezzi individuali.
- Utilizza meno energia del trasporto con automobile a parità di carico utile.
- Riduce i costi complessivi del viaggio, riferiti alla realizzazione e alla gestione delle infrastrutture per il trasporto privato.
- Riduce l'inquinamento atmosferico e acustico.
- Permette di muoversi anche a chi non possiede un automezzo privato.
- Riduce i costi sociali correlati all'incidentalità stradale e alle malattie dovute all'inquinamento veicolare e alla sedentarietà.
- Limita il consumo di territorio causato dalla realizzazione di strade e infrastrutture.

L'intermodalità si avvale dell'uso dei parcheggi scambiatori (*Park and Ride*), del trasporto della bicicletta nei mezzi pubblici (*bici+autobus* o *bici+treno*), del *bike sharing* e dei sistemi di bigliettazione combinata.

Best practice: bicicletta + trasporto pubblico

- A **Chambéry** in Francia, vicino alla stazione ferroviaria, per aumentare il numero di viaggi intermodali è stata costruita una ciclostazione che offre un deposito delle biciclette, controlli gratuiti e noleggio delle biciclette¹³. In tutta la regione nei parcheggi di interscambio sono stati installati box per biciclette per consentire a coloro che arrivano in città con l'automobile di passare all'uso della bicicletta.
- A **Pescara** è stato introdotto sugli autobus un servizio di trasporto bici realizzato con il posizionamento di apposite rastrelliere che consentono agli utenti di agganciare la bicicletta; una misura fondamentale in città collinari in cui l'uso della bicicletta è più faticoso e impegnativo.
- Nella **regione belga della Vallonia**, i passeggeri possono sottoscrivere un abbonamento al trasporto pubblico denominato *Cyclotec*, che include il noleggio di una bicicletta pieghevole; l'abbonamento costa da 415 a 670 euro l'anno a seconda della tratta dell'autobus.
- Nei **Paesi Bassi**, il servizio nazionale di biciclette pubbliche *OV-fiets*¹⁴ è amministrato dalle ferrovie tedesche e gestisce circa 5.000 biciclette. Se si possiede una carta ferroviaria non è necessario sottoscrivere una carta aggiuntiva. Un ulteriore servizio chiamato *OV-fiets@home* consente ai pendolari di utilizzare una bicicletta pubblica per tornare a casa e riportarla la mattina seguente, e possono tenerla per il weekend. Questo abbonamento costa 15 euro al mese.

13. vd. <http://www.chambery-metropole.fr/3183-abris-et-stationnements.htm>

14. vd. <http://www.ov-fiets.nl>

Vantaggi della mobilità pubblica e intermodale

- I **costi** possono essere inferiori rispetto a quelli del trasporto privato.
- Non è necessario impegnarsi nella **guida** di un mezzo per tutta la durata del viaggio, ed è possibile dedicarsi ad altre attività (lettura, conversazione, riposo...).
- I **rischi** associati al viaggio sono inferiori a quelli del trasporto privato,

perché la guida del mezzo è affidata ad un professionista, e molti mezzi pubblici viaggiano su sede propria (su rotaia o su corsia riservata), limitando il rischio di incidenti con altri mezzi privati.

- Si riduce la necessità di possedere una automobile con il conseguente abbattimento dei costi di gestione del mezzo.

Il bike sharing

Solitamente gli stazi delle biciclette "in prestito" vengono collocati vicino alle stazioni ferroviarie e altre fermate del trasporto pubblico per favorire l'intermodalità. Il servizio può essere suddiviso in due tipologie:

- 1) **meccanici a chiave:** l'utilizzatore deve acquisire una chiave che inserita nel posteggio libera la bici; la bici dovrà essere riconsegnata nello stesso stallo per poter ritirare la chiave. Il sistema è in genere gratuito e permette l'utilizzo delle bici in città diverse con la stessa chiave;
- 2) **a scheda magnetica:** permette la riconsegna in un qualunque altro posteggio e con la regolazione tariffaria incentiva l'uso della bici per un breve periodo, in modo da permetterne l'utilizzo a più utenti (poche bici per tante persone). Il sistema consente la possibilità di pagamento con carta di credito o telefono portatile e l'integrazione tariffaria tra diversi sistemi di trasporto.

Il bike sharing in Italia, probabilmente per le dimensioni limitate delle città, è caratterizzato da un elevato numero di sistemi di piccolissima dimensione; tale condizione non consente di coinvolgere i privati interessati alla concessione di spazi pubblicitari, come solitamente avviene nei contesti metropolitani.

Bigliettazione combinata

L'interscambio dei mezzi è favorito da un sistema di bigliettazione combinata e da una tariffazione integrata di differenti gestori dei servizi di trasporto pubblico.

Si riportano di seguito alcuni esempi realizzati in Europa:

- **Hannover:** la *Hannovermobil card* è un abbonamento alla rete del trasporto dell'area metropolitana; con un extra di 6,95 euro al mese la carta consente il parcheggio delle biciclette in centro città e l'accesso al car sharing, e garantisce uno sconto su taxi e treni;

Debolezze del trasporto pubblico

- Localizzazione: difficoltà a raggiungere la stazione vicina alla propria casa o luogo di lavoro.
- Cadenza orari: inadeguati per chi ha lavoro atipici o vorrebbe usare i mezzi pubblici di sera.
- Comfort dei mezzi: correlato al sovraffollamento, ai rumori, alla scarsa pulizia, o al condizionamento termico inadeguato.
- Insicurezza: le stazioni soprattutto di notte possono diventare luoghi insicuri.
- Tempi di percorrenza: possono essere poco concorrenziali rispetto a quelli del mezzo privato, a causa delle fermate lungo il percorso e/o della scarsa frequenza dei mezzi, e/o del percorso molto articolato rispetto a una possibile direttrice lineare.

- **Ferrara:** dal 1995 è disponibile la *BICICARD* che consente ai turisti di parcheggiare l'auto fuori della città storica, di prendere una bicicletta a noleggio, di entrare gratuitamente nei musei civici, di avere sconti alle mostre, negli hotel, nei ristoranti e nei negozi convenzionati;
- **Regione francese del Rodano:** i viaggiatori possono caricare i biglietti di diverse reti di trasporto sulla smart card *OùRA!* con tariffe multimodali ed utilizzare la carta per accedere ai servizi di noleggio e parcheggio biciclette;
- **Venezia:** la tessera magnetica *Imob* per la bigliettazione elettronica dei mezzi pubblici urbani, consente l'accesso al servizio di bike sharing e al prelievo della bicicletta.

Un originale servizio di bike sharing per favorire il cicloturismo nel Delta del Po

In località San Basilio, nel comune di Ariano nel Polesine, lungo la ciclovia Adriabike, la Provincia di Rovigo sta realizzando un'area di sosta con postazioni per biciclette tradizionali e a pedalata assistita, allo scopo di favorire la fruizione sostenibile del territorio del Delta del Po. La stazione di sosta offre la possibilità ai turisti che arrivano con i propri veicoli (auto, camper, moto) di parcheggiarli e di prendere a noleggio le biciclette da turismo.

In particolare gli interventi riguardano:

- il posizionamento di tre pensiline in acciaio, rivestite in legno, con copertura

realizzata in pannelli fotovoltaici per la ricarica delle biciclette a pedalata assistita;

- l'installazione di un sistema di bike sharing per venti biciclette (cinque tradizionali e quindici a pedalata assistita);
- la realizzazione di un impianto di videosorveglianza;
- l'installazione di un sistema di controllo degli accessi.

Il progetto sarà interconnesso a un sistema di bike sharing che la Provincia di Rovigo, con la collaborazione di altri enti, intende realizzare su tutto il territorio provinciale.



1.5 Pianificazione del viaggio

Per una corretta fruizione dell'offerta di trasporto intermodale è necessario che i passeggeri possano disporre di informazioni di viaggio cartacee e multimediali, interattive, sempre aggiornate fornite in tempo reale.

Si riportano di seguito alcuni esempi sviluppati in città europee:

- **Amsterdam:** l'integrazione tra la mobilità ciclistica e il servizio di traghetti è stata ottimizzata con la predisposizione di pannelli digitali informativi a messaggio variabile che consentono di visualizzare gli orari di partenza dei traghetti; i pannelli sono distanziati in modo tale da consentire ai ciclisti di regolare la propria velocità per prendere il traghetto in partenza¹⁵;
- **Londra:** il sistema denominato *Legible London*¹⁶ aiuta le persone a orientarsi con l'ausilio di mappe segnaletiche poste in luoghi strategici; le mappe identificano le fermate di autobus, dei taxi e le stazioni metropolitane e mostrano il tempo necessario al raggiungimento di tali luoghi, in modo tale che quando le persone scendono da un mezzo di trasporto possono velocemente trovare la strada da percorrere preferibilmente a piedi;
- **Strasburgo:** è stato predisposto un sito web per la mobilità sostenibile che fornisce informazioni in tempo reale su parcheggi, car sharing, bike sharing, mobilità ciclistica, trasporto pubblico¹⁷;
- **Almada** (Portogallo): per promuovere la connessione del sistema tran-

15. www.verkeersnet.nl/3989/fietsdrips-in-amsterdam-noord

16. www.tfl.gov.uk/microsites/legible-london/default.aspx

17. www.carto.strasbourg.eu



viario con le altre reti del trasporto pubblico è stata realizzata un'apposita guida on-line e cartacea che illustra diverse modalità di viaggio: turistiche, di lavoro, per shopping¹⁸.

Mappe dinamiche, route planner, roadmap

Parte della comunicazione fornita dai gestori delle reti intermodali è finalizzata alla pianificazione del viaggio. Internet e gli smartphone rappresentano una grande opportunità per fornire informazioni di viaggio specifiche alle necessità del viaggiatore-turista.

Si riportano di seguito alcuni tra gli esempi più evoluti attualmente funzionanti in Europa:

- **Roma:** il sito *muoversiaroma* è accessibile con il telefono cellulare¹⁹ e consente di trovare soluzioni di viaggio con il trasporto pubblico + bike sharing oppure combinando trasporto privato e pubblico;
- **Aalborg** (Danimarca): l'applicazione *Take me home*²⁰ utilizza la tecnologia GPS del cellulare per suggerire le opzioni del trasporto pubblico disponibili in base alla posizione dell'utente (tali sviluppi sono promettenti ma resta ancora molto da fare per creare un planner che riesca a integrare tutte le modalità disponibili per un viaggio intermodale);
- **Bassa Normandia** (Francia): il sito *Comment j'y vais*²¹ indica diverse modalità e operatori e promuove il car-pooling per gli itinerari la cui origine o destinazione dista più di 5 km da una fermata del trasporto pubblico, o la mobilità pedonale o ciclistica se tale distanza è inferiore a 5 km;
- **nella regione spagnola della Cantabria** è stata sviluppata una piattaforma informativa per la mobilità che presta particolare attenzione ai viaggiatori disabili²²;
- **nell'area atlantica** si sta sviluppando un portale di informazione di viaggio chiamato *INTEGRA*²³ per permettere alle persone di viaggiare in modo intermodale tra Regno Unito, Francia, Spagna e Portogallo.

18. transportesalmada.ageneal.pt/

19. www.muoversiaroma.it/muoversiaroma

20. www.civitas.eu/news.phtml?id=996&lan=en&read_more=1

21. www.commentjyvais.fr

22. www.start-project.eu/en/News/Cantabria-is-one-step-closer-to-accessible-public.aspx

23. www.integra-travel.eu

Campagne di comunicazione per la ciclabilità

Per promuovere l'uso e la cultura della bicicletta è fondamentale attivare apposite campagne di comunicazione.

A tal proposito si citano due esempi: in Italia il Festival Nazionale del viaggio in bicicletta denominato **Ciclomundi**,²⁴ dedicato a professionisti e amanti delle due ruote, nato da un'idea di Ediciclo editore; all'estero l'iniziativa promossa dalla città di **Monaco di Baviera** che a partire dal 2010 ha realizzato una incisiva campagna di comunicazione volta ad incentivare l'utilizzo della bicicletta per gli spostamenti quotidiani, evidenziando i numerosi vantaggi del muoversi in bici attraverso metodi di marketing non convenzionale.

È stato definito lo slogan *Radlhauptstadt München* (gioco di parole con la frase *Monaco capitale delle biciclette*), che fa leva sull'orgoglio degli abitanti e sul primato che la città bavarese detiene in Germania per l'uso della bicicletta.

Le principali iniziative della campagna:

- mostre su bicicletta e ultime mode/tendenze;
- organizzazione del *Bicycle Film Festival*, di esposizioni e di appositi servizi fotografici;
- attività con le scolaresche (come il programma *Check your bike*, un quiz e una canzone sulla bicicletta);
- il coinvolgimento on-line degli utenti e lo scambio di biciclette nei mercati;
- la stampa di un calendario degli eventi ciclistici dell'anno;
- uso di immagini e messaggi nelle principali strade cittadine, come la sostituzione con fotomontaggio del simbolo della Baviera, il leone, con una bicicletta, o disegnando in strada il logo dell'iniziativa *Radlhauptstadt München*.

La campagna di comunicazione è stata inoltre fiancheggiata da appositi investimenti in favore della ciclabilità perché il raggiungimento degli obiettivi ha bisogno non solo di slogan, ma anche e soprattutto di soldi e interventi concreti; l'ente locale ha assunto undici nuovi addetti alla mobilità ciclistica e ha incrementato il budget per la ciclabilità a 4,5 milioni di euro annui.

24. www.ciclomundi.it



Il logo dell'iniziativa *Radlhauptstadt München*

Un esempio di corretta pianificazione e gestione della rete cicloturistica

Nel tratto di congiunzione fra la ciclovia Adriabike, da Kranjska Gora a Ravenna e Alpe Adria, da Salisburgo a Grado, la provincia di Udine ha realizzato cinque interventi per migliorare la qualità dei percorsi ciclabili:

- Interventi di manutenzione straordinaria della passerella in legno sul canale Taglio. Sono stati sostituiti tutti gli elementi danneggiati, è stato previsto un trattamento di protezione di tutte le superfici lignee e disposto un sistema di protezione dall'invasione della vegetazione sottostante mediante pacciamatura della scarpata.
- Interventi di pavimentazione del tratto di ciclabile tra i comuni di Palmanova e Bagnaria Arsa. È stata eseguita una pavimentazione in terreno stabilizzato con finitura in materiale granulare spaccato di cava. È stato steso un geotessuto alla base

della pavimentazione. La pavimentazione è stata realizzata in terreno stabilizzato con finitura in materiale granulare spaccato di cava, alla cui base è stato steso un geotessuto.

- Interventi di protezione di tutte le superfici lignee della passerella sul canale Terzo, in comune di Terzo d'Aquileia.
- Costruzione di piazzola di sosta per ciclisti e cicloturisti a sud di Terzo d'Aquileia. L'area è stata pavimentata con materiale drenante ed è stata attrezzata per la sosta mediante tavoli, panchine e portabiciclette.
- Interventi di manutenzione della pavimentazione nel tratto Terzo d'Aquileia-Aquileia. Si è provveduto alla ristrutturazione del manto in conglomerato bituminoso per una maggiore sicurezza e durabilità.



prima



dopo



prima



dopo



1.6 Inquadramento normativo italiano e sloveno

Il progetto di un'opera oltre alle regole dell'ingegno, della fantasia e, nel contempo, della concretezza deve rispondere anche alle leggi in vigore in un territorio.

Non esiste una normativa europea sulla ciclabilità, infatti tale materia è competenza dei singoli Stati membri.

1.6.1 La normativa italiana

Le norme che costituiscono la legge sulla mobilità ciclabile attualmente in vigore vennero varate con la legge n° 366 del 19.10.1998, che introdusse importanti elementi quali:

- i piani **regionali** di riparto dei finanziamenti della mobilità ciclistica (art. 2);
- il fondo **nazionale** per il finanziamento di interventi di mobilità ciclistica (art. 3);
- la **possibilità di usare i sedimi ferroviari dismessi e gli argini fluviali per realizzare piste ciclabili** (art. 8);
- la modifica dell'art. 13 del Codice della strada, che introduce l'**obbligo di costruire una pista ciclabile adiacente alle strade di categoria C, D, E ed F²⁵ in caso di nuova costruzione o di manutenzione straordinaria**, coerentemente ai programmi degli enti locali e salvo comprovati problemi di sicurezza (art. 10);

25. In Italia le strade sono classificate in base alle caratteristiche costruttive, tecniche e funzionali come: 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 (art. 2 del CdS).

- la modifica dell'art. 208 del CdS mediante l'introduzione dell'**obbligo di devolvere almeno il 20% dei proventi delle sanzioni amministrative per realizzare interventi a favore della mobilità ciclistica** (art. 10).

È un peccato che quest'ultimo obbligo sia stato abrogato dalla Commissione Bilancio del Senato appena dopo 2 mesi dall'approvazione della legge da parte del Parlamento, e che a tutt'oggi questa legge non abbia prodotto grossi risultati in termini di incremento della ciclabilità.

Il Codice della strada

Il *Nuovo codice della strada*²⁶, ed il relativo regolamento attuativo²⁷ costituiscono dei testi fondamentali anche per la ciclabilità, in quanto di fatto **le biciclette sono dei veicoli e le piste ciclabili sono delle strade**. Per essere più precisi le biciclette appartengono alla categoria dei **velocipedi** definiti dal CdS come «veicoli a 2 o più ruote funzionanti a propulsione esclusivamente muscolare, per mezzo di pedali o di analoghi dispositivi, azionati da persone che si trovano sul veicolo»; non possono superare le dimensioni di 1,30 m di larghezza, 3 m di lunghezza e 2,2 m di altezza. Sono considerati velocipedi anche le biciclette a pedalata assistita qualora siano «dotate di un motore ausiliario elettrico avente potenza nominale continua massima di 0,25 KW la cui alimentazione è progressivamente ridotta ed infine interrotta quando il veicolo raggiunge i 25 km/h o prima se il ciclista smette di pedalare» (art. 50 del CdS).

La **pista ciclabile** è definita dal CdS (all'art. 3) come la parte longitudinale

26. Il "vecchio" Codice della strada che risaliva al 1959, è stato sostituito dal *Nuovo codice della strada* approvato con la legge n. 191/1991 ed aggiornato con il D.Lgs 285/1992.

27. Il regolamento di attuazione del CdS è stato approvato con il D.P.R. n° 495/1992 e modificato più volte; gli ultimi aggiornamenti sono avvenuti con D.P.R. 198/2012 e D.L. 179/2012 convertito con L. 221/2012.



della strada, opportunamente delimitata, riservata alla circolazione dei velocipedi. Analogamente la **pista ciclopedonale** è la parte longitudinale della strada, opportunamente delimitata, riservata alla circolazione promiscua dei velocipedi e dei pedoni. Le strade locali, urbane, extraurbane o vicinali, destinate prevalentemente alla percorrenza pedonale e ciclabile e caratterizzate da una sicurezza intrinseca a tutela dell'utenza debole²⁸, sono classificate, dal punto di vista costruttivo, tecnico e funzionale, come **itinerario ciclabile** (categoria Fbis in base alla classificazione del CdS all'art. 2). Il CdS e il DPR 495/1992 regolamentano in oltre mille pagine gli aspetti relativi alla viabilità (strade e segnaletica), alla circolazione, alle caratteristiche della bicicletta, alle norme di comportamento del ciclista ed agli aspetti sanzionatori.

Norme tecniche sulla ciclabilità

Il DM 557/1999 *Regolamento recante norme per la definizione delle caratteristiche tecniche delle piste ciclabili*, previsto dall'art. 7 della legge 366/1998 definisce gli standard tecnici e costruttivi delle piste ciclabili ed ha le seguenti finalità (art 2):

- **favorire e promuovere la mobilità ciclistica e pedonale** in alternativa ai veicoli a motore, con preminente riferimento alla **mobilità lavorativa, scolastica e turistica**;
- **puntare all'attrattività, alla continuità e alla riconoscibilità dell'itinerario ciclabile**, privilegiando i percorsi più brevi, diretti e sicuri;
- **valutare la redditività dell'investimento** con riferimento all'utenza,

28. Per "utenza debole della strada" si intendono le seguenti categorie: pedoni, disabili in carrozzella, ciclisti e tutti coloro i quali meritino una tutela particolare dai pericoli derivanti dalla circolazione sulle strade (art 53 bis del CdS).



all'obiettivo di ridurre il rischio d'incidentalità, l'inquinamento atmosferico ed acustico;

- **verificare l'oggettiva fattibilità ed il reale utilizzo** degli itinerari ciclabili.

Il DM 557/1999 introduce il **piano della rete degli itinerari ciclabili** (art. 3) quale strumento di pianificazione della ciclabilità, che deve prevedere gli interventi da realizzare²⁹ e deve essere inserito in maniera coerente nel piano urbano del traffico laddove previsto. Gli itinerari possono comprendere le 4 seguenti tipologie in ordine decrescente rispetto alla sicurezza (art. 4):

- piste ciclabili in sede propria**: quando la pista è fisicamente separata dalla sede dei veicoli a motore e dai pedoni mediante elementi longitudinali invalicabili (larghi almeno 50 cm) e generalmente vengono realizzate in ambito extraurbano;
- piste ciclabili su corsia riservata**: quando l'elemento di separazione dalla corsia destinata ai veicoli sia valicabile (p.e. con striscia longitudinale o con delimitatori di corsia...) e generalmente vengono realizzate in ambito urbano;
- percorsi promiscui pedonali e ciclabili**: quando nella stessa sede non ci sia separazione tra pedoni e ciclisti;
- percorsi promiscui ciclabili e veicolari**: quando nella stessa sede non ci sia separazione tra ciclisti e veicoli.

29. Gli interventi del piano devono essere comprensivi dei dati sui flussi ciclistici, delle lunghezze dei tracciati, della stima economica di spesa e di una motivata scala di priorità e di tempi di realizzazione.

1.6.2 La normativa slovena

In Slovenia non esiste una legge specifica sulla ciclabilità e neanche una classificazione della strada ad uso ciclabile. Comunque esiste una serie di leggi che parlano di ciclabilità, a cui vanno aggiunti il **manuale *Struttura generale della rete ciclistica slovena***³⁰ predisposto dallo Stato ed altri riferimenti che definiscono gli elementi cardine attualmente in vigore in Slovenia.

I riferimenti normativi in materia di ciclismo e di ciclisti (inteso come comportamento dei ciclisti, loro diritti e doveri) sono contenuti nelle seguenti leggi:

- legge sui percorsi alpini (Gazzetta Ufficiale della RS n 61/2007),
- legge sulle foreste (Gazzetta Ufficiale della RS n 30/93, 56/99 - ZON, 67/02, 110/02 - ZGO-1, 115/06 - ORZG40, 110/07, 106/10, 63/13, 101/13 - ZDavNepr e 17/14),
- legge sulla conservazione dell'ambiente (Gazzetta Ufficiale della RS n 96/2004),
- legge sullo sport (Gazzetta Ufficiale della RS n 22/98, 97/01 - ZSDP in 15/03 - ZOPA).

La Legge sui percorsi alpini stabilisce alcune limitazioni al transito in bicicletta lungo alcuni itinerari alpini. **La Legge sulle foreste** consente il transito in bicicletta lungo gli itinerari forestali indicati da appositi segnali, sentieri e altri percorsi segnalati; il transito al di fuori di tali percorsi è vietato.

I riferimenti normativi tecnici per la realizzazione, sistemazione e segnalazione dei percorsi destinati ai ciclisti sono contenuti nei seguenti atti normativi:

- legge sulla costruzione di edifici (Gazzetta Ufficiale della RS n 102/04 in 14/05),
- regolamento sulla suddivisione degli edifici in base al livello di complessità (Gazzetta Ufficiale della RS n 37/08, 99/08 in 18/13),
- legge sulle strade pubbliche (Gazzetta Ufficiale della RS n 2/1988),
- regolamento sulle misurazioni necessarie alla categorizzazione delle strade pubbliche (Gazzetta Ufficiale della RS n 49/97, 113/09 in 109/10 - ZCes-1),
- regolamento in materia di segnaletica applicabile alle strade pubbliche (Gazzetta Ufficiale della RS n 49/97, 2/04 in 109/10 - ZCes-1),
- legge sulle regole applicabili al trasporto stradale (Gazzetta Ufficiale della RS nn 82/2013),
- legge sugli utenti della strada (Gazzetta Ufficiale della RS n 109/10 in 25/14),
- legge sui veicoli a motore (Gazzetta Ufficiale della RS n 106/10).

30. Adottato nel 2005 dalla Direzione delle Strade

I termini quali percorso ciclabile, itinerario ciclabile, ecc. sono definiti nella **Legge sulle strade pubbliche**. Il Regolamento sulle misurazioni necessarie alla categorizzazione delle strade pubbliche definisce le singole categorie dei percorsi ciclabili nazionali. Il Regolamento in materia di segnaletica applicabile alle strade pubbliche definisce il sistema segnaletico unico. Il transito in bicicletta è definito dalla Legge sulle regole applicabili al trasporto stradale. Le condizioni di transito in bicicletta sono definite nella Legge sugli utenti della strada.

Turismo naturalistico grazie alla nuova pista ciclabile

Nell'ambito del progetto Interbike il Comune di Kobarid (Caporetto) ha realizzato una nuova pista ciclopedonale denominata "Sotto il monte Matajur". Il paese celebre per le vicende storiche della Prima Guerra Mondiale, per la Cascata Kozjak e per le Gole dell'Isonzo, con questo intervento arricchisce la propria offerta turistica con una originale proposta di escursione grazie al collegamento ciclopedonale dei fiumi Natisone e Isonzo.

Inserita in un contesto naturalistico la pista comincia nei dintorni meridionali di Kobarid e si sviluppa per sette chilometri con una larghezza di 2,5 metri.

Il progetto ha previsto la sistemazione della pavimentazione dei sentieri esistenti. Al fine di tutelare il contesto naturalistico si è scelto di eseguire il drenaggio del fondo e di pavimentare con cemento solo quei tratti a rischio erosione. L'opera si è conclusa con la posa dei cartelli di direzione e dei pannelli turistici sulle aree di sosta.



KOBARID





parte 2

Il cicloturismo

Il cicloturismo è uno dei segmenti più dinamici del mercato turistico. Alla base della sua crescita vi sono diverse motivazioni connesse all'esperienza della vacanza in bicicletta: il piacere del viaggio slow, l'attenzione alla forma fisica e al benessere, la dimensione attiva della vacanza. Come dimostra l'esperienza europea, la diffusione del cicloturismo attiva politiche favorevoli alla mobilità sostenibile, stimola a riutilizzare beni e infrastrutture dismesse, come ex ferrovie, e incentiva il turismo in destinazioni e periodi complementari rispetto alla tradizionale stagione turistica.

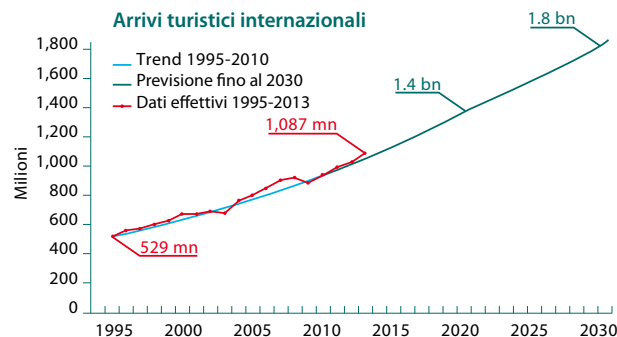
2.1 La bicicletta e il turismo territoriale

Negli ultimi due decenni il turismo è cresciuto considerevolmente tanto in termini di domanda quanto in termini di offerta e oggi rappresenta la più grande industria del mondo. Nel 2013 l'UNWTO, l'Organizzazione mondiale del turismo, ha registrato circa 1,1 miliardi di arrivi internazionali con un incremento annuo del 5% (figura 1). Si conferma il trend che vedrà nel 2030 il raggiungimento di 1,8 miliardi di arrivi internazionali nel pianeta. Si tratta di scenari inediti per molte destinazioni turistiche. A fronte di un aumento della domanda si registra un incremento anche dell'offerta, che determina un forte aumento della competitività fra destinazioni emergenti e consolidate. A tal proposito si deve considerare come la distribuzione dei viaggi sia influenzata principalmente dal successo dei voli *low cost* e dalla diffusione dei social network e di internet. Nello stesso periodo le destinazioni turistiche si sono trovate a far fronte a una nuova domanda di vacanze brevi, autentiche, esperienziali, *green*, orientate a criteri e requisiti di sostenibilità. Si parla sempre più spesso di "tematismi turistici" i cui prodotti mettono al centro l'esperienza del turista. È interessante notare come tale evoluzione della domanda richieda un rapporto diverso tra l'industria del turismo e il territorio. Quest'ultimo da scenario di una destinazione si sta avviando a diventare la materia prima con la quale costruire i nuovi prodotti turistici. Il cicloturismo, nelle sue molteplici forme, è una delle espressioni più innovative e interessanti del cambiamento in atto nell'industria del turismo. Secondo una recente indagine pubblicata dalla Commissione Europea il cicloturismo praticato sulla rete europea di percorsi ciclabili (Eurovelo) genera una ricaduta economica di 47 miliardi di euro/anno (EP 2012).

Figura 1
Trend turistici internazionali

Dati sui flussi turistici internazionali a confronto con la previsione fino al 2030

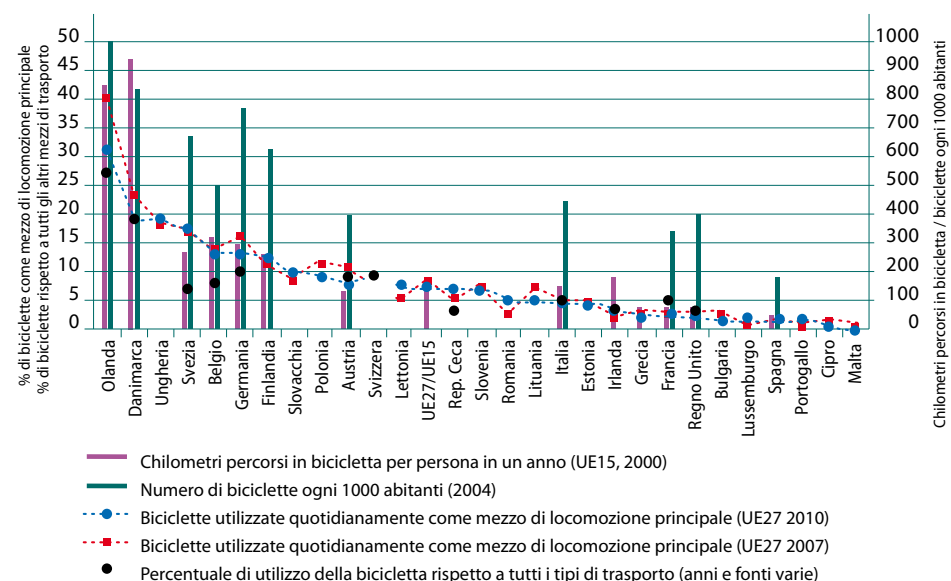
fonte: World Tourism Organization (UNWTO)



Il cicloturismo, definizioni

Come tutti i nuovi tematismi turistici, anche il cicloturismo è dotato di regole e dinamiche proprie. Genericamente possiamo affermare che il cicloturismo è quella forma di turismo che mette al centro la bicicletta come mezzo di locomozione e come motivazione della vacanza. La diffusione di questa forma di vacanza attiva è maggiore in quei paesi europei dove è più sviluppata la cultura della mobilità ciclabile. La figura 2 mette in evidenza come la bicicletta in Italia sia intesa principalmente come strumento di svago, relax e sport. Al contrario, in altri paesi la bicicletta è un mezzo di locomozione utilizzato quotidianamente da una moltitudine di persone.

Figura 2
Utilizzo della bicicletta nei paesi di area UE27



fonte: EP (2012), The European Cycle Route Network – Eurovelo

Al fine di comprendere le caratteristiche principali del cicloturismo è utile analizzare l'offerta proposta dai tour operator specializzati nella vacanza in bicicletta. Da questa analisi emerge che il cicloturismo si presenta con forme diverse a seconda del target e del tipo di prodotto turistico.

Sulla base della tipologia di bicicletta distinguiamo tre tipi di target:

- il **cicloturismo slow o leisure**, ovvero praticato da turisti che cercano nel viaggio lento tutti i piaceri che questo può offrire, natura, paesaggio, cultura, enogastronomia, da vivere con amici o familiari;
- il **cicloturismo sportivo su strada**, dove prevale la ricerca della forma fisica della prestazione e, in taluni casi, l'agonismo;
- il **cicloturismo sportivo mountain bike** che privilegia la componente avventurosa valorizzando il contatto diretto con la natura.

Tale distinzione determina le diverse esigenze dei turisti e condiziona la cartografia, la segnaletica e la progettazione dei percorsi e degli strumenti di promozione turistica. In questa pubblicazione si farà riferimento al cicloturismo *leisure*.

Continuando l'analisi dell'offerta proposta dagli operatori sia pubblici che privati, emergono altre indicazioni importanti per comprendere il cicloturismo. I prodotti turistici sono principalmente di tre tipi:

- le **escursioni giornaliere**. L'escursione può essere proposta all'utente che si muove in giornata oppure può essere un'attività che integra la vacanza stanziale;
- il **week-end in bicicletta**. Questi prodotti propongono percorsi di media lunghezza che richiedono uno o due pernottamenti;
- i **viaggi in bicicletta**. Nel caso di viaggi organizzati da tour operator la durata è settimanale, mentre se i viaggi sono autonomi può essere anche di quindici giorni.

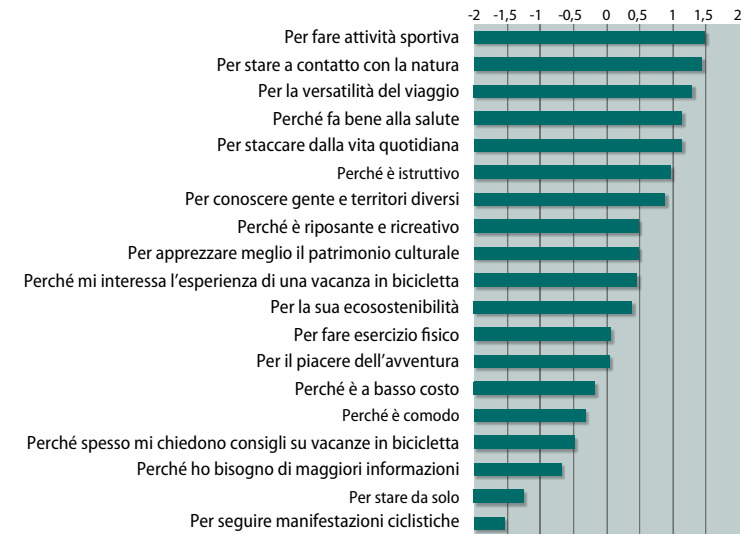
Le proposte di viaggio organizzato sono accomunate dal fatto di essere facili e di avere tappe giornaliere di circa 50 km. La figura 3 riassume le principali motivazioni di viaggio per i cicloturisti europei. I migliori percorsi raggiungono siti di interesse artistico, naturalistico, attraversano aree rurali prive di flussi automobilistici e richiedono servizi adeguati per quanto riguarda il noleggio delle biciclette, il trasporto bagagli, l'intermodalità e l'accoglienza.

Per quanto riguarda la classificazione dei percorsi occorre chiarire che non è indispensabile disporre esclusivamente di piste ciclabili. Nonostante queste rappresentino il punto di forza delle destinazioni cicloturistiche europee, un percorso di interesse cicloturistico deve tenere in considerazione i seguenti fattori: sicurezza, comfort, segnaletica, contatto con la natura, varietà del percorso.

(fig. 4, *Trendscope* 2008).

Figura 3

Motivazioni di viaggio per un cicloturista

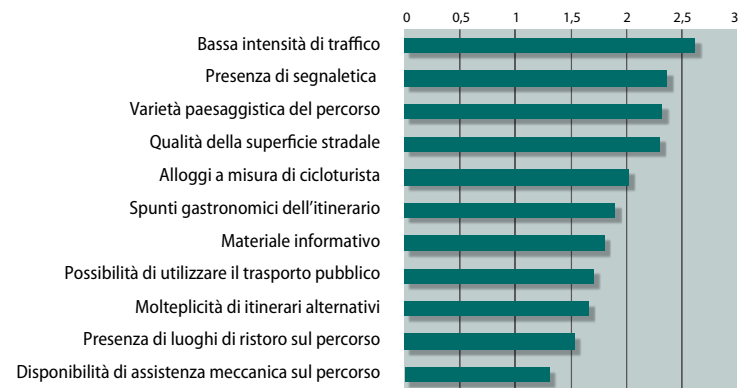


fonte: *Trendscope* 2008b

nota: 0 valore normalizzato, -2 valore più basso e 2 valore più alto

Figura 4

Importanza delle prerogative di un percorso cicloturistico



fonte: *Trendscope* 2008b

nota: 0, punteggio più basso; 3, punteggio più alto

2.2 Il cicloturismo in Europa

I mercati "storici": Germania e Austria

Germania e Austria rappresentano i più importanti "mercati" europei per il cicloturismo. Nei due paesi la bicicletta è diffusissima, sia come mezzo di trasporto che come attività per il tempo libero e lo sport. I tedeschi, più degli austriaci, usano la bicicletta per i loro spostamenti quotidiani: il 15% la utilizza tutti i giorni; il 41% una volta alla settimana. L'affetto per la bicicletta continua inoltre a crescere. Secondo l'ADFC, la Federazione ciclistica tedesca, e altre ricerche (Hundt, 1998; Mutterle, 2007; Tschopp, 2007, ECF, 2010):

- la quota di viaggi compiuti dai tedeschi che prevedono un utilizzo frequente della bicicletta è passata dal 9,8% del 1997 al 14,9% nel 2006, pari a 7,2 milioni di persone;
- nel 2006, il 44,7% dei vacanzieri tedeschi oltre i quattordici anni (circa 21,7 milioni) aveva utilizzato la bici in vacanza, mentre nel 2009 il 6% risultava avere fatto vacanze in bicicletta di cinque giorni o più.

Per effetto di tale crescita, tra il 2000 e il 2009 il fatturato da cicloturismo in Germania si è quasi raddoppiato, passando da 5 a oltre 9 miliardi di euro e stimolando la nascita di numerose attività economiche come alberghi e ristoranti dedicati, ad esempio quelli coordinati dal franchising Bett & Bike, che può contare su 5350 esercizi disseminati lungo 22 percorsi ciclabili (Bett+Bike, 2012). Per effetto delle ben sviluppate infrastrutture, **l'86,3% dei tedeschi sceglie la Germania per le proprie vacanze "cicloturistiche"**, anche se si rileva una tendenza a "espatriare" verso paesi, come la Svizzera o l'Austria, che stanno investendo in servizi e percorsi destinati ai ciclisti.

...e un nuovo mercato: la Gran Bretagna

Nel 2007 una ricerca condotta da Mintel evidenziò come fossero ben 450.000 i turisti d'oltre Manica che l'anno precedente avevano effettuato vacanze improntate all'uso delle "due ruote", per una spesa complessiva di 120 milioni di sterline. A questi si aggiungono i 2,3 milioni che avevano usato la bici in vacanza per escursioni giornaliere in mountain bike oppure per un *sightseeing tour*. Complessivamente il 16% degli adulti britannici risultava avere già fatto qualche vacanza in bici, mentre il 12% avrebbe voluto farlo. **Il cicloturismo costituisce dunque una nicchia con serie prospettive di crescita**, sia come prodotto turistico di per sé sia collegato ad altre tipologie di vacanze.

Questo anche perché la maggiore quota di coloro che esprimono il desiderio di effettuare una vacanza in bici si riscontra tra i più giovani, nella fascia d'età tra i quindici e i ventiquattro anni, dove incide per ben il 22% (Shield, 2007).

Il cicloturismo rurale in Francia

La popolarità del ciclismo in Francia è dimostrata dalla grande tradizione della *grand boucle*, ovvero il **Tour de France, la corsa ciclistica più importante al mondo**. L'uso della bicicletta è il primo esercizio sportivo, essendo praticato dal 42% della popolazione, pari a 24 milioni di persone, di cui 16,8 milioni sono "regolari praticanti" che vanno in bici almeno una volta al mese. Le motivazioni che li spingono sono la ricerca di svago (94% dei casi), ottenere benefici per la forma fisica, la salute (per un altro 15%), mentre per altri ancora (l'8%) la bicicletta rappresenta una vera e propria pratica sportiva (Altermodal, 2008). Il cicloturismo genera 7 milioni di pernottamenti, di cui 1,5 milioni dall'estero, corrispondenti al 3,5% dei pernottamenti totali in Francia e rappresenta la seconda attività fisica praticata dopo le passeggiate. **Le motivazioni della vacanza "cicloturistica" spaziano dalla ricerca della forma fisica al piacere di scoprire il territorio sulle "due ruote"**. L'aspetto economico non sembra invece troppo rilevante: viene infatti citato quale determinante solo da un cicloturista su due.

Motivazione di viaggio dei cicloturisti in Francia (2008)	
Motivazione	% di cicloturisti che si trova totalmente d'accordo
Mantenere la forma fisica	80
Scoprire piacevolmente un territorio	79
Muoversi al proprio ritmo	73
Un piacere in sé	70
Spostarsi in maniera gradevole	69
Provare libertà di movimento	67
Unire l'utile al dilettevole	64
Staccare con lo stress della vita quotidiana	62
Spostarsi in maniera utile (per la forma)	59
Spostarsi in maniera economica	51

Fonte: Altermodal, 2008

Il 40% degli stranieri in Francia predilige il viaggio itinerante, che è scelto però "solo" dal 7% dei francesi. I primi spendono mediamente da 7 a 10 giorni sul territorio, percorrendo una media di 350-400 km; i francesi si trattengono invece di meno (3-4 giornate), percorrendo tra 120 e 150 km, e privilegiando soprattutto il turismo rurale-enogastronomico, con preferenza per il nord della Borgogna e la Coteaux de Champagne. Per il pernottamento, il cicloturismo viene spesso associato alla scelta dei campeggi e dei villaggi vacanza, dove arriva a incidere fino al 14% delle presenze totali.

L’Olanda, paese delle biciclette...

L’Olanda è uno dei paesi che più ha associato la propria immagine alla bicicletta, la quale non viene solo utilizzata come mezzo per gli spostamenti quotidiani, ma anche nell’ambito del tempo libero e delle vacanze.

Secondo la Fondazione Fietsplatform l’11% degli olandesi (oltre 1 milione di persone) utilizza la rete cicloturistica nazionale per il piacere delle due ruote. I viaggi superiori alle due ore erano circa 427 milioni nel 2008, mentre le "ciclovacanze" ammontavano a circa seicentomila, per un giro d'affari di 350 milioni di euro all'anno (Nijland, 2008).

Il cicloturista tipico ha tra i trentacinque e i cinquantacinque anni, viaggia con il proprio compagno/a o con amici (per una dimensione media del gruppo di viaggio di 2-4 persone) e ha un livello di istruzione e reddito medio-alto. Spende in media tra i 15 e i 39 euro al giorno, a seconda che faccia escursioni giornaliere o pernotti. L'andare in bici è spesso la motivazione primaria di viaggio per quanto si integri piacevolmente con soste presso ristoranti/caffè (nel 39% dei casi) e la visita di villaggi e città (34%) (Fondazione Fietsplatform, 2003).

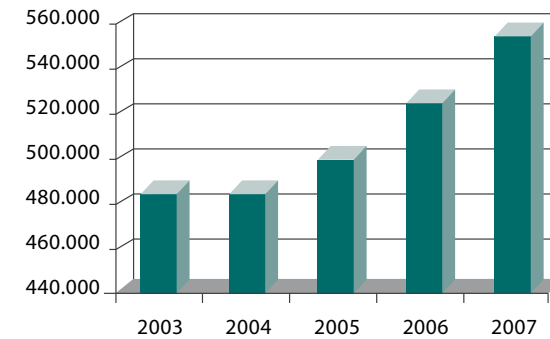
...non dissimile dalla Danimarca

Anche la Danimarca ha un'immagine fortemente legata all'uso della bicicletta. Lo dimostra il numero delle vendite di biciclette, che nell'ultimo decennio – nonostante l'alto grado di diffusione – ha continuato a crescere al ritmo del 3-4% l'anno. In pratica, **un danese su dieci (compresi anziani e bambini) acquista una bici nuova all'anno.**

Le bici preferite sono in due casi su tre quelle classiche da passeggio, del tipo olandese o city bike, un 17-18% sono trekking bike o bici da bambini, mentre quelle da corsa incidono per un 10% e le mountain bike per il restante 9%. Una ricerca condotta alcuni anni fa rivelò che il cicloturista danese resta in vacanza per una decina di giorni, è giovane (il 70% sotto i ventinove anni) e

si sposta in genere in coppia, soggiornando per un 54% in villaggi-campeggi e per un 17% in ostello. Un turista assai mobile, che nel 60% dei casi cambia località ogni giorno.

Vendite di biciclette in Danimarca



Fonte: www.bike-eu.com

La carenza di pianure non scoraggia gli svizzeri

A dispetto del territorio non proprio pianeggiante, la Svizzera rientra anch'essa nel novero dei paesi ad alta intensità di bicicletta. Nel 2006 si stimò che fossero ben 645.000 gli svizzeri che utilizzavano assai intensamente questo mezzo mentre altri 3 milioni ne facevano un uso "frequente".

Tipo di bici utilizzata dagli svizzeri e frequenza (2006)			
Tipo di bici	Frequenza d'uso		Totale
	Spesso	Assai intensa	
Da trekking o da strada	2.071.000	434.000	2.505.000
Mountain bike	985.000	211.000	1.196.000
Totale	3.056.000	645.000	3.701.000

Fonte: Tschopp (2007)

Prima ancora, nel 2000, era stato calcolato che i nove itinerari costituenti *Suisse à Velo* generassero circa 340.000 pernottamenti, dovuti a 15.000 viaggi.

Domanda associata alla rete Suisse à Velo (2000)					
Tipo di uscita	Uscite (numero)	Distanza percorsa (km)	Pernottamenti (numero)	Di cui in albergo (numero)	Spesa totale (franchi)
Escursione	3.500.000	130.000	–	–	81.000
Più giorni	15.000	25.000	340.000	200.000	57.000
Totale	3.515.000	155.000	340.000	200.000	138.000

Fonte: Tschopp, 2007

Nel 2004 il numero di pernottamenti era cresciuto di 2/3, giungendo a 570.000, ben 230.000 più di quattro anni prima (Tschopp, 2007). Vi erano coinvolte un migliaio di imprese ricettive specializzate nell'ospitalità dei cicloturisti e un'offerta ben integrata, con un cicloturista su due che usava il treno o l'autobus in integrazione con la bici, ritenendola sempre un'esperienza piacevole.

In Svizzera i nove itinerari cicloturistici sono riuniti in una rete nazionale di circa 3300 km, *Suisse à Velo*, che ha preso forma in seguito al progetto "Svizzera – paese della bicicletta". I percorsi si distinguono per tematismi e hanno caratteristiche diverse per altimetria e scenografia. Rispettano però standard comuni, come la segnaletica, le informazioni e la sicurezza. Il loro stato è monitorato due volte l'anno ed eventuali interventi sono prontamente comunicati agli organi responsabili della manutenzione (i cantoni o i comuni). Tra i punti di forza vi è la presenza di una stazione ferroviaria all'inizio e alla fine di ogni itinerario, che favorisce l'uso combinato di treno e bici. Già al termine degli anni Novanta le ferrovie svizzere trasportavano circa 340.000 bici di cicloturisti, per un fatturato di 5 milioni di franchi svizzeri: una domanda quasi raddoppiata una decina di anni dopo (Tschopp, 2007).

Tra i percorsi si ricordano:

- il circuito del *Lago di Costanza*, che è il secondo più percorso in Europa dopo la ciclopista del Danubio;
- la *Pista panoramica delle Alpi* e la *Pista della Giura*, adatte ai cicloturisti più sportivi e amanti della montagna;

- la *Pista dell'Aare*, del *Mittelland* e quella *lungo il Reno*, itinerari più pianeggianti, adatti per i viaggi in famiglia.

La rete europea Eurovelo

In Europa la "madre" di tutte le piste è la rete *EuroVelo*, la cui progettazione è stata avviata con il supporto dell'Unione Europea nella metà degli anni Novanta. Ciascun itinerario è ispirato a un tema distintivo, che lo caratterizza sotto il profilo geografico, ambientale, storico-culturale o delle tradizioni enogastronomiche.



Gli itinerari della rete Eurovelo 2014

N.	Denominazione	Lunghezza (km)
1	Atlantic Coast Route	8186
2	Capitals Route	5500
3	Pilgrims Route	5122
4	Central Europe Route	4000
5	Via Romea Francigena	3900
6	Atlantic	4448
7	Sun Route	7409
8	Mediterranean Route	5888
9	Baltic - Adriatic	1930
10	Baltic Sea Cycle	7980
11	East Europe Route	5984
12	North Sea Cycle Route	5932
13	Iron Curtain Trail	10400
14	Rhine Route	1320

Fonte: www.ecf.com

Obiettivo della rete è stimolare l'uso della bici quale mezzo di trasporto "sostenibile" e promuovere nel contempo lo sviluppo del cicloturismo, nell'intento di:

- **promuovere gli impatti positivi che le due ruote determinano sull'ambiente e sulla promozione di stili di vita salutari;**
- **sviluppare un nuovo segmento di mercato**, connesso alla percorrenza di itinerari ciclabili a lunga distanza, con lo scopo di replicare la fortunata esperienza di iniziative di grande successo quali la ciclopista lungo il Danubio in Austria e quella del Lago di Costanza in Svizzera.

Il progetto prevede 12 itinerari, costituiti in larga misura da percorsi esistenti o in progetto, che si sviluppano complessivamente per quasi 62.000 km.

Un tassello importante verso il completamento della rete ciclabile della Provincia di Padova

Nei pressi del lago di Camazzole, un'area golenale del fiume Brenta compresa nella Rete Natura 2000, la Provincia di Padova con il progetto Interbike sta realizzando una pista ciclabile in grado di collegare il sito con la ciclovia del Brenta. Questo intervento realizzato nel comune di Carmignano di Brenta consente di aggiungere un altro tassello verso il completamento della rete ciclabile provinciale. Il completamento della Ciclovia del Brenta permetterà alla provincia di Padova di connettersi con Trento verso le Alpi e con Venezia verso il mare.

Le fasi principali dei lavori riguardano lo scavo del cassonetto, la posa del geotessuto, il riporto del terreno e la stabilizzazione a calce e la stesa del materiale arido. Il fondo della pista non verrà asfaltato per rispettare le particolari condizioni naturalistiche del sito. A lato della pista, nei punti con maggiore ampiezza, saranno realizzate anche tre piazzole di sosta e un'area di scambio per i mezzi. Queste avranno dimensioni di circa 4 m di larghezza e 15 m di lunghezza e saranno posizionate a circa 300 m tra di loro.



La "potenziale" rete Bicitalia

Nel 2001 la FIAB (Federazione Italiana Amici della Bicicletta) sviluppò il progetto della "Rete nazionale di percorribilità ciclistica", che fu approvato dal Ministero dell'Ambiente, d'intesa con il Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti e con le regioni, che prevedeva la realizzazione della rete ciclistica "Bicitalia" per promuovere il turismo sostenibile.

Obiettivo era la realizzazione di un network di circa 15.000 km di percorsi ciclabili, imperniato su 14 direttrici di grande respiro (gli itinerari nord-sud ed est-ovest), a formare una "ragnatela" che potesse ricoprire l'intero paese inglobando ciclovie già esistenti a livello locale e connettendosi con le principali direttrici ciclabili europee.

La scelta degli itinerari risponde a una varietà di criteri:

- **valorizzare le peculiarità territoriali e le risorse disponibili** (argini di canali, ferrovie dismesse, strade forestali);
- **favorire i percorsi a maggiore qualità paesaggistica disponibili nel territorio rurale, fluviale o costiero;**
- **assicurare il collegamento con le principali città e centri storici del paese.**

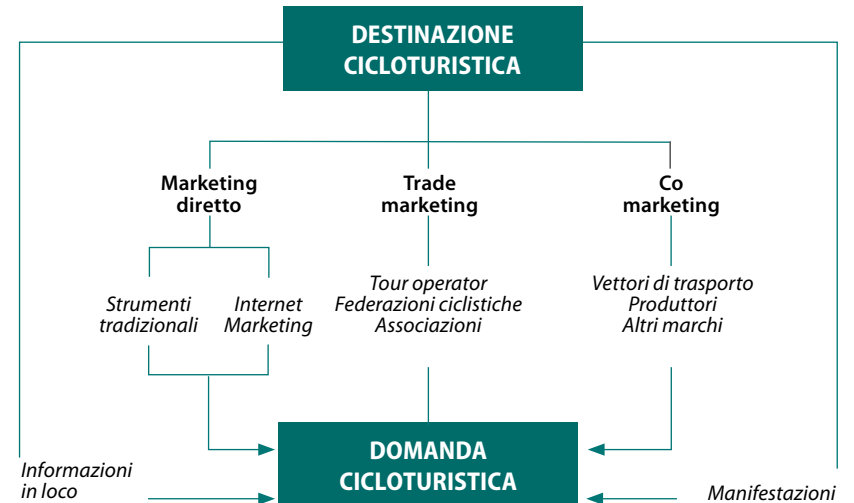


2.3 Gli strumenti per la promozione cicloturistica

I canali promozionali

Le leve promozionali a disposizione di una destinazione sono svariate e comprendono quelle tradizionali basate sulla pubblicità, e altre più innovative che fanno uso del web e dei social network.

Canali di promozione della destinazione cicloturistica



Fonte: Formato, 2009

I crescenti vincoli di bilancio delle amministrazioni locali inducono naturalmente a preferire quelle più efficaci, che includono:

- **gli strumenti "diretti"**, basati sul contatto *one-to-one* con i cicloturisti, attraverso la costruzione di banche dati;
- **il "trade marketing"**, che prevede il contatto con gli intermediari che orientano la domanda cicloturistica (tour operator, associazioni, gruppi sportivi);
- **il "co-marketing"**, attraverso accordi con operatori interessati a promuovere il cicloturismo (società di trasporto, produttori) e marchi interessati a diffondere la propria immagine presso gli amanti delle "due ruote".

L'uso di tali leve va inoltre combinato con l'informazione in loco, per pro-

muovere gli itinerari locali insieme con l'organizzazione di manifestazioni, di tipo sportivo-amatoriale e ludico-ricreativo, capaci di avvicinare la domanda. I paesi con un più alto livello di uso della bici e un mercato cicloturistico in crescita devono il proprio successo anche a **politiche di marketing "interno"** che hanno avvicinato residenti e turisti alla bici, promuovendone l'uso come un mezzo di trasporto e di svago sano e divertente:

- in **Germania** gli itinerari e la cultura della bici sono promossi dalla ADFC, che collabora con i numerosi tour operator nazionali e l'Ente del Turismo. Insieme producono un catalogo, stampato in cinquecentomila copie in lingua inglese e tedesca, distribuito in 26 paesi, e contenente ben 140 itinerari ciclabili;
- in **Danimarca** la promozione, curata dagli enti di trasporti pubblici e privati e dagli uffici del turismo, esalta la bellezza e la qualità delle cicliste, oltre che i benefici psico-fisici dell'attività cicloturistica;
- in **Olanda** l'Ente Nazionale del Turismo, Visit Holland, promuove e commercializza il cicloturismo soprattutto attraverso il web. Due enti dedicati si occupano inoltre della promozione: Holland Cycle Routes e Cycletoours;
- in **Gran Bretagna** si contano numerose iniziative, come The England's Cycling Country Initiative, avviata dall'East of England Tourist Board per promuovere il cicloturismo nella parte est del paese. L'attività prevede la produzione di brochure, un servizio di coupon a risposta diretta e una campagna di *direct mail*. Nel caso del Cycle & See Project, a cura del District Council nel Staffordshire Moorlands District, la promozione dei cinque percorsi ciclistici avvenne, tra l'altro, attraverso iniziative di co-marketing, come con i centri commerciali della catena Halfords;
- in **Spagna** le *vias verdes* sono promosse dalla Fondazione delle Ferrovie, mediante tour guidati e la stampa dei percorsi. Dal 2002 viene pubblicata



una mappa in 120.000 copie all'anno che rappresenta, insieme con il sito web www.viasverdes.com, uno dei principali mezzi di promozione dell'iniziativa;

- in **Francia** guide e brochure degli itinerari turistici sono distribuite nei municipi e negli uffici del turismo anche nelle più piccole cittadine. La Fédération Française de Cyclotourisme pubblica inoltre libri e mappe, curando anche un calendario delle principali manifestazioni.

Il marketing diretto

Come si è detto, il marketing diretto costituisce una delle leve principali ed è destinato a crescere di importanza anche per effetto della crescente diffusione degli strumenti che consentono una comunicazione integrata, interattiva e di prossimità, come gli smartphone.

Centrale, a tale scopo, è l'organizzazione di una banca dati dove immagazzinare e aggiornare costantemente i dati relativi ai "clienti" attuali e potenziali, per intraprendere azioni mirate e una gestione continua del rapporto con i cicloturisti in una logica di *customer relationship management*, anche utilizzando gli strumenti del **web 2.0** e dei **social network**.

Le associazioni

La bici è spesso utilizzata all'interno di gruppi sportivi, associazioni e tour operator, dunque la promozione attraverso tali organismi può risultare molto efficace.

In Italia l'ISTAT rileva come vi siano circa due milioni di persone che praticano sport ciclistici, facendo capo alle strutture riconosciute dal CONI, come la **Federazione ciclistica italiana (FCI)**, agli enti di promozione sportiva come la UISP e ad altre associazioni che promuovono attività fisico-sportive a scopi ricreativi e formativi, organizzando gare, feste, giornate sportive e seminari. Secondo il Censis, in Italia vi è un punto associativo sportivo ogni 631 abitanti, la più ramificata e ampia rete, di ogni genere, esistente nel nostro paese. A livello sovranazionale le associazioni ciclistiche sono rappresentate dalla **European Cyclist's Federation**, che riunisce una cinquantina di associazioni non-profit. Ne fanno parte i maggiori paesi, inclusa la tedesca **ADFC** e la britannica **Cyclists' Touring Club**, con rispettivamente 115.000 e 70.000 soci. L'Italia è rappresentata dalla **FIAB**, che raccoglie numerose associazioni cicloecologiste in tutta Italia.

I tour operator internazionali

Data la propria storia, cultura e tradizioni ciclistiche, l'Italia è una destinazione di primo piano nell'offerta degli operatori internazionali. Le proposte condensano diversi temi:

- **l'immersione nella "dolce vita"**, con la bici quale mezzo per apprezzarne, a ritmo *slow*, le peculiarità, incluse quelle gastronomiche. L'attenzione è soprattutto per le aree più note e attrezzate in Toscana e nel nord-est del paese;
- **la scoperta di itinerari "nuovi"**, soprattutto nel Sud Italia e nelle isole, come in Sardegna oppure nella Valle dei Trulli con Alberobello, utilizzata come base per tour che partono alla scoperta del Salento, della Lucania e del Cilento. Le proposte enfatizzano l'ecoturismo e l'avventura;
- **il "pellegrinaggio" sportivo** lungo i tracciati resi celebri dal Giro d'Italia, anche a seguito della manifestazione stessa. Ne fanno parte le proposte relative ad alcune classiche "granfondo" come la *Maratona delle Dolomiti*, la *Nove Colli* o ancora il *Giro delle Dolomiti*, con la partecipazione offerta all'interno di pacchetti strutturati.

I tour operator provengono da diversi paesi:

- in **Germania** oltre 150 soggetti operano nel cicloturismo, vendendo oltre 150.000 pacchetti. Di questi ben cinque hanno un "portafoglio" con oltre diecimila clienti. Tra di loro vi è Velotours, attivo dal 1982, che ha tra i clienti soprattutto individui agiati, di mezza età, che acquistano vacanze di qualità. La domanda potenziale più consistente è quella rivolta all'Italia, ma è però ancora parzialmente insoddisfatta per la carenza di itinerari ciclabili e la limitata disponibilità di adeguate strutture ricettive;
- in **Olanda** numerosi operatori offrono pacchetti flessibili, consentendo ai cicloturisti di personalizzare il viaggio per durata, destinazione, spesa, ser-

vizi fruiti, ecc. Numerosi gli operatori *incoming*, rivolti soprattutto ai mercati di lingua tedesca e inglese (Tulip Cycling, Hat Tours, Boat Bike Tours, Cycle tours Holland, Fortuna Travel), anche offrendo la formula "boat&bike", con escursioni in bici più pernottamento e ristorazione a bordo di battelli;

- in **Gran Bretagna** l'offerta si distingue per la presenza di specialisti del turismo-avventura, soprattutto in mountain bike. Diversi tour operator offrono viaggi in Africa centrale (Cycle Active), Asia (Red Spokes e Spice Roads) e altre zone "poco battute" (Exodus, KE Adventure Travels). Una quindicina di operatori non specializzati propone viaggi in Italia, nell'ambito della propria offerta di turismo attivo;
- in **Francia** le offerte sono più rilassanti, con tour dedicati a natura, cultura e gastronomia, insieme ad altri di carattere più "sportivo". Tra i primi vi sono quelli alla scoperta della Loira o della Provenza, proposti da Le Vieux Mulin oppure Provence Mountain Biking, insieme a quelli dedicati ai vini della Borgogna, promossi direttamente dall'ufficio locale del turismo. Molti sono inoltre i pacchetti sportivi ispirati ai percorsi del Tour de France;
- in **Spagna** alcuni operatori, come Spain Adventures e Sierra Cycling, sono posizionati sul turismo sportivo, mentre altri, come Iberocycle, Magical Spain e Cycle España, offrono tour di carattere storico-culturale. Quasi tutti sono di origine britannica o nordamericana, anche se di recente alcuni operatori endogeni hanno iniziato a presentare proposte autonome, come i pacchetti offerti da Bravo Bike o quelli ideati dall'operatore lusitano Bikelberia;
- dagli **Stati Uniti** molti operatori propongono vacanze cicloturistiche in Europa. Una ventina trattano offerte verso l'Italia, con percorsi che toccano soprattutto gli itinerari "classici", con in testa Dolomiti e Toscana, seguite da Veneto, Umbria, Marche, Piemonte, il Delta del Po. Tra le regioni meridio-



nali, le più frequentate sono Sardegna, Sicilia e Puglia. Diverse offerte sono dedicate a seguire le tappe del Giro d'Italia.

I tour operator italiani

Il cicloturismo è un "prodotto" nuovo per gli operatori italiani. Sono pochi i soggetti specializzati e i viaggi in bici sono per lo più offerti nell'ambito del turismo rurale e ambientale, e promossi da operatori internazionali come quelli sopra citati. Da alcuni anni alcuni operatori italiani hanno comunque intuito le potenzialità del settore e offrono proposte autonome. Tra essi Due Ruote nel Vento, Girolibero, Verde Natura, Funactive, Italybike, S-cape Countryside Travels, Simonetta Bike Tours e altri i cui cataloghi comprendono solitamente due tipi di offerte:

- i *viaggi individuali*, basati su un dossier che consente ai clienti di pianificare da soli tempi e visite, pedalando su strade sicure, con alberghi prenotati e fruendo del servizio di trasporto bagagli da un albergo all'altro;
- i *viaggi di gruppo*, che prevedono anche la presenza di un accompagnatore in bici. Si rivolgono a gruppi che vanno da 6 a 25 cicloturisti.

Altri operatori includono Alice nel Paese delle Meraviglie, che opera nel turismo attivo ma con viaggi internazionali; Panda Trek, che offre vacanze in bici (per lo più all'estero) nel campo del turismo responsabile; Dolcevita, operatore specializzato nell'offerta di vacanze in bici in Sardegna.

Gli eventi promozionali

L'organizzazione di eventi è una leva importante per fare conoscere la località, attirare amanti della bici e stimolare l'uso di questo mezzo da parte dei residenti. I potenziali cicloturisti vanno difatti stimolati con esperienze anche solo di poche ore.

La Federazione ciclistica italiana contempla la realizzazione delle seguenti iniziative:

- *100 Città - Spazio Bici*, "pedalata" nelle principali città atta a sensibilizzare cittadini e istituzioni alla soluzione dei problemi connessi alla pratica del ciclismo e alla tutela degli utenti. Viene programmata in occasione del raduno regionale di "apertura" del Campionato italiano;
- *Pedilate ecologiche*, che si svolgono con ogni tipo di bicicletta nell'intento di promuovere l'uso della bicicletta.

Anche la sezione ciclismo della UISP, che raggruppa 3000 società e 54.000 tesserati, prevede numerose iniziative per favorire lo sviluppo del cicloturismo. Se si comprendono anche quelle agonistiche, sono circa 5000 le

iniziative promosse annualmente, che coinvolgono complessivamente circa 1 milione di amanti delle "due ruote". Tra queste rientrano:

- *Bicincittà*, manifestazione non agonistica che si svolge nel mese di maggio, invitando a usare la bici per scoprire le bellezze artistiche, storiche e architettoniche di 180 città;
- *Scuola Bici Educazione*, rivolta alle scuole elementari per far conoscere la mobilità ciclistica e le norme per l'uso sicuro della bici, promuovendo anche il rispetto e la conoscenza dell'ambiente per valorizzare il territorio.

Molto attiva è anche la FIAB, che propone:

- *Bimbibici*, pedalata cittadina per i bambini fino agli undici anni, che si tiene ogni anno, la prima domenica di maggio;
- *Progetto Scuola*, con diverse iniziative atte a favorire la diffusione di mobilità sostenibile e bici nelle scuole;
- *Giornata Nazionale Biciintreno*, per promuovere l'uso accoppiato di bici e treno, sensibilizzando gli operatori ferroviari ad adeguare la propria offerta.

Alle precedenti si sommano le numerose attività organizzate a livello locale, come le *Domeniche senz'auto*, a cura di istituzioni o sezioni locali della FCI, della UISP o della FIAB. Infine, la FCI prevede iniziative con i settori cicloturistici e amatoriali regionali e i comitati provinciali, quali:

- *Bicitalia (Giro d'Italia "a staffetta")*: iniziativa a tappe che dura circa otto giorni nel periodo estivo. Prevede che ogni giorno vengano pedalati circa 200 km, con i partecipanti che entrano in "carovana" da una delle località sede di partenza. È accompagnata da manifestazioni collaterali quali gimcane o pedalate ecologiche nella sede di arrivo;
- *Brevetti (Percorsi permanenti)*, istituiti su iniziativa delle società locali e gestiti in collaborazione con le istituzioni, vengono consegnati all'arrivo di specifiche manifestazioni;



- *Settimane cicloturistiche*, organizzate in più giornate comprendenti attività cicloturistiche (pedalate, raduni, medio fondo, fondo), e integrate da percorsi agonistici riservati ai tesserati cicloamatori.

La segnaletica

La segnaletica è cruciale nello sviluppo del cicloturismo; le sue modalità realizzative sono riportate nella prima parte di questa brochure. La sua presenza ha una funzione rassicurante anche per i cicloturisti più esperti e aiuta a creare quei *markers* che creano l'ambientazione turistica (rif. cap. 1.3).

L'informazione cartacea e on-line

Sempre più spesso i cicloturisti utilizzano sistemi geo-referenziati, che non sono sostitutivi dei cartelli stradali ma aiutano a pianificare il percorso e a orientarsi sul territorio. La messa a disposizione di itinerari completi delle informazioni tecnico-turistiche per il *downloading* dal sito della destinazione costituisce una componente indispensabile del sistema di offerta.

Le informazioni da fornire comprendono lunghezza, altimetria, difficoltà, condizioni dei tracciati, servizi turistici e accessori presenti (segnalazione di corsie, piste ciclabili e strade *bike-friendly*; ubicazione aree di parcheggio, servizi di manutenzione e riparazione, ciclostazioni e norme per utilizzo servizi intermodali, ecc.). In aggiunta alle informazioni on-line va comunque assicurata la disponibilità di pratiche e maneggevoli mappe cartacee che i cicloturisti possano recare con sé durante la visita.

La ricettività

La disponibilità di strutture ricettive accoglienti e dedicate è un requisito sempre più gradito dai cicloturisti. Cortesia e pulizia sono gradite da tutti, ma i viaggiatori in bici richiedono alcune attenzioni specifiche. La sera sono stanchi e affamati, dunque preferiscono strutture che consentano di ben ristorarsi e rilassarsi con servizi di *wellness*. A contare sono anche servizi cui gli altri ospiti non danno peso, come quelli di lavaggio, la sicurezza del proprio mezzo di trasporto, la possibilità di portare la bici in camere situate al piano terra per fare un po' di manutenzione la sera. Alcune federazioni nazionali, come quella tedesca, hanno disciplinato i requisiti minimi obbligatori e quelli opzionali che le strutture ricettive devono assicurare per poter accogliere i cicloturisti. Questi sono stati raccolti in Italia dalla FIAB per la definizione del **servizio Albergabici**, oltre che da altri *network* di operatori del settore.

Requisiti per le imprese ricettive richiesti dalla ADFC

Obbligatori	Opzionali
Possibilità di trattenersi anche solo per una notte	Disponibilità di mappe cicloturistiche e giornali specializzati (messi a disposizione in una stanza comune)
Colazione "rinforzata" adatta ai ciclisti (con muesli, frutta, cereali integrali, ecc.)	Libro degli ospiti che raccolga le esperienze dei cicloturisti che hanno attraversato la regione
Deposito chiuso e sicuro per la sistemazione della bici di notte, possibilmente al piano terra (come garage bici)	Disponibilità di bici a noleggio di buona qualità o informazioni sulla possibilità di trovarne nelle vicinanze, con prezzi, condizioni e numeri di telefono
Kit di riparazione con i principali attrezzi "fai da te"	Disponibilità di una lista di strutture "amiche della bicicletta" della regione
Servizi e strutture per lavare e asciugare vestiti e attrezzatura (come lavanderia o asciugatoio)	Erogazione di informazioni per raggiungere la struttura con l'indicazione dei mezzi di trasporto più eco-compatibili, come autobus o treni
Esposizione o disponibilità di mappe cicloturistiche dell'area e di quadri orari degli autobus e dei treni	Conoscenza approfondita dei riparatori di cicli più vicini per i guasti più rilevanti, con numeri di telefono e orari di apertura
	Disponibilità dei più importanti pezzi di ricambio, anche in collaborazione con il più vicino riparatore
	Offerta di cestini per spuntini e picnic

Fonte: Allgemeiner Deutscher Fahrrad-Club



La ristorazione

Anche i bar, i negozi di alimentari e i ristoranti che si trovano lungo i percorsi ciclabili beneficiano solitamente dell'appetito che contraddistingue i cicloturisti, che solitamente portano con sé un bagaglio necessariamente ridotto. Questo può favorire la valorizzazione delle specialità locali, cercando di rispondere alle esigenze specifiche dei turisti in bici. A tali esigenze risponde la realizzazione dei cosiddetti "bicigrill".

Il **Bicigrill** è stato realizzato per la prima volta in Italia negli anni '90 a Nomi dalla Provincia Autonoma di Trento, che ne detiene il marchio; il disciplinare del marchio "Bicigrill" è regolato dalla delibera della Giunta Provinciale di Trento n° 2405 del 26.09.2008. Il Bicigrill è una struttura che fornisce al ciclista riparo, ristoro, informazione e assistenza tecnica. È buona regola che lungo il percorso ciclopedonale siano presenti delle strutture di ristoro almeno ogni 5 km. In questi anni i Bicigrill hanno riscosso molto successo e nelle zone di montagna sono utilizzabili anche nel periodo invernale come ristoro per i praticanti dello sci da fondo.



2.4 Il progetto Interbike e la ciclovia Adriabike



Il progetto Interbike coinvolge un vasto partenariato fra l'Italia e la Slovenia e rappresenta un territorio che si affaccia sul grande golfo dell'Alto Adriatico: dalle Alpi slovene alle lagune venete e romagnole. La finalità del progetto è duplice: da un lato promuove l'uso della bicicletta come mezzo di trasporto sostenibile e dall'altro individua nuovi prodotti cicloturistici.

I finanziamenti erogati dalla Comunità Europea (complessivamente 3,5 milioni di Euro) attraverso l'accordo di programma Italia-Slovenia supportano la realizzazione di interventi puntuali sulla rete ciclabile dei territori coinvolti. Ciascun partner ha realizzato interventi simili, alcuni a supporto dell'intermodalità, altri a favore della continuità dei percorsi. Le principali esperienze realizzate sono state inserite sotto forma di box in questa brochure tecnico-divulgativa. Per quanto riguarda il filone turistico, i partner italiani e sloveni hanno individuato un **percorso**

ciclabile dal grande interesse turistico, denominato **Ciclovia Adriabike**. Il percorso transfrontaliero è dato dall'unione di tre viaggi settimanali. Il primo collega Kranjska-Gora con Koper e Trieste, seguendo la linea di confine, il secondo si sviluppa lungo la costa dell'Alto Adriatico da Koper a Venezia, il terzo scende da Venezia a Ravenna, attraversando le foci dei grandi fiumi di pianura. L'obiettivo è quello di proporre prodotti cicloturistici accattivanti che possono essere promossi dagli operatori locali: alberghi, agriturismo, guide, accompagnatori e rivenditori.

Il turista che vuole frequentare la nuova Ciclovia Adriabike potrà utilizzare un road-book dell'intero percorso, una brochure turistica con le informazioni dei territori coinvolti, un sito internet www.adriabike.eu dove trovare le tracce e le applicazioni per navigatori satellitari e smartphone.

Fonti

- ADFC (2007), *The Favourite Holiday in Germany – Touring with the Bicycle* in www.adfc.de
- ADFC (2011), *Tourismusmarketing Guide*, in www.adfc.de
- Altermodal (2008), *Le Tourisme à Vélo en France*, atti della Conferenza di Senlis, 26 settembre
- Australian Government, Australian Sport Commission and Department of Health and Ageing (2008), *Partecipazione in Exercise, Recreation and Sport, Annual Report 2007*
- Bett+Bike (2012), *Statistics and figures*, in www.bettundbike.de
- Bikeleague (2003), *Bicycling in America 2003*, in www.bikeleague.org
- Danube Tourism Commission (2005), *The Danube – A River's Lure*, Comunicato Stampa, dicembre, in www.danube-river.org
- DG for Internal Policies, *Committee on Transport and Tourism*, Brussels
- DTV – Grundlagenuntersuchung (2009), *Fahrradtourismus in Deutschland*, in www.deutschtourismusverband.de/index.php?pagel=10079
- ECF (European Cyclists' Federation) (2010), *Cycling facts and figures*, in www.ecf.com
- EP (European Parliament) (2009), *The European Cycle Route Network – Eurovelo. Study. DG for Internal Policies*, Committee on Transport and Tourism, Brussels, pp. 17-40
- EP (European Parliament) (2012), *The European Cycle Route Network – Eurovelo. Study.*
- Faulks e al. (2006), *Cycle Tourism in Australia*, Cooperative Research Centre, Canberra
- Faulks e al. (2008), *Cycle Tourism and South Australia Destination Marketing*, Cooperative Research Centre, Canberra
- Formato R. (2009), *Cicloturismo. Strategie di Sviluppo e Benefici per le Destinazioni Turistiche*, Edizioni Scientifiche Italiane, Napoli
- Hundt G. (1998), *Touristische Fahrradrouten in NRW-Thesen zu einen Markenkonzept für Nordrhein-Westfalen*, atti della conferenza "Workshop Qualitätsoffensive für den Fahrradtourismus in Nordrhein-Westfalen", Marl, 16 maggio
- Johnson P. (2008), *Cycling Tourism Best Practice Mission*, «Destination Diary», febbraio, in www.nstpc.com
- Lopez Nunes F. (2007), *La fruizione sostenibile delle aree protette*, documento presentato alla conferenza "In Bici", Milano, 9-11 novembre
- Lumdsen L. e Mitchell J. (1999), *Walking, transport and health: do we have the right prescription?*, in «Health Promotion Journal», n. 14 (2)
- Mutterle M. (2007), *Il cicloturismo promuove l'impresa turistica. Ospitalità e accompagnamento. Un caso: l'albergabici di FIAB*, paper distribuito in occasione di "In Bici, Prima Conferenza Nazionale della Bicicletta", Milano, 9-11 novembre
- Nijland E. (2008), *Foundation National Cycling Platform*, in www.ecf.com
- SGS Economics and Planning (2011), *Economic Impact of Cycle Tourism*
- Shiedl P. (2007), *Cycle Tourism takes off as £120 million mark passed in 2006*, in www.naturalchoices.co.uk
- Trendscope. (2008b). *Radreisen der Deutschen 2008*. Cologne, Germany: Trendscope GbR.
- Tschopp J. (2007), *La Svizzera in Bici*, documento presentato alla conferenza "In Bici", Milano, 9-11 novembre
- UNWTO World Tourism Organization - www.unwto.org



Partner del progetto Interbike

Regionalni razvojni center Koper
Centro regionale di sviluppo Capodistria
Provincia di Venezia
Provincia di Ferrara
Provincia di Ravenna
Provincia di Rovigo
Provincia di Padova
Provincia di Trieste
Provincia di Gorizia
Provincia di Udine
Regione Autonoma Friuli Venezia Giulia
GAL Venezia Orientale

Delta 2000
GAL Polesine Delta del Po
Občina Cerklje
Občina Kranjska Gora
Občina Kobarid
Občina Brda
Občina Miren-Kostanjevica
Mesta občina Koper - Comune città di Capodistria
Občina Komen
Razvojna Agencija ROD
Posoški razvojni center
RRA Severne Primorske



Progetto INTERBIKE finanziato nell'ambito del Programma per la Cooperazione Transfrontaliera Italia-Slovenia 2007-2013, dal Fondo europeo di sviluppo regionale e dai fondi nazionali.

Projekt INTERBIKE sofinanciran v okviru Programa čezmejnega sodelovanja Slovenija-Italija 2007-2013 iz sredstev Evropskega sklada za regionalni razvoj in nacionalnih sredstev.



Ministero dell'Economia
e delle Finanze



REPUBLIKA SLOVENIJA
SLUŽBA VLADE REPUBLIKE SLOVENIJE ZA RAZVOJ
IN EVROPSKO KOHEZIJSKO POLITIKO