

## BANDO SENZA SCADENZA

BREZZA: PISTE CICLOTURISTICHE  
CONNESSE A VENTO

## IL PROBLEMA

Dorsali e piste cicloturistiche sono infrastrutture leggere di lunga e media percorrenza che permettono, con un impatto ambientale praticamente nullo, di generare per ogni chilometro di percorso un indotto economico annuo variabile tra i 150.000 e i 250.000 euro, consentendo un utilizzo alternativo dei territori attraversati. Tale ipotesi di indotto è basata sulla riscoperta delle ricchezze storiche, culturali e naturalistiche locali.

Per consentire la piena fruizione di questi percorsi è necessario che essi siano accessibili a tutte le categorie di utenti, che garantiscano elevati standard di sicurezza, che attraversino luoghi gradevoli e interessanti da visitare, che siano collegati ai servizi fondamentali (informazioni, alloggi, ristorazione, svago, assistenza meccanica) e che siano ovviamente connessi alla mobilità ferroviaria e alle piste ciclabili locali.

Il turismo ciclabile è una pratica sempre più diffusa, anche grazie alle informazioni ottenibili attraverso il web e alle applicazioni per smartphone o tablet, con le quali orientarsi e seguire i percorsi con maggiore facilità.

Su queste considerazioni, a livello europeo è stata progettata dalla European Cyclists' Federation una rete di infrastrutture cicloturistiche di lunga percorrenza (circa 70.000 km) denominata EUROVELO<sup>1</sup>, il 10% della quale cade in territorio italiano. Tuttavia in Italia ben poco è stato realizzato di questo progetto, nonostante rappresenti un'opportunità in grado di generare occupazione, specialmente in un territorio come il nostro ricco di patrimoni e bellezze ambientali, storico-artistiche, culturali ed enogastronomiche.

Attualmente nel nostro Paese esistono solo poche infrastrutture leggere per il cicloturismo. Tra gli esempi più significativi vi è la pista ciclabile Valdadige-Trento-Bolzano<sup>2</sup> con il resto del sistema ciclabile delle due province autonome e la pista Peschiera-Mantova<sup>3</sup>.

Esiste tuttavia una sensibilità sempre più diffusa su questo tema e alcune iniziative si stanno finalmente avviando. In particolare appare di grande interesse quanto realizzato dal Dipar-

timento di Architettura e Studi Urbani del Politecnico di Milano (DASTU), che ha intrapreso il progetto di fattibilità di una dorsale cicloturistica denominata VENTO che, con i suoi 679 km, diverrebbe la più lunga d'Italia. VENTO si sviluppa da Venezia a Torino, con un'appendice che da Pavia, lungo i navigli leonardeschi, risale fino alla città di Milano e fino al sito di Expo 2015, sfruttando prevalentemente il tracciato naturale delle sommità arginali del fiume Po (<http://www.progetto.vento.polimi.it/>).

Anche il territorio di riferimento della Fondazione Cariplo è attraversato, nella sua parte meridionale, dalla ciclovia VENTO, il cui asse portante è in grado di mettere a sistema numerosi circuiti localizzati nei territori limitrofi, a nord o a sud del suo tracciato. L'integrazione del tracciato di VENTO con diramazioni capaci di potenziare l'afflusso turistico produrrebbe vantaggi diffusi, andando a sviluppare un disegno strategico di cicloturismo.

## OBIETTIVI DEL BANDO

Il bando intende favorire la fruizione sostenibile dei territori attraversati da VENTO, sostenendo la realizzazione di **Studi di fattibilità** di dorsali e/o piste cicloturistiche il cui tracciato sfrutti prevalentemente il percorso lungo gli affluenti del fiume Po. Tali Studi dovranno individuare e valorizzare percorsi/piste ciclabili esistenti che colleghino luoghi di valore naturalistico, paesaggistico, turistico, culturale ed enogastronomico presenti sul territorio e che si intersechino con il tracciato della dorsale VENTO.

## LINEE GUIDA

## Soggetti ammissibili

Le richieste di contributo possono essere presentate in qualità di **capofila** esclusivamente dagli enti sotto elencati:

- organizzazioni private senza scopo di lucro
- Parchi regionali ai sensi della L.R. 86/83
- Parchi Locali di Interesse Sovracomunale (PLIS)
- Unioni di comuni, Consorzi di Comuni<sup>4</sup>, Associazioni di comuni, Comuni uniti attraverso convenzioni/accordi/associazioni temporanee di scopo

<sup>1</sup> [www.eurovelo.org](http://www.eurovelo.org) e [www.eurovelo.com](http://www.eurovelo.com)

<sup>2</sup> <http://www.tr3ntino.it/it/sport-e-tempo-libero/bici-e-mountain-bike/piste-ciclabili-in-trentino/pista-ciclabile-val-dadige-trento-bolzano/>

<sup>3</sup> [http://www.bellitalianbici.it/peschiera\\_mantova](http://www.bellitalianbici.it/peschiera_mantova)

<sup>4</sup> Il Consorzio deve essere costituito esclusivamente da Comuni.

- Consorzi di bonifica e irrigazione
- Province.

I progetti devono essere obbligatoriamente presentati in partenariato con altri soggetti del territorio o con altri portatori d'interesse (per la definizione di **partner** e di **partenariato** si rimanda alla *Guida alla Presentazione*, par. 6).

#### Progetti ammissibili

Per essere ammessi alla valutazione, le domande di contributo dovranno:

- presentare una richiesta complessiva di contributo alla Fondazione Cariplo compresa tra 50.000 e 150.000 euro e non superiore al 70% dei costi totali di progetto;
- prevedere la redazione di studi di fattibilità in accordo con i **"Contenuti minimi" riportati nella Tabella 1**;
- considerare un percorso ciclabile continuo pari ad almeno 50 km, che possa essere costituito anche da diramazioni secondarie;
- connettere luoghi di interesse culturale, turistico o paesaggistico;
- coinvolgere un'area vasta capace di creare nuove attività economiche sostenibili o ampliare quelle esistenti, stimando l'indotto che potrà scaturire dai diversi settori (ad es. alberghiero, agroalimentare, ristorazione, esercizi commerciali, artigianato, trasporti ferroviari, fluviali e stradali);
- definire un'ipotesi di governance per le fasi di progettazione, realizzazione e operatività del progetto;
- documentare adeguatamente l'esperienza nel campo della mobilità sostenibile da parte dei proponenti.

La data ultima di presentazione delle schede di pre-progetto è il 10 aprile 2014. La scadenza per la presentazione delle richieste finali di contributo è il 18 settembre 2014.

I progetti potranno avvalersi di studi, piani o progetti già elaborati e di informazioni presenti nei siti web tematici esistenti<sup>5</sup> e nella manualistica tecnica disponibile anche all'estero.

Al fine di alimentare una banca dati fruibile online, alcuni degli elaborati finali dei progetti finanziati dovranno essere forniti secondo un formato prestabilito. Gli enti finanziati riceveranno specifiche indicazioni in merito.

#### Criteri

Verrà assegnata priorità ai progetti che, oltre a rispettare gli obiettivi del bando e i requisiti sopra descritti, presentino i seguenti elementi:

- creazione di un partenariato nel quale siano presenti più enti di diverse tipologie e competenze inerenti il progetto;
- coinvolgimento attivo dei diversi portatori di interesse dimostrato dalla presenza di lettere di intenti o altri documenti indirizzati all'ente capofila;
- coinvolgimento di enti quali AdBPO (Autorità di Bacino del Po), AIPO (Agenzia Interregionale per il fiume Po), STER regionali (Sedi Territoriali di Regione Lombardia), etc. per il significativo contributo che potranno apportare in merito alla realizzabilità delle opere, comprovato dalla presenza di lettere di intenti o altri documenti indirizzati all'ente capofila;
- ampia valorizzazione di elementi caratteristici del paesaggio (elementi naturali, paesaggistici, culturali, storici, enogastronomici, etc.) attraverso il turismo in bicicletta;
- connessione dei percorsi ciclabili con i punti di accesso del sistema della mobilità collettiva (stazioni e fermate dei mezzi pubblici terrestri e fluviali) al fine di favorire l'interscambio bici-trasporto pubblico o bici-altre forme di trasporto;
- elevata entità delle aree disponibili rispetto alla totalità del tracciato.

#### Progetti non ammissibili

Non saranno considerati ammissibili:

- progetti relativi a Studi di fattibilità comprendenti tratti non contigui tra loro;
- progetti relativi a Studi di fattibilità che non si intersechino con la dorsale cicloturistica VENTO o che vi si sovrappongano;
- progetti che includano richieste di contributo per la realizzazione di interventi strutturali o per l'acquisto di biciclette, stalli per biciclette, segnaletica stradale, etc., in quanto il bando finanzia solo la redazione degli Studi di fattibilità.

#### BUDGET DISPONIBILE

Il budget a disposizione del presente bando ammonta a 600 mila euro.

<sup>5</sup> Si citano a titolo di esempio: <http://www.lecicloviedelpo.movimentolento.it/it/>; <http://www.turismo.regione.lombardia.it/it/le-guide/cicloturismo/>; <http://www.gardabelloebuono.it/>

### Tabella 1 – Redazione di uno Studio di fattibilità relativo alla realizzazione di dorsali cicloturistiche

Lo Studio di fattibilità deve essere finalizzato alla realizzazione di un "percorso" che promuova e/o valorizzi gli elementi di interesse presenti sul nostro territorio. In particolare deve **analizzare** lo stato di fatto, **elaborare** una proposta strategica attraverso un approfondimento tecnico, urbanistico ed economico, **coinvolgere** gli enti territorialmente interessati e gli stakeholder al fine di **definire un documento condiviso** che sancisca la volontà di realizzare e di gestire, negli anni a seguire, quanto verrà individuato nello Studio di fattibilità.

Sarà quindi necessario avvalersi del supporto di un team interdisciplinare in grado di approfondire tutti gli aspetti utili alla definizione della dorsale cicloturistica.

La portata dell'intervento previsto dallo Studio, oltre a rispettare il limite minimo chilometrico di 50 km indicato nel paragrafo Progetti ammissibili, dovrà coinvolgere quanto più possibile un'area vasta capace di creare nuove attività economiche sostenibili o ampliare quelle esistenti.

I contenuti minimi che dovrà comprendere lo Studio sono descritti di seguito:

#### INTRODUZIONE

- Descrizione degli enti territorialmente interessati e loro modalità di partecipazione al progetto;
- Motivazioni dell'intervento.

#### INQUADRAMENTO TERRITORIALE

- Descrizione del territorio di riferimento (dimensioni, caratteri identitari, rapporti con il contesto) e dell'intersezione con VENTO;
- Descrizione delle caratteristiche ambientali, paesaggistiche, culturali, storiche;
- Descrizione di analoghi progetti esistenti sul territorio (studi, ricerche, progetti) e relative sinergie.
- Verifica di coerenza con la pianificazione territoriale esistente (ad es. PGT, PTCP, PTR, etc.);
- Descrizione delle eventuali norme di tutela riguardanti l'area di intervento.

#### ANALISI TECNICA

- Relazione tecnica, restituzione planimetrica dell'area nel suo stato di fatto, rilevazione dello stato dell'arte dei percorsi ciclabili esistenti e rappresentazione delle aree coinvolte dal progetto e relativa proprietà
- Adozione di best practice a basso impatto ambientale già in uso in altri contesti ad elevato sviluppo della mobilità ciclistica;
- Catalogo fotografico dettagliato e georeferenziato;
- Descrizione e localizzazione degli interventi e dei relativi soggetti attuatori;
- Individuazione dei partner di progetto e degli enti che coordineranno il percorso al termine del progetto esecutivo;
- Individuazione degli eventuali enti gestori della dorsale e possibili soggetti privati interessati all'attivazione/adesione dei percorsi turistici;
- Descrizione dei potenziali effetti del progetto e quantificazione dell'indotto economico (comparti alberghiero, agroalimentare, della ristorazione, degli esercizi commerciali e artigianali, etc.);
- Descrizione della connessione dei percorsi ciclabili con i punti di accesso del sistema della mobilità collettiva (stazioni e fermate dei mezzi pubblici terrestri e fluviali).

**ANALISI ECONOMICA**

- Stima di massima dei costi di tutti gli interventi necessari alla realizzazione del percorso (compresa divulgazione e sensibilizzazione);
- Stima dell'eventuale costo per l'acquisizione delle aree (se necessario) o di parte di esse e/o dell'eventuale costo di convenzionamento con il proprietario;
- Individuazione di risorse finanziarie attivabili (Regioni, Ministeri, UE, privati, crowdfunding, etc.)
- Attività mirata alla sollecitazione di investitori o al reperimento di altre fonti di finanziamento.

**FATTIBILITÀ PERCORSO DI ADESIONE**

- Verifica del consenso e dell'effettiva adesione dei soggetti pubblici e privati;
- Definizione di uno strumento politico-amministrativo che sancisca la volontà di realizzare e di gestire quanto individuato nello Studio di fattibilità (ad es. Protocollo d'intesa).

**PIANO DI COMUNICAZIONE**

Individuazione delle necessarie:

- attività divulgativa e di sensibilizzazione (sito web, conferenze stampa, pubblicazioni cartacee, social network, etc.)
- attività di facilitazione della fruizione (segnaletica, infrastrutture web per pianificare l'itinerario con tracce GPS scaricabili, applicativi per smartphone, iniziative collaterali per i più piccoli, etc.)
- attività di promozione dell'iniziativa all'estero (anche presso tour operator specializzati o tramite sito web).

**SINTESI**

Sintesi non tecnica che descriva gli elementi positivi e negativi caratterizzanti il progetto di dorsale ciclo-turistica, l'effettiva realizzabilità tecnica, economica e politico-amministrativa e la tempistica prevista per le successive fasi progettuali e realizzative e che illustri l'attività di coinvolgimento degli attori territoriali.

Si riportano alcuni suggerimenti per meglio presentare la propria iniziativa:

- la "descrizione dettagliata del progetto" (richiesta dalla *Guida alla presentazione*) deve essere chiara e sintetica: non aiuta la comprensione essere troppo prolissi e ripetitivi;
- nel compilare il "modulo progetto" on line si sottolinea che i campi "obiettivi", "strategie" e "impatto" sono campi predisposti per la *sintesi*: si suggerisce di non riportare in questi campi il medesimo testo che si trova nella descrizione dettagliata del progetto;
- l'iniziativa potrebbe essere meglio rappresentata integrando la documentazione obbligatoria con altre tipologie di documenti quali, ad esempio, fotografie, mappe, video (facendo attenzione a che il peso dei documenti si attesti sui 5 MB per non incorrere in problemi nel caricamento). Si segnala che nel caso di video i formati accettati sono i più comuni (.mp4, .avi, .divx) oppure andrà effettuato uno .zip del file per caricare altri formati.