

REPORT SULLA RETE CICLABILE DI VALTELLINA E VALCHIAVENNA

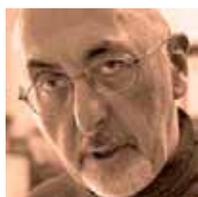
Relazione generale



VivileValli
Valtellina

INDICE

1. Introduzione e obiettivi della ricerca	5
2. Il ciclismo e il cicloturismo in Italia	7
2.1. Alcuni dati per confermare la giusta scelta in Valtellina e Valchiavenna	7
2.2. L'impatto economico del cicloturismo	9
2.3. Tante tipologie per un solo obiettivo: la sicurezza	11
2.4. Le tribù dei ciclisti e degli utilizzatori di piste ciclabili	12
3. La pianificazione e lo stato di fatto	15
3.1. Il Piano regionale della Mobilità Ciclistica e altri piani direttori	15
3.2. Per la costruzione di una Rete ciclabile provinciale	15
3.3. Sentiero Valtellina e ciclabile della Valchiavenna. I dati essenziali.	17
3.4. Sentiero Valtellina e ciclabile della Valchiavenna. Il paesaggio attraversato	19
3.5. I progetti in essere e le realizzazioni collaterali	21
4. Criteri per una verifica di qualità della rete ciclabile provinciale	23
4.1. La riconoscibilità	23
4.2. L'agibilità	24
4.3. La scorrevolezza	24
4.4. La sicurezza e la separazione dal traffico motorizzato	25
4.5. L'intermodalità con il trasporto pubblico locale	28
4.6. La prossimità ai ricettori d'utenza e la dotazione di servizi	30
4.7. La valenza turistica e trasportistica dell'itinerario	32
4.8. L'alta qualità formale ed estetica dell'intervento	33
4.9. Valutazione sintetica del grado di qualità e funzionalità della rete ciclabile provinciale, divisa in tratte omogenee	35
5. Alcune realizzazioni comparabili in Italia e all'estero	39
5.1. La rete ciclabile della Provincia di Trento	39
5.2. La pista ciclabile della Valsugana	40
5.3. La Ciclovía Alto Adige	41
5.4. Domaine de la Maurienne	42
5.5. Pista ciclabile del Ponente Ligure	43
6. Le questioni aperte: l'infrastruttura	45
6.1. I nuovi utenti: le e-bikes	45
6.2. Il completamento e l'integrazione della rete	46
6.3. I servizi offerti	47
6.4. Il futuro della rete	48
6.5. Le mete locali di arroccamento	52
7. Le questioni aperte: la promozione e la costruzione di un prodotto turistico	57
7.1. La comunicazione	57
7.2. Chi e come vende il ciclo-turismo in Valtellina	60
7.3. Da ciclabile a prodotto turistico	62
7.4. Una rinnovata strategia di comunicazione	62
7.5. Sentiero Valtellina?	64
7.6. La formazione	64
7.7. Una struttura di gestione	66
8. Dal prodotto turistico alla creazione del Distretto ciclistico della Valtellina	69
8.1. Un velodromo a Morbegno?	70



L'AUTORE

Albano Marcarini, urbanista, si occupa di paesaggio e di mobilità dolce. In Valtellina ha seguito diverse ricerche sulla viabilità storica. Ha partecipato alla redazione dei Piani paesaggistici regionali e di reti ciclabili territoriali. Pubblica guide e collabora con le maggiori testate di turismo e attività all'aria aperta. È stato promotore di CoMoDo (Confederazione per la mobilità dolce), attualmente è editor del magazine Cycle! sul mondo della bicicletta.

Tutte le immagini sono dell'autore, salvo ove altrimenti segnalato.

Il Consorzio Vivi le Valli è nato nel 2003 su iniziativa di un gruppo di imprenditori della Provincia di Sondrio con il preciso obiettivo di valorizzare l'immagine della Valtellina presso l'opinione pubblica nazionale e internazionale, operando in un'ottica imprenditoriale con un approccio pragmatico ma con una visione di lungo periodo.

In particolare il Consorzio ha sempre considerato prioritario collaborare con le istituzioni locali per far crescere una consapevolezza condivisa delle priorità di intervento e delle linee di sviluppo delle potenzialità di questo territorio, puntando a valorizzare il "sistema integrato delle valli" che lo caratterizza nella sua complessità.

Negli ultimi anni l'evoluzione culturale del settore turistico ha portato ad articolare in modo nuovo le modalità di fruizione di un territorio e delle sue potenzialità, ponendo al centro dell'attenzione tutta una serie di tematiche e di interessi che in precedenza, a torto o a ragione, venivano considerate secondarie o marginali; in questa nuova ottica territori che venivano considerati come un "intervallo" da superare per raggiungere le mete turistiche tradizionali sono stati oggetto di una riscoperta e della valorizzazione di peculiarità ambientali, paesaggistiche, culturali, enogastronomiche, etc., e nelle stesse località turistiche affermate queste nuove forme di fruizione turistica "diffusa" e "leggera" hanno assunto un ruolo non secondario, in un'ottica di diversificazione e di destagionalizzazione delle presenze.

In questo scenario di evoluzione, la bicicletta sembra essere diventata uno degli strumenti più affermati per esprimere questo nuovo approccio "soft" alla pratica turistica ed alla conoscenza del territorio; per questo motivo il Consorzio Vivi le Valli ha ritenuto utile affidare ad un esperto del settore una ricognizione analitica e puntuale sulla rete ciclabile di Valtellina e Valchiavenna.

Questa ricognizione, riportata in questi fascicoli, non si limita ad una lettura dello stato di fatto ma sviluppa una serie di valutazioni, riflessioni e di indicazioni sulle caratteristiche di questa rete e su quanto può ancora essere fatto per migliorarla e, soprattutto, per valorizzarne pienamente le potenzialità nell'interesse dell'intera comunità provinciale.

Il Report viene messo a disposizione delle Istituzioni, delle Associazioni di Categoria, del mondo economico e di tutti i cittadini, nella speranza che questo contributo sia accolto positivamente e valorizzato accanto a tante altre iniziative che stanno nascendo in questo settore; il Consorzio Vivi le Valli intende proseguire in questo ruolo di supporto e di promozione, accompagnando le eventuali altre iniziative che potranno nascere da questo strumento.

Consorzio Vivi le Valli

Il Presidente
Dott. Antonio Tirelli

Il Coordinatore
Stefano Martinalli

1. Introduzione e obiettivi della ricerca

La presente ricerca, commissionata all'inizio del 2017 dall'Associazione Vivi le Valli, riguarda la rete degli itinerari ciclo-pedonali della Provincia di Sondrio e, in particolare, le due opere di maggior significato e potenzialità: il **Sentiero Valtellina** e la **pista ciclabile della Valchiavenna**.

Con questa ricerca, che si è svolta nel corso dell'anno, si intendevano raggiungere i seguenti obiettivi: - avere uno 'screening' aggiornato sullo stato delle due infrastrutture, sul loro stato d'uso e sulle eventuali criticità; - fornire indicazioni sul possibile ampliamento e perfezionamento, in prospettiva della realizzazione di una rete ciclabile partendo dai due 'assi' portanti sopracitati e, in particolare, nelle vallate tributarie dell'Adda e della Mera; - verificare l'efficacia della promozione e dell'immagine della rete ciclo-pedonale sul mercato turistico in generale e su quello del cicloturismo in particolare a medio e lungo termine e suggerire eventuali ulteriori azioni, quali, ad esempio, la creazione di

un **Distretto ciclistico della Valtellina**.

Il metodo di lavoro adottato ha comportato: - un rilievo dettagliato dei percorsi, il cui esito è stato riportato sulla Carta Tecnica Regionale a scala 10.000 con una specifica legenda; - una serie di interviste a interlocutori privilegiati (amministratori, utenti, portatori di interesse ecc.); - un confronto con modelli e situazioni simili in altre parti d'Italia e d'Europa.

Sotto il profilo formale la ricerca si divide in due parti: una 'relazione generale' accompagnata da tabelle e immagini; la 'carta del rilievo dei percorsi' con il relativo commento e immagini.

Ci si augura che con tale intento si possa offrire uno strumento di consultazione e di lavoro valido per poter migliorare e rendere ancor più competitiva l'immagine turistica della Valtellina e della Valchiavenna sui mercati nazionale e internazionali, su quello emergente e concorrenziale delle attività outdoor e del ciclo-turismo in particolare.



In bicicletta nella natura: ecco il desiderio principale di coloro che si dedicano a una vacanza su due ruote.

2. Il ciclismo e il cicloturismo in Italia.

2.1. Alcuni dati per confermare la giusta scelta in Valtellina e Valchiavenna.

Il ciclismo, la mountain-bike, il ciclo-turismo, ovvero tutte le attività genericamente collegate con l'uso della bicicletta, sono in costante crescita nel nostro Paese. Il livello dei praticanti a seconda delle varie attitudini aumenta di anno in anno. In Italia, nel 2016, si sono registrati quasi **due milioni di ciclisti praticanti** su strada, vale a dire ciclisti che ogni settimana percorrono, da soli o in gruppo, diverse decine di chilometri per allenamento o competizione.

La bicicletta rientra nella 'top five' delle discipline sportive più praticate con l'8.2% dei 23.600.000 italiani che esercitano sport con continuità. Naturalmente questi valori hanno differenze territoriali mettendo in evidenza come il nord del Paese copra oltre il 60% di tutti i praticanti con concentrazioni massime in Lombardia e nel Veneto. Le indagini condotte - fra cui quella a cui si riferiscono questi dati (ESP GroupM Consulting 2017) - mettono anche in evidenza come **l'85% dei ciclisti si collochi nelle fasce di reddito media e alta**, a dimostrazione di come la bicicletta, sfatando un luogo comune, sia diventata attività e oggetto di culto di classi con un buon tenore economico.

Sotto il profilo dei generi, indubabilmente la bicicletta è ancora sostanzialmente uno sport 'maschile', ma è impressionante e costante il numero di donne e ragazze che si avvicinano ogni anno alle due ruote, con effetti evidenti anche sul target complessivo che non riguarda più solo il singolo praticante, ma la coppia o l'intera famiglia.

Dalla 'tribù' dei ciclisti amatoriali occorre distin-

guere i ciclo-turisti, ovvero coloro che scelgono la bicicletta per il loro tempo libero e per le vacanze, per escursioni di uno o più giorni che è anche la categoria verso la quale si rivolge principalmente la rete valtelinesa e valchiavennasca. Anche in questo caso si tratta di un'attività in crescita, in passato più praticata dai turisti stranieri, oggi aperta anche agli utenti di casa nostra la cui diffusione è stata sempre limitata dalla povertà o dall'inadeguatezza dell'offerta di strade e percorsi ciclabili protetti. Si tratta, come vedremo nel prossimo capitolo, di un'attività dagli ottimi ritorni economici. I cicloturisti in Italia sono per il 61 per cento stranieri e di profilo economico e culturale medio-alto, per questo scelgono generalmente strutture dotate di standard e livelli di comfort medio-alti, da 3 stelle in su. Il cicloturismo muove ogni anno in Europa oltre 10 milioni di persone. In base agli ultimi dati disponibili, il cicloturismo rappresenta il 31% dell'attività turistica nella natura.

Una nicchia particolare è poi quella del mountain-bike, attività predominante negli spazi montani. Degli oltre 70 mila tesserati alla Federazione ciclistica italiana è ben del **38.3%** la percentuale di coloro che affermano di utilizzare prevalentemente questo tipo di bicicletta. Secondo i dati di Eurac Research, riferiti alle principali destinazioni turistiche alpine, i praticanti di mountain-bike sono **18.7 milioni** contro i 15.7 milioni che utilizzano la bici da strada. Però attenzione... la mountain-bike sta soffrendo la concorrenza sempre più spietata delle e-bike ed è per questo che il mercato sta mettendo in commercio modelli sempre più versatili e competitivi.

Resta allora da dire delle biciclette a pedalata as-



La diffusione delle e-bike è crescente di anno in anno, ora anche nel nostro Paese.



Grazie a biciclette di questo tipo è possibile raggiungere mete alpine prima ritenute impossibili.

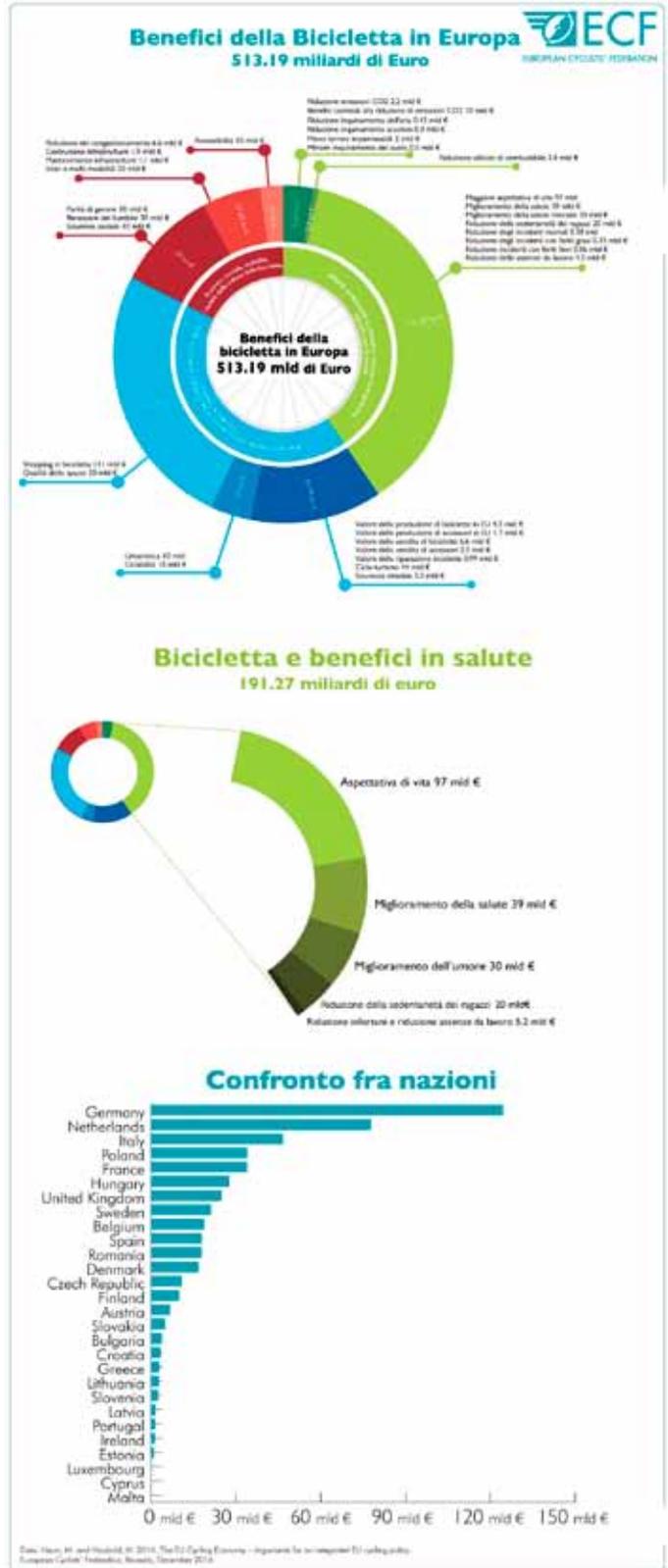


Anche le classi d'età più anziane vedono nella bicicletta un'ottima forma di svago e salute.

sistita. In Germania si constata una vera e propria rivoluzione. In quel Paese nel 2016 si sono vendute 605.000 e-bike, pari a un incremento del 13% rispetto all'anno precedente, conquistando il 15% come quota di mercato fra i vari tipi di biciclette. In Italia, nello stesso anno, la vendita di e-bike, arrivata a 125.000 unità (il 122% in più rispetto al 2015), ha salvato la bilancia commerciale del settore che era in lieve flessione.

Si tratta di una tipologia di biciclette che, specie in area alpina, aprirà nei prossimi tempi a prospettive inattese e sorprendenti. Il continuo sviluppo tecnologico, con batterie in grado di reggere su distanze sempre più lunghe, con motori sempre più performanti e con profili estetici più gradevoli, farà sì che l'e-bike, in montagna, potrà addirittura sostituire in toto la normale mountain-bike. Almeno ciò è quanto si rileva fin d'ora nei punti di noleggio di Livigno dove la preferenza per l'e-bike è senza dubbio maggiore. Ciò significa un cospicuo allargamento degli utenti e delle mete, un maggior ritorno economico per chi presta questo genere di servizio (ad esempio nell'accompagnamento dei turisti con personale esperto).

La 'rivoluzione' e-bike avrà, come vedremo, notevoli effetti anche sulle ciclabili valtellinesi e valchia-



vennasche, sia sul comportamento degli utenti, sia su quello del possibile ampliamento della rete. Non è imprudente affermare che, considerata la morfologia territoriale, sarà l'e-bike a stabilire nel prossimo futuro i maggiori volumi di traffico sulle ciclabili valtellinesi. Per concludere, al di là dei dati statistici, è suffi-

ciente osservare 'de visu' la crescente diffusione dell'uso della bicicletta in termini sportivi e turistici (diverso invece, e forse ancora limitato, quello dell'uso cittadino e domestico) nelle principali località turistiche delle valli. Si pensi a Bormio che, grazie anche ai ritorni d'immagine delle tappe del Giro d'Italia o alla fama crescente delle sue competizioni amatoriali (granfondo) sui passi dello Stelvio e del Gavia, sta diventando una delle capitali della pratica ciclistica alpina, al pari di Morzine o di Salisburgo, con migliaia di presenze stagionali. Così come l'impianto di veri e propri 'Bike Park' per l'enduro e il downhill in Val Malenco, a Livigno o a Bormio stessa sono a dimostrazione di un aumento esponenziale dell'utenza. Ma lo stesso successo del Sentiero Valtellina, come vedremo, è sintomo di questa positiva tendenza.

Di conseguenza cresce la domanda di **percorsi ciclabili sicuri e separati** dalla viabilità ordinaria. Tale domanda non dipende solo dall'aumento degli utenti bensì: dall'aumento del traffico sulle strade; dalla loro pericolosità - il numero di morti e feriti sulle strade in Italia è aumentato nel 2016, per la prima volta in controtendenza dopo anni di dati positivi; dalla scarsa manutenzione delle carreggiate con buche, solchi, sbalzi che sono fra le prime cause di incidenti per gli utenti delle due ruote. I decessi di ciclisti a seguito di sinistri stradali nel 2015 sono stati ben 249, oltre 16.000 i feriti in un solo anno, con un indice di mortalità pari ad 1,43 (contro lo 0,67 delle autovetture) e un indice di lesività pari a 94,23 (contro il 65,05 delle autovetture) (dati Istat, 2016). La scelta, in provincia di Sondrio, di realizzare una rete di percorsi dedicati alla bicicletta su lunghe distanze, è pertanto condivisibile e apprezzabile.

2.2 L'impatto economico del ciclo-turismo.

L'impatto economico del ciclo-turismo, inteso nella sua accezione più ampia ovvero "il viaggiare per turismo in bicicletta" è materia di difficile quantificazione puntuale forse anche per una certa sottovalutazione del fenomeno. Negli anni Duemila numerosi studi sono stati condotti all'interno dell'Unione Europea da parte di istituzioni come Il Parlamento Europeo, la European Cyclists' Federation e l'International Mountain Bicycling Association. Uno studio commissionato dal Parlamento Europeo nel 2012 - The European cycle route network Eurovelo, EP Policy Department B, European Parliament, 2012. pag. 35 - stimava che, all'interno dell'Unione Europea, vengono effettuate annualmente oltre **2,2 miliardi di escursioni in bici**, di cui



Il mercato delle due ruote offre ormai ogni genere di attrezzature per rendere confortevoli le vacanze a pedali.

20 milioni con pernottamenti. L'impatto economico di tali attività è stimato in **44 miliardi di euro**. In Germania, il paese europeo con il più alto numero di persone che esercitano tale disciplina, il ciclo-turismo porta un indotto annuale di circa 11,3 miliardi (25% del totale) mentre l'Italia fa segnare un valore di **2,05 miliardi di euro** (4,6%). Il dettaglio di tali valori economici per il nostro paese può essere così riassunto. Annualmente vengono effettuati 103 milioni di escursioni giornaliere e circa 1 milione di viaggi (intesi con pernottamento); il



Il turista in bicicletta apprezza le piste ciclabili ma anche la buona cucina.



Piste ciclabili e percorsi pedonali: una combinazione da rispettare ovunque.

valore economico è di ca. 1,59 miliardi di euro per le escursioni e di 0,46 miliardi per i viaggi.

Un ulteriore criterio da inserire nell'analisi economica riguarda gli investimenti effettuati nel settore e il loro ritorno economico. Secondo la European Cyclists' Federation (ECF) - Ádám Bodor, Holger Haubold. Investments in cycling and Cost-benefit analysis - overview and new developments. ECF AGM, Stoccolma, 28 maggio 2016 - «in Olanda ogni anno vengono investiti in ciclabilità 25 € pro capite, in Gran Bretagna 2,35 €, in Ungheria 3 €. A livello aggregato, in tutta l'Unione Europea vengono investiti una media di 5,6 euro pro capite per generare un beneficio economico di 400 euro pro capite. Il rapporto tra costi e benefici è di circa 1:70».

Un esempio illuminante è costituito dalla Scozia: questo paese è riconosciuto come una delle meche mondiali della mountain bike ed ha vinto il premio International Mountain Bicycling Association (IMBA) Global Superstar award nel 2007. In Scozia è assodato che ciclo-turismo e mountain biking sono fondamentali per il turismo locale e, più in generale, per l'intera economia del paese. Uno studio condotto da Transform Scotland - Ivan Zovko, The Value of Cycle Tourism - Opportunities for the Scottish economy; 2013 -, organizzazione per la promozione del turismo e la mobilità ecosostenibile, afferma che il valore totale del ciclo-turismo in Scozia - dato dalla somma di residenti e turisti - supera le 239 milioni di £ all'anno (oltre 270 mln. di euro). Secondo il rapporto 'Economic Value of Mountain Biking in Scotland' della Scottish Enterprise' (2009), il Mountain Biking da solo genera 46,5 milioni di £ ogni anno a favore dell'economia scozzese.

Solitamente gli appassionati di mountain bike hanno un reddito annuo superiore alla media ed

è probabile che pratichino anche altre attività durante una vacanza in mountain bike. Delle oltre 1,3 milioni di visite in Scozia nel 2012, molte comprendevano anche visite a centri escursioni e gite nelle zone circostanti.

Un altro paese che è in grado di fornire dei validi parametri economici legati al ciclo-turismo è, di nuovo, la Germania: secondo lo studio del Parlamento Europeo qui ogni chilometro di pista ciclabile turistica genera un indotto annuo tra i 110 e i 350.000 euro.

Nel 2017, per la prima volta in Italia, è stato calcolato il valore economico complessivo della bicicletta, di cui il ciclo-turismo è una parte, ed è pari a 4,156 miliardi di euro all'anno, stimati attraverso dieci parametri relativo alla mobilità urbana nelle varie regioni. Di questi oltre 4 miliardi risulta di quasi un miliardo il beneficio sanitario dell'attività fisica e di 127 milioni il risparmio di carburante, di 428 la riduzione dei costi ambientali dei gas serra ecc.ecc. Nelle regioni dove la bicicletta è anche una voce del turismo outdoor questo valore aumenta di circa altri due miliardi.

A causa dell'elevata eterogeneità del mercato di riferimento non vi è uniformità nel quantificare l'impatto economico del ciclo-turismo: un biker residente in un determinato territorio o nelle sue immediate vicinanze, che effettua un'escursione giornaliera durante il weekend, spenderà quasi sicuramente pochi euro mentre un ciclo-turista che effettua una vacanza di più giorni dovrà sostenere tutte le spese legate al pernottamento, al vitto e, in alcuni casi, al noleggio della bicicletta o alla sua manutenzione.

Una quantificazione della spesa diretta generata da una rete di percorsi ciclabili è stata stimata da Veloland Schweiz, il portale che raggruppa i prin-



La ciclabile Alpe-Adria è uno dei migliori esempi italiani di pista ciclabile protetta di lunga percorrenza.

cipali itinerari ciclo-turistici del paese transalpino (www.veloland.ch). Da uno studio dei dati è stata calcolata una media ponderata delle spese per viaggi con pernottamento di **71 euro al giorno**, di cui 28 euro sono legati al pernottamento e 25 al cibo.

Un'analisi più organica basata su 2 studi regionali (Renania-Palatinato, Bassa Austria) e 4 nazionali (Francia, Paesi Bassi, Germania e Svizzera) mostra come la spesa media giornaliera sia di 53 euro al giorno con pernottamento, mentre le escursioni di un giorno solo vedono una spesa media molto minore, stimata in 15 euro al giorno (The European cycle route network Eurovelo, EP Policy Department B, European Parliament, 2012. pag. 46). Il report "Cicloturismo e cicloturisti in Trentino" fornisce, al netto dei 6 anni trascorsi, alcuni dati interessanti sulla spesa del settore. Da questionari effettuati sui ciclo-turisti e ciclo-escursionisti italiani e stranieri e rilevazioni empiriche emerge che la spesa media pro capite è di circa **68 euro al giorno** per i ciclo-turisti, ovvero coloro che effettuano almeno un pernottamento sul territorio, e che circa il 60% del budget giornaliero è destinato alle spese per l'alloggio. La spesa media per i ciclo-escursionisti, ovvero per coloro che effettuano escursioni in giornata senza pernottare, e per i turisti ciclisti, ovvero coloro che fanno del ciclismo un'attività all'interno del periodo di vacanza, è in media di 15 euro al giorno. Si può dedurre, per affinità territoriale e in mancanza di dati, una spesa simile anche per le ciclabili della provincia di Sondrio.

2.3 Tante tipologie per un solo obiettivo: la sicurezza.

Dovendo affrontare il tema della ciclabilità per una città o un territorio l'aspetto principale da tener presente è la sicurezza dell'utente. La rete stradale del nostro Paese è composta da una molteplicità di tipologie alle quali l'utenza ciclistica è costretta ad adeguarsi, nel caso peggiore, o a rendersi indipendente in quello più auspicabile. Da qui, ad esempio, la differenza fra un percorso ciclabile promiscuo e una pista ciclabile in sede protetta. È necessario pertanto repertoriare le varie possibili tipologie proprio perché ad ognuna di esse corrisponde un comportamento dell'utente, un grado di sicurezza e anche un diverso investimento economico. Ci serviremo allo scopo del manuale di *Istruzioni Tecniche nella progettazione di reti ciclabili* redatto nel 2014 da Ministero delle Infrastrutture e Trasporti, evidenziando anche a quale delle varie tipologie elencate corrisponde la rete

nel territorio di nostra competenza.

Si definisce **pista ciclabile** una parte di un itinerario ciclabile, composta da tratti di pista, anche di diversa tipologia, identificata con specifica segnaletica, riservata alla circolazione dei velocipedi, o limitata a quella delle sole biciclette mediante specifica segnaletica verticale, in cui è garantita la continuità della precedenza per il ciclista, ed eventualmente collegata con altre piste e/o con aree a preferenza ciclabile attraverso elementi di raccordo. Le piste ciclabili possono essere distinte nelle seguenti tipologie: - pista ciclabile in sede propria: pista ad unico o doppio senso di marcia, fisicamente separata dalle sedi dedicate ai veicoli a motore ed ai pedoni, attraverso idonei elementi longitudinali di separazione fisica, atti a garantire rispettivamente l'invalidabilità da parte dei veicoli a motore sulla pista ciclabile e da parte dei velocipedi sulla sede riservata ai pedoni (questa tipologia, che garantisce il massimo livello di sicurezza possibile, è la **scelta prevalente del Sentiero Valtellina e della ciclabile della Valchiavenna**); - pista ciclabile su corsia riservata in carreggiata: pista ad unico o doppio senso di marcia, separata dalla carreggiata stradale mediante apposita segnaletica orizzontale di delimitazione longitudinale e/o da delimitatori di corsia; - pista ciclabile su corsia riservata sul marciapiede: pista ad unico o doppio senso di marcia, realizzata sul marciapiede, ubicata sul lato adiacente alla piattaforma stradale, e separata dalla sede riservata ai pedoni mediante apposita segnaletica orizzontale di delimitazione longitudinale.

Il **percorso promiscuo** è un elemento di raccordo di limitato sviluppo longitudinale costituito da parte interna o esterna alla strada in cui, non risultando possibile realizzare la pista ciclabile, la circolazione dei ciclisti avviene in promiscuo con gli altri veicoli o con i pedoni, ma la percezione della continuità dell'itinerario ciclabile è garantita attraverso specifica segnaletica (nel nostro caso riguarda i tratti del Sentiero Valtellina in cui non è stato ancora possibile realizzare una pista ciclabile in sede protetta, come, ad esempio, nel tratto fra Tiolo e Tola). Il percorso promiscuo può essere suddiviso in: - percorso promiscuo veicolare e ciclabile: percorso realizzato sulla carreggiata stradale, in cui la circolazione delle biciclette, o eventualmente anche degli altri velocipedi, avviene in promiscuo con i veicoli a motore; - percorso promiscuo pedonale e ciclabile: percorso ubicato all'interno di aree pedonali oppure ammesso sul marciapiede o all'interno di parchi o aree verdi, in cui è ammessa la circolazione delle biciclette, o eventualmente anche degli altri velocipedi, in promiscuo con i pedoni.

Area a preferenza ciclabile (APC): area ricadente in particolari contesti urbani all'interno della quale, in funzio-

ne della limitazione alla circolazione di veicoli con massa a pieno carico superiore a 3,5 tonnellate (eccetto autorizzati) e con velocità consentita non superiore a 30 km/h, non risulta necessario realizzare o individuare piste o percorsi ciclabili attraverso la specifica segnaletica orizzontale, e la circolazione dei velocipedi, dei pedoni e dei veicoli a motore avviene in promiscuo, nel rispetto della segnaletica e delle regole di comportamento (si tratta di soluzioni adottabili, ad esempio, nelle periferie dei centri abitati, quali Morbegno o Tirano).

Itinerario ciclabile o ciclo-turistico: asse della rete ciclabile, che connette funzionalmente nodi di origine, destinazione o interscambio, costituito da una serie continua di piste ciclabili ed eventuali elementi di raccordo; gli itinerari si suddividono in: - itinerari principali: itinerari costituiti esclusivamente da piste ciclabili, in cui è garantita la precedenza per i ciclisti lungo l'intero sviluppo; - itinerari secondari: itinerari costituiti da piste ciclabili collegati da elementi di raccordo, in cui non è garantita la precedenza per i ciclisti lungo l'intero sviluppo. Si tratta della **definizione complessiva adottabile, a norma del Codice della Strada, per il Sentiero Valtellina e per la ciclabile della Valchiavenna**. La sua realizzazione tende a ottenere il livello di 'itinerario principale', risolvendo tutte le eventuali frizioni con il traffico veicolare.



I percorsi enduro dell'Alta Valtellina offrono una valida alternativa ai percorsi 'dolci' della Bassa e Media valle. (ph. Robytrab).

Si intende una rete ciclabile come l'insieme integrato e coordinato di itinerari ciclabili ed eventualmente di una o più aree a preferenza ciclabile, previsto dai diversi strumenti di pianificazione della ciclabilità, che consente un'ampia e diffusa mobilità dei ciclisti in condizioni di sicurezza all'interno del territorio attraversato dalla rete. L'eventuale collegamento fra il Sentiero Valtellina e la ciclabile della Valchiavenna nel Pian di Spagna, tuttora mancante, e il perfezionamento delle ciclabili esistenti verrebbe a realizzare, secondo questi principi definitivi, la futura rete ciclabile della Provincia di Sondrio.



La splendida cornice delle montagne di Valtellina e Valchiavenna fa da costante alle ciclabili provinciali (ph. Uff.turistico Valchiavenna).



Sono sempre più numerose le famiglie che in vacanza scelgono di muoversi in bicicletta.

2.4. Le tribù dei ciclisti e degli utilizzatori di piste ciclabili.

L'affezione, la pratica, le abitudini, le inclinazioni e anche le tendenze commerciali hanno in questi ultimi anni enormemente diversificato le tipologie di biciclette e di conseguenza gli utenti. Da un breve excursus sulle varie 'tribù' di ciclisti possiamo determinare quali siano le più favorite dalla rete ciclabile provinciale.

Ciclisti con biciclette da corsa (amatori ciclo-sportivi).

Sono coloro che raramente si avventurano sulle piste ciclabili protette. Per ragioni abbastanza comprensibili: promiscuità con altri utenti più 'lenti'; presenza di ostacoli fisici; fondo talvolta non adatto alle caratteristiche del mezzo; mancanza di vie di fuga in corrispondenza di rotatorie. Tali inconvenienti sono sufficienti a far sì che tali utenti preferiscano correre i rischi del traffico sulle strade ordinarie. L'eliminazione dei difetti sopracitati, o la loro attenuazione, potrebbe indurre alcuni a riconsiderare le piste ciclabili.

Ma, in generale, a causa delle motivazioni che spingono a utilizzare tali costosi modelli di biciclette - il desiderio di performance, l'emulazione dei 'miti' delle due ruote, la spinta stessa dei costruttori di biciclette verso la prestazione e la velocità - sarà probabilmente improbabile una 'conversione' di tali utenti. Questo problema si pone anche sulle cosiddette 'grandi salite' (Stelvio, Gavia, Mortirolo ecc) dove una regolamentazione degli accessi o una ragionevole partizione della carreggiata stradale fra auto e biciclette risulta ormai una seria necessità. Problema risolto in Francia con l'apposizione di una corsia ciclabile con segnaletica orizzontale di colore giallo, della larghezza di 1 m sul lato destro della direzione di marcia nel senso della salita (p.e. Isoard sul versante di Briançon). Questa 'tribu' di ciclisti si muove singolarmente o in piccoli gruppi e generalmente in giornata (specie il sabato e la domenica mattina) senza pernottare, ma nel Bormiese si notano ormai spesso gruppi organizzati con pullmann, camper o furgoni che stabilendosi in zona per diversi giorni effettuano escursioni giornaliere sui grandi passi alpini.

Ciclo-escursionisti.

Si tratta di abitanti locali o provenienti dalle vicine città che da soli o in famiglia amano passare una giornata o un finesettimana in bicicletta. Privilegiano le piste ciclabili per la sicurezza. Pernottano in B&B o in agriturismo. Posseggono biciclette proprie ma molti di essi, specie se in famiglia, optano per un noleggio giornaliero. Utilizzano il servizio treno+bici. È uno dei target preferenziali per le ciclabili della provincia di Sondrio.

Ciclo-turisti.

Sono coloro che privilegiano le vacanze in bicicletta, quindi periodi più o meno lunghi (da una settimana a un mese) su lunghi itinerari nazionali o internazionali, spesso lungo le greenways o i grandi itinerari ciclabili europei. Pernottano in albergo o in campeggio e hanno il bagaglio appresso. Nella versione 'soft' sono coloro che acquistano un 'pacchetto' che permette il trasporto dei bagagli e la prenotazione preventiva dell'alloggio. È una tribù che attraversa tutte le classi d'età, dai giovani agli anziani.

Molto frequenti anche i gruppi organizzati, sia autonomamente, sia con tour organizzati. Anche questo è un target preferenziale motivato dal desiderio di conoscere un territorio in lentezza, dalla sensazione di libertà e leggerezza, di vivere espe-

rienze che vanno dal benessere al buon riposo e alla buona tavola. Compiono scelte sostenibili - il loro spostarsi in bici significa ridurre le emissioni inquinanti - e giudicano male gli sprechi o atteggiamenti contrari alla loro etica.

Ciclisti in mountain-bike (enduro, trail ecc.) e con biciclette gravel.

Prediligono l'off-road e utilizzano le piste ciclabili solo per tratti di avvicinamento. I loro terreni preferenziali sono i versanti delle valli e le strade o i

sentieri di alta quota (Alta Valtellina).

Pedoni, escursionisti a piedi, praticanti di jogging o di nordic walking, pattinatori, cavalieri, persone a mobilità ridotta sono altre categorie di utenti delle piste ciclabili o, meglio, in questo caso ciclo-pedonali.

3. La pianificazione e lo stato di fatto.

3.1. Il Piano regionale della Mobilità Ciclistica e altri piani direttori

Gli itinerari ciclabili della Provincia di Sondrio sono stati per gran parte realizzati prima della stesura del **documento guida sulla mobilità ciclistica regionale**, stabilito con legge n.7 del 30 aprile 2009 e presentato nel 2013. Si tratta di un caso di pianificazione 'rovesciata' dove il documento generale recepisce 'a posteriori' una scelta già avvenuta a livello locale. Si tratta di una corrispondenza di intenti, poiché nessun'altra scelta era possibile in provincia di Sondrio se non quella di percorrere in toto i fondovalle dell'Adda e della Mera.

Il Piano regionale, con lo scopo di «perseguire, attraverso la creazione di una rete ciclabile regionale, obiettivi di intermodalità e di migliore fruizione del territorio e di garantire lo sviluppo in sicurezza dell'uso della bicicletta sia in ambito urbano che extraurbano», ha recepito i due itinerari portanti provinciali: n. 3 dell'Adda; n. 11 di Valchiavenna. Ad essi ha aggiunto l'itinerario 12 di connessione fra Adda e Oglio attraverso il passo dell'Aprica.

Va detto che sia l'itinerario dell'Adda, sia l'itinerario della Valchiavenna rientrano nello schema generale della **Rete ciclabile nazionale Bicalia**, proposta dalla Fiab (Federazione italiana amici della bicicletta) come itinerario 17 Ciclovie dell'Adda, dallo Stelvio a Cremona. In questo schema il Sentiero Valtellina è classificato come 'ciclovie di qualità', ovvero dotata di prestazioni superiori alla media delle ciclabili italiane. Va detto che sia la rete Bicalia, sia il Piano regionale prevedono l'apposizione di una segnaletica codificata e unificata che, al momento, non corrisponde, se non in minima parte, a quella applicata dalle Comunità Montane e, più di recente, dalla Provincia di Sondrio.

Al momento, invece, né il Sentiero Valtellina né la ciclabile della Valchiavenna rientrano nello schema direttore di **Eurovelo**, la rete ciclabile europea: una lacuna che si deve colmare, vista la notorietà e le ricadute economiche di tale iniziativa.

EuroVelo, la rete ciclabile europea, è un progetto di ECF (European Cyclists' Federation - www.eurovelo.com) teso a sviluppare una rete di 15 itinerari ciclabili di lunga percorrenza attraverso tutto il continente europeo. Il progetto prevede oltre 70.000 km di rete ciclabile di cui più di 40.000 km già in essere. La rete europea ha visto la luce alla fine degli anni '90, ma solo nel 2007 si sono resi disponibili sia un gruppo di lavoro ad hoc sia primi finanziamenti che hanno consentito al progetto di

partire in concreto.

In Italia, e in particolare le Alpi, sono attraversate da due itinerari Eurovelo: il numero 5 (via Romea Francigena, da Londra a Brindisi) e il numero 7 (Sun Route, da Capo Nord a Malta). Poiché la rete Eurovelo si appoggia principalmente su 'ciclovie di qualità' già efficienti, è necessario studiare un'eventuale integrazione degli itinerari valtellinesi e valchiavennaschi nella rete europea.

3.2. Per la costruzione di una Rete ciclabile provinciale

Il Sentiero Valtellina e la ciclabile della Valchiavenna nascono grazie all'impegno tecnico e finanziario degli Enti locali, le Comunità Montane in particolare attraverso stanziamenti che si sono succeduti nel corso di almeno una decina di anni a questa parte. Fra i primi atti amministrativi, relativi allo sviluppo del ciclo-turismo in provincia, va citato il **Progetto integrato "Pedalare in Valtellina"**, inserito nel Piano di sviluppo turistico per il quadriennio 2006-2009 nel quale si richiamava la necessità di sviluppare una «rete di piste ciclo - pedonali e di itinerari paesaggistici, a vantaggio dell'offerta turistica estiva e soprattutto per famiglie» privilegiando il fondovalle.

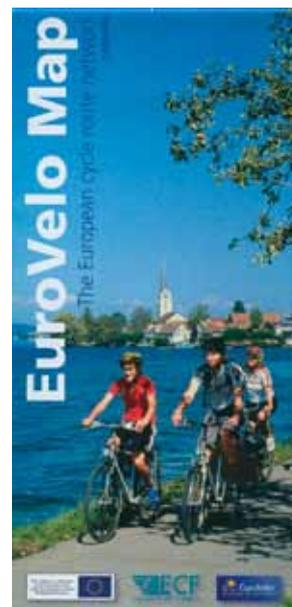
La Provincia di Sondrio, dal canto suo, ha recepito questa volontà nel Piano di coordinamento Provinciale del 2009 riportando nella Tavola 7 del documento, relativa alla mobilità, le piste ciclabili esistenti e in progetto. Curiosamente però questo aspetto non viene trattato nella relazione del documento stesso e dunque neppure in qualche misura normato o programmato tanto è vero che, a oggi, sul portale web ufficiale dell'Amministrazione Provinciale non figura nessun riferimento al Sentiero Valtellina e simili.

Al contrario nei diversi documenti programmatici delle varie Comunità Montane e anche di alcuni comuni si trovano costanti riferimenti relativi alla realizzazione o al completamento di itinerari e percorsi ciclo-pedonali (ad esempio nei PGT di Morbegno e di Sondrio). Non devono poi sfuggire opere e interventi nati su progetti e piani collaterali, quali i piani di bacino o piani per il rafforzamento della Rete ecologica provinciale (Mi-Ra-Re) o gli stessi piani di gestione delle aree protette, che pur non lavorando direttamente sulle infrastrutture hanno però incrementato l'attrattività e la conservazione del territorio interessato dai nostri itinerari ciclabili. Nel caso del Sentiero Valtellina si tratta dunque di

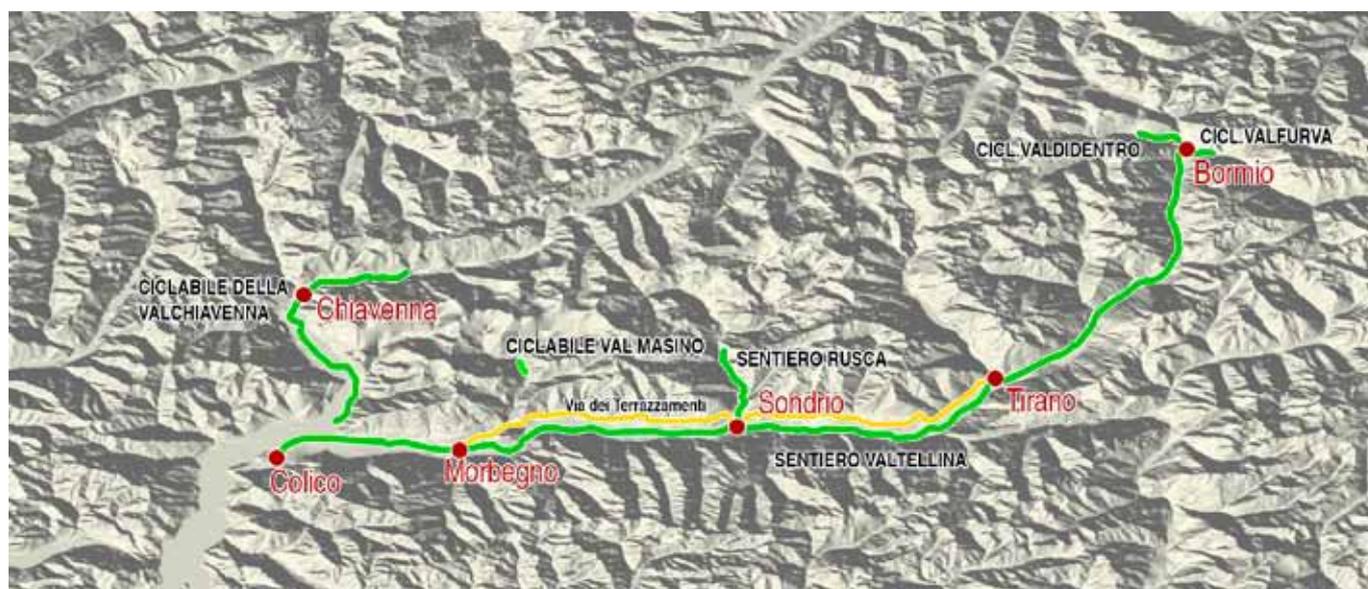
un'opera nata e sviluppata dietro la spinta delle comunità locali e, sia pur senza il supporto un disegno generale di piano, ha realizzato un progetto che attraversa il territorio di ben quattro Comunità Montane senza soluzione di continuità sia pur rivelando tecniche costruttive differenti e diluite nel tempo. Diverso il caso della ciclabile della Valchiavenna che è nata con il sostegno della singola comunità di valle. Naturalmente per le fonti di finanziamento le varie comunità montane si sono avvalse dei fondi messi a disposizione da Regione Lombardia, nei bandi relativi allo sviluppo del cicloturismo, o da fondazioni private. Tutto ciò per quanto concerne la fase realizzativa dell'opera mentre per quanto riguarda la fase promozionale la situazione attuale vede Valtellina Turismo quale attore principale. Non esiste al momento un piano generale per la mobilità ciclistica provinciale, diversamente da altre province lombarde (Lodi, Milano, Brescia ecc.), vale a dire un documento che recepisca da una parte le indicazioni del Piano regionale, cui fatto cenno, e dall'altra provveda a un ulteriore sviluppo degli itinerari esistenti, collegandoli fra loro, ideandone altri, in modo da costruire una vera rete ciclabile integrata. Si tratta di una necessità da non trascurare poiché l'esistenza di due assi fondamentali di fondovalle (Valtellina e Valchiavenna), già ampiamente collaudati, favoriscono senz'altro il perfezionamento della rete. Riprenderemo questo argomento nel capitolo delle proposte progettuali. Da rilevare positivamente invece la costante citazione del Sentiero Valtellina nel documento programmatico del **Contratto di fiume Adda 2016** - tavoli tematici - come elemento di valorizzazione del contesto paesaggistico e ambientale. I Con-

tratti di Fiume (CdF) sono strumenti volontari di programmazione strategica e negoziata che perseguono la tutela, la corretta gestione delle risorse idriche e la valorizzazione dei territori fluviali unitamente alla salvaguardia dal rischio idraulico, contribuendo allo sviluppo locale. I soggetti aderenti al CdF definiscono un Programma d'Azione (PA) condiviso e si impegnano ad attuarlo attraverso la sottoscrizione di un accordo.

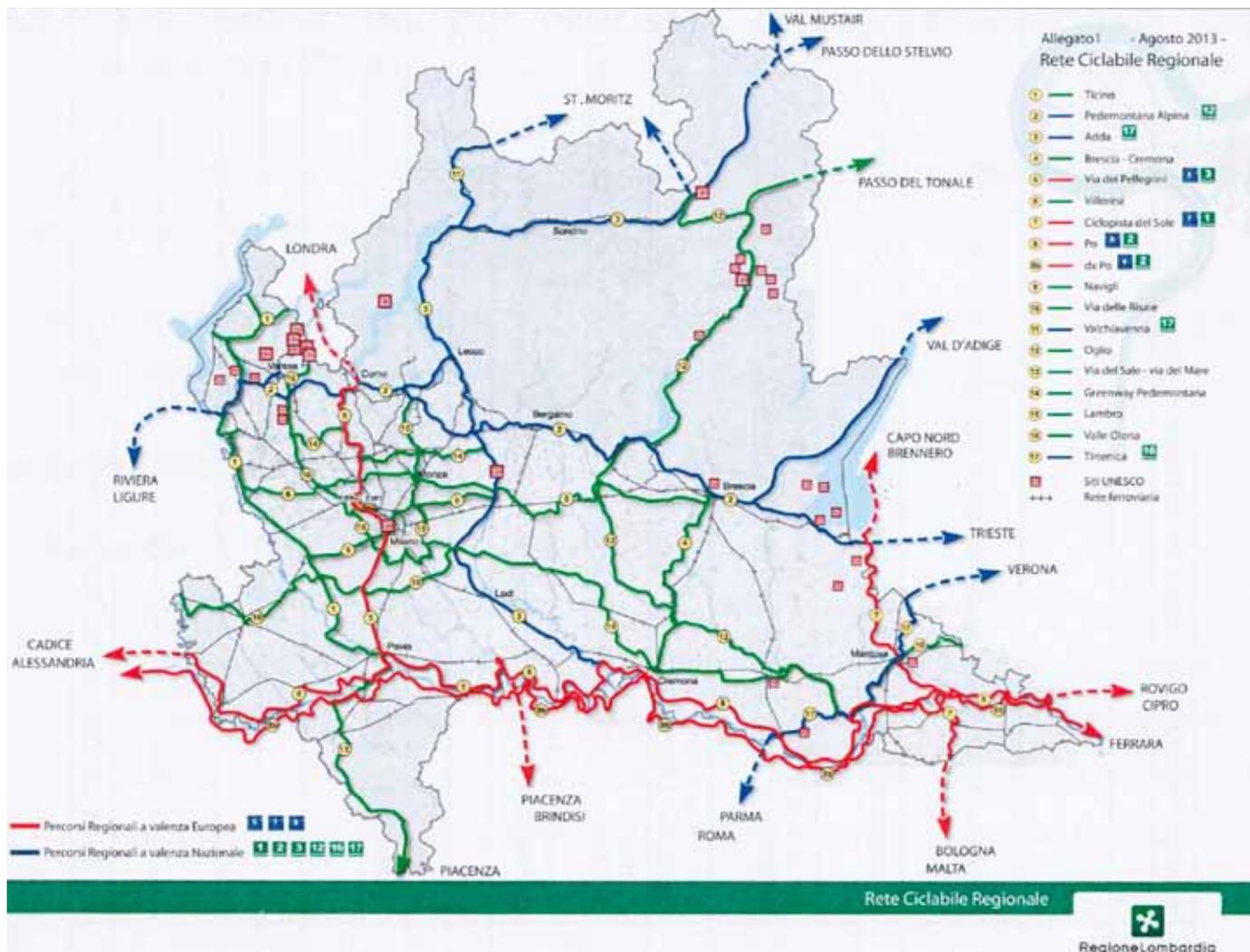
Si evidenzia in questo documento come l'asta fluviale e, di conseguenza, il sentiero che la percorre sia identificabile come 'corridoio ecologico' e, in quanto tale, incluso nella RER (Rete ecologica regionale). Tale classificazione, nell'accezione più attuale del termine, elaborata nell'aggiornamento del Piano paesistico regionale, include non soltanto gli aspetti di conservazione naturalistica ma anche gli elementi di valore culturale ivi presenti e fruibili proprio grazie a percorsi 'verdi' quali appunto il Sentiero Valtellina. Nel tavolo tematico del Contratto di fiume, svolto attraverso un'indagine SWOT (punti di forza/punti di debolezza) il Sentiero Valtellina è stato più volte indicato come elemento chiave e fattore positivo del territorio di fondovalle.



EuroVelo è la rete ciclabile europea dalla quale, per ora, la Valtellina risulta esclusa.



Quadro d'insieme della rete ciclabile provinciale al 2017.



La rete del Piano regionale della mobilità ciclistica presentato nel 2013. Alla Valtellina corrisponde l'itinerario 3 'Adda', alla Valchiavenna l'itinerario 11

3.3. Sentiero Valtellina e ciclabile della Valchiavenna. I dati essenziali.

Il Sentiero Valtellina è un itinerario ciclo-pedonale di 114 km, per gran parte in sede separata e protetta (90 km), su asfalto. Unisce Colico, al bordo superiore del Lago di Como con Bormio, alla testata della Valtellina. Segue quasi costantemente il corso del fiume Adda, lungo l'argine o lungo percorsi protetti circostanti. Attraversa il territorio di 39 comuni della provincia, su 77.

La prossimità con le stazioni ferroviarie fra Colico e Tirano consente facili 'vie d'uscita' dall'itinerario, mentre una frequente collocazione di aree di sosta attrezzate - ben 39 nel complesso, con una media di una ogni 3 km - permette di percorrere l'itinerario senza fatica. Da rilevare che il Sentiero Valtellina non presenta altimetrie difficoltose. Anche il tratto da Tirano a Bormio, dove nello spazio di 39 km occorre superare un dislivello di 773 metri (Tirano, alt. 427; Bormio, alt. 1200), ha una pendenza

media del 2% e punte del 4 - 6 %, compatibili con le direttive dell'Associazione Europea Greenways (EGWA) che stabilisce pendenze accettabili se non superiori al 4% su lunghi tratti.

Caratteristica del percorso è di non attraversare centri abitati, con la sola eccezione di Tirano. Da rimarcare che il Sentiero Valtellina è stato premiato, come terzo classificato, nell'Italian Green Road Award, concorso di categoria nell'ambito dell'esposizione Cosmo Bike di Verona. Da segnalare infine che l'opera presenta ancora due interruzioni di continuità: la prima alla 'stretta' di Dazio, la cui soluzione è legata alla prossima realizzazione della variante della SS 38; il secondo fra Sondalo e Tola. Nel corso di due mesi (agosto e settembre 2017) lungo il Sentiero Valtellina sono stati "catturati" dal conta passaggi installato a Poggiridenti, 24 mila passaggi, con punte che sfiorano gli 800 passaggi giornalieri nei fine settimana.

La ciclabile della Valchiavenna è un itinerario ciclo-pedonale di 42 km, quasi esclusivamente in sede separata e protetta, su asfalto (salvo eccezioni in



L'inizio o l'arrivo della ciclabile della Valchiavenna al confine di stato di Castasegna in Val Bregaglia. In primo piano, la segnaletica 'Touring' dell'originario itinerario di valle.



Il ponte sul Liro nel nuovo tratto della ciclabile della Valchiavenna.



Un suggestivo passaggio in galleria della ciclabile della Valchiavenna.



Il Sentiero Valtellina lungo l'Adda presso il Pian di Spagna.

aree di forte naturalità). Unisce Nuova Olonio con il confine italo-svizzero di Castasegna in Val Bregaglia, transitando per Chiavenna. Diversamente dal Sentiero Valtellina, questa ciclabile mostra un andamento più articolato pur mantenendo come traccia base il corso del fiume Mera. Nel primo tratto segue la bordura del lago di Mezzola, mentre in Val Bregaglia, la necessità di superare diversi livelli di quota allontana il percorso dal fiume, seppur di poco. Il costo dell'opera è stato di circa 5 milioni di euro, pari a un importo chilometrico di 120 mila euro che si può considerare elevato per questo genere di opere ma compatibile con la necessità di realizzare numerose e complessi manufatti (ponti, passerelle, tratti ex-novo ecc.).

La ciclabile della Valchiavenna ha, nella sua parte terminale, da Chiavenna a Castasegna, un profilo altimetrico più accentuato con un dislivello di 347 metri ma su una distanza di 10 chilometri, con una pendenza media del 3.4%. L'attuale andamento della ciclabile risulta essere un'ottimizzazione di un tracciato originario che, a seconda delle progres-

sive realizzazioni di tratti di piste ciclabili locali, è stato largamente variato. Per cui un'opera che inizialmente poteva essere definita come un 'itinerario ciclo-turistico', con tratti in promiscuo, oggi la si può ammettere **fra le più interessanti piste ciclabili di continuità**. Va detto che con gli ultimi interventi - specie con la realizzazione della variante di percorso fra Santa Croce e Giavera - i tratti di eccessiva pendenza sono stati 'addolciti', in modo tale da consentire una percorrenza accettabile, senza particolare sforzo anche per ciclo-turisti forniti di bagaglio.

La ciclabile della Valchiavenna è più 'urbana' rispetto al Sentiero Valtellina poiché oltre ad attraversare il centro storico di Chiavenna, tocca anche diversi comuni (Verceia, Novate Mezzola, Piuro) e frazioni. Il tratto più frequentato dalla popolazione locale va da Chiavenna a Villa di Chiavenna, anche come percorso per passeggiate e corse a piedi. La ciclabile è frequentata da utenti svizzeri che organizzandosi autonomamente in giornata giungono in Italia con il proprio veicolo e in bicicletta percor-

rono lunghi tratti della ciclabile. Anch'essa è dotata di punti di sosta attrezzati. Da rilevare che inizialmente questa ciclabile fu valorizzata da un'innovativa segnaletica studiata dal Touring Club Italiano. La manutenzione della ciclabile è affidata ai comuni attraversati, mentre è allo studio una segnaletica di nuova generazione, conforme alle normative del Codice della Strada e simile per concezione a quella applicata al Sentiero Valtellina.

È allo studio una rete di diramazioni laterali dall'asse di fondovalle, segnalate per trek, bici, e-bike (con stazioni di ricarica in quota) allo scopo di raggiungere i villaggi di mezza costa. In tal modo il Consorzio turistico di Valchiavenna intende integrare una rete di percorsi per mountain-bike e e-bike con la ciclabile di fondovalle perseguendo l'obiettivo dichiarato di eleggere la bicicletta come il focus del turismo in Valchiavenna nel prossimo futuro. A titolo informativo si ricorda anche la realizzazione di una rete mountain-bike fra Campodolcino e Madesimo su piste agro-silvo-pastorali (30-40 km di percorsi).

Da giugno 2017 è in funzione, presso un deposito della stazione Fs di Chiavenna, il primo punto no-



Passerella ciclabile in fregio al ponte di Gordona.

leggio della valle, coinvolgendo nella gestione operatori locali e cooperative sociali. Le società sportive selezionano le guide-bike per i clienti. Sta crescendo negli operatori locali la sensibilità verso il 'prodotto bici': due albergatori di Chiavenna hanno installato un'officina di riparazione per biciclette; un albergatore di Verceia organizza una navetta per il trasporto delle bici all'attacco del tracciolino Enel in Val dei Ratti; infine stanno crescendo i punti di ristoro lungo la ciclabile (Chiosco Da Gianni a Verceia, Crotto Belvedere a Piuro, Agriturismo Acqua Fracta a Piuro). Purtroppo manca una rilevazione statistica dei passaggi e pure l'aspetto comunicativo, a giudizio dei responsabili del Consorzio turistico, è ancora inadeguato rispetto all'importanza e alle aspettative di quest'opera sul mercato turistico.

3.4. Sentiero Valtellina e ciclabile della Valchiavenna. Il paesaggio attraversato.

Il Sentiero Valtellina.

A dispetto del nome che lo farebbe intendere per un utilizzo pedonale, è in realtà un itinerario ciclabile di lunga percorrenza che segue la valle dell'Adda da Bormio fino a Colico. È un vero viaggio nella più grande vallata alpina della Lombardia in un'alternanza continua di ambienti e paesaggi, la dimostrazione di come un fiume, nel suo lavoro erosivo ha saputo costruire un palinsesto di eccezionale bellezza. Un palinsesto che l'uomo, da quando vi si è stabilito nella lontana preistoria, come testimoniano i graffiti sulle rupi di Grosio, ha saputo valorizzare, plasmare e diversificare nelle colture, nei modi di abitare e di vivere. La Valtellina oggi è unitaria solo nella morfologia - la classica valle glaciale a 'U' come la chiamano i geografi - ma non negli aspetti, che mutano seguendo o risalendo il cammino di fondovalle. Una partizione che ha ragioni storiche - gli antichi Terzieri di Valle - e ovviamente climatiche, ambientali, umane.

Word Cloud - Tematismi rilevanti
Punti di forza



Nel tavolo tematico del Contratto di fiume il Sentiero Valtellina è stato più volte indicato come elemento di sviluppo del territorio.

Chi percorre la Valtellina in auto di rado si accorge di queste modulazioni. Si muove troppo velocemente in un paesaggio lavorato al cesello che richiede un'osservazione lenta e attenta, ovvero le qualità che sono più consone alla bicicletta o al pedone. Il Sentiero Valtellina ha proprio questo pregio, non indifferente, di dimostrare come un luogo che si è creduto sempre noto sia in realtà un mondo con un'infinità di nuove scoperte e di volti nascosti, pronti a rivelarsi ai vostri occhi.

Dipanandosi lungo l'alveo del fiume, fra le boscaglie e le campagne, il sentiero ha una dimensione prevalentemente naturalistica e già questo potrebbe soddisfare il desiderio di un viaggio a pedali. Ma guardandosi attorno e soprattutto rimirando i versanti della valle ecco che un nuovo senso di curiosità pervade chiunque: un'incredibile tessitura di vigne puntellate alla montagna, declivi di alberi fruttiferi, villaggi di costa distesi sui ripiani glaciali, scenografiche chiese che spuntano dal folto dei castagneti, castelli intatti o magari deperiti ma che anche allo stato di rudere esprimono minaccia e rispetto. Fino ad alzare gli occhi sulle vette, quelle più prossime, meno selvagge, e quelle che occhieggiano per momenti sul fondo delle vallate tributarie, più aspre, nevose, alte e torreggianti.

Esiste poi nella Valtellina un paesaggio che non si vede ma si gusta nelle cantine o sulle tavole delle locande. Sono piatti di una cucina sostanziosa, ingiustamente qualificata come 'povera' perché di tradizione contadina, e che rivisitata mantiene salde le proprie qualità. Bastino citare i pizzoccheri, cucinati qua e là con lievi ma avvertibili varianti, l'immane polenta taragna oppure la sopraffina bresaola, modello alpino di conservazione della carne, i formaggi delle valli del Bitto, le saporose mele, i vini del Sassella, del Grumello e il celebre Sforzato di Valtellina. Un ciclista ha validi motivi per

una sosta in ristorante, la necessità di recuperare energie, la Valtellina offre più di una opportunità.

Fin dalle epoche più remote la Valchiavenna fu un tramite frequentato per i passaggi transalpini. Era la strada maestra che portava ai valichi dello Spluga, del Settimo, del Maloja e dello Julier. Oggi questi valichi sono utilizzati in senso turistico da ardimentosi automobilisti, ma, da qualche tempo, anche in bicicletta ci si può avvicinare ad essi. La ciclabile della Valchiavenna risale la parte bassa della valle dirigendosi poi, una volta raggiunta Chiavenna, al confine con la Svizzera a Castasegna. Attraversa vari comuni e permette di fruire in tranquillità della ricchezza del territorio dal punto di vista sia naturalistico, sia culturale. Sono infatti segnalate brevi deviazioni per visitare chiese, musei, scavi archeologici e attrattive naturali.

La ciclabile della Valchiavenna.

Inizia a Nuova Olonio e raggiunge il lago di Mezzola. Il lago, alimentato dal fiume Mera, è cioè che resta della cuspide del Lario, interrata dai depositi alluvionali. Costeggiando la riva, con una stupenda vista sul retrostante Monte Legnone, si arriva a Novate Mezzola, allo sbocco dell'aspra Val Codeira. Si attraversa la frazione Giumello e si segue per un lungo tratto l'argine del Mera; il fiume compare qua e là tra la vegetazione. In questo tratto, bonificato nella seconda metà dell'Ottocento, si pedala tra campi coltivati, insediamenti agricoli sparsi e borgate del comune di Samòlaco (dal latino 'Summo lacu', al vertice del lago), un tempo sede della pieve. In lontananza, su uno sperone roccioso, si innalza la torre di Signame (sec. X-XI). Tenendo la sponda idrografica destra del Mera, secondo la definitiva variante del percorso, che abbandonando l'originario passaggio per Prata Camportaccio,



Gli scavi di Castel Belfort a Piuro, raggiungibili tramite una diramazione della ciclabile della Valchiavenna.



Piazza Pestalozzi a Chiavenna, toccata dalla ciclabile di valle.

la ciclabile avvicina ed entra in Chiavenna, con lo sfondo delle cime della Val San Giacomo e della Bregaglia. Dalla stazione di Chiavenna parte la seconda parte del percorso, più impegnativa per i tratti in salita, ma decisamente invitante per le sue attrattive. Si tratta di una alternanza di quadri paesaggistici e monumentali, rara in un così breve tratto di percorso (non più di 10 km). Si va così dai 'crotti' di Pratogiano alle 'marmitte dei giganti' dell'omonimo parco, dagli scavi della remota Piuro alla frescura della cascata dell'Acquafraggia, dal sontuoso e nobile palazzo Vertemate-Franchi alla sacralità della chiesa di Santa Croce. La ciclabile si inerpica sul fianco della montagna, attraversando castagneti centenari con viste mozzafiato sulla valle e sulle scoscese pareti del Badile, del Cengalo, dello Sciora. A Villa di Chiavenna, ultimo paese della Bregaglia italiana, la Mera si allarga in un bacino artificiale. La ciclabile ne costeggia la diga e tocca il confine svizzero alle porte del villaggio bregagliotto di Castasegna.

3.5. I progetti in essere e le opere collaterali.

Se si interpretano il Sentiero Valtellina e la ciclabile della Valchiavenna come assi fondamentali di una rete provinciale bisogna, a questo punto, accennare alle prime e più recenti, realizzazioni integrative, vale a dire ad altri itinerari, percorsi, piste ciclabili.

La Via dei Terrazzamenti. Si tratta di un itinerario multifunzionale (pedonale + mtb) realizzato sul fianco retico della Bassa e Media Valtellina (da Tirano a Morbegno). Può essere considerato il gemello di mezza costa del Sentiero Valtellina. Con una lunghezza di circa 70 km attraversa la fascia paesaggistica più suggestiva, costruita pietra su pietra dall'uomo per consentire, grazie a una favorevole esposizione climatica, la coltura della vite. Ben segnalata e dotata di supporti informativi, la Via dei Terrazzamenti è un risultato operativo del Distretto Culturale della Valtellina. Con questo percorso, unito a tratti del Sentiero Valtellina, è possibile realizzare anelli per mountain-bike e e-bike, in vari punti della valle in una



continua diversificazione di scenari. A semplice titolo di esempio il tratto del sentiero da Tresenda a Tirano e il ritorno a Tresenda tramite la Via dei Terrazzamenti sulla costa di vigneti di Bianzone e de la Gatta. Sono anelli che fra l'altro favoriscono la conoscenza del patrimonio eno-gastronomico della Valtellina.

Il Sentiero Rusca. Si tratta di una pista ciclo-pedonale di connessione fra una valle laterale (Val Malenco in questo caso) e l'asse del Sentiero Valtellina. Inaugurato nel 2017, con una lunghezza di 15.5 km, il Sentiero Rusca, nella sua porzione ciclabile, risale il settore mediano della valle per gran parte in sede propria e protetta, con pendenze anche accentuate ma tali comunque da essere affrontate con una mountain-bike grazie alla pavimentazione (asfaltata per il 90%) e allo sviluppo plani-altimetrico del tracciato (dislivello di 863 metri pari a una pendenza media del 5,56%).

Tra acqua, terra, cielo. "Il cicloturismo come leva di sviluppo locale della Valtellina" è il frutto di un accordo di partenariato fra 18 comuni prevalentemente del versante retico che propone interventi infrastrutturali tendenti alla connessione funzionale fra il Sentiero Valtellina, la Via dei Terrazzamenti e il Sentiero Rusca. A titolo di esempio: la realizzazione dell'intervento di collegamento tra la zona centrale del comune di Fusine e il Sentiero Valtellina presso la passerella sul torrente Madrasco; collegamento tra la Via dei Terrazzamenti (zona comune centro) e il Sentiero Valtellina passando dalla stazione dei treni (Trenord) in comune di Berbenno; il collegamento tra il Sentiero Rusca (zona Cagnoletti - Valmalenco) e il Sentiero Valtellina passando sul tratto di sentiero denominato Turniché nei comuni di Torre S.Maria, Spriana e altri. Si tratta di un progetto interessante per almeno due motivi. Il primo perché mette a collaudo un'esperienza partecipativa di ben 18 amministrazioni su obiettivi comuni. Il secondo perché sperimenta l'obiettivo più volte dichiarato di sviluppare la rete ciclabile attraverso le connessioni fra i vari assi portanti (Sentiero Valtellina ecc.). Il progetto ha ottenuto nel 2017 un finanziamento di 415.000 euro da Regione Lombardia a seguito di un bando sullo sviluppo del ciclo-turismo.

La Ciclovía dell'energia. Si tratta di un progetto realizzato da A2A proponendosi come integrazione del Sentiero Valtellina con lo scopo di valorizzare in senso turistico gli impianti idroelettrici dell'azienda. Sono 3 percorsi ciclabili, distinti con



un codice visivo (arancio, rosso, verde), distinti per tipologia e tracciato, in grado di soddisfare le esigenze di chiunque: famiglie, amatori e sportivi, per una lunghezza complessiva di 130 km (in parte sovrapponendosi al Sentiero Valtellina) che non hanno contemplato opere strutturali ma la segnaletica e la valorizzazione di tratti ciclabili esistenti. Il progetto ha un sito web di notevole efficacia (www.cicloviadellenergia.eu) in italiano e in inglese, con mappe on-line fornite di tutti i punti di interesse, brevi video con riprese da

camera on board, le schede degli impianti, i dati del percorso. Il sito ha ottenuto 3042 visualizzazioni nel primo mese di pubblicazione. Lungo gli itinerari sono stati installati totem per le attrattive monumentali e culturali. Il percorso rosso, di 65 km, è il tratto del Sentiero Valtellina da Tresenda a Bormio con un prolungamento a Premadio e al lago di Cancano. Il percorso verde, di 39 km, va da Grosotto alle Torri di Fraele passando per la Val Grosina ed è proposto per e-bike e mountain-bike. Il percorso arancio, di 23.9 km, sale da Bormio la Valfurva fino ai piedi dell'Albergo dei Forni. Nel complesso si tratta di un'operazione che valorizza la rete ciclabile con una tematica culturale (il ciclo dell'energia) e suggerisce le estensioni del Sentiero Valtellina oltre il terminale di Bormio.

4. Criteri per una verifica di qualità della rete ciclabile provinciale

Oltre a una valutazione di tipo territoriale, vale a dire divisa per tratte funzionali, come è quella testé fatta, è anche possibile condurre una valutazione complessiva che tiene conto di alcuni criteri di efficacia e di validità dell'opera nel suo complesso e, in tal caso, intendiamo l'intera rete ciclabile provinciale (Sentiero Valtellina e ciclabile della Valchiavenna).

4.1. La riconoscibilità.

Uno dei primi requisiti che garantisce il successo di un'opera infrastrutturale di questo genere riguarda la sua riconoscibilità attraverso la continuità. In altre parole all'utente deve essere garantita una sua identificazione lungo la ciclabile. Egli si deve sentire assicurato e legittimato poiché pedala su un percorso che riconosce con facilità e con continuità.

Si tratta di una condizione spesso sottovalutata, ma che fa la differenza fra infrastrutture ciclabili di livello locale (comunale) e di livello generale, ovvero di ampio respiro. Il massimo grado di riconoscibilità si raggiunge applicando ovunque la medesima tipologia d'impianto (leggi 'pista ciclabile bidirezionale protetta'), la medesima pavimentazione (in genere asfalto) e un adeguato supporto del traffico ciclabile (segnaletica, aree di sosta, interscambi ecc.).

Un'adeguata segnaletica gioca un ruolo fondamentale, ma non solo. Anche la risoluzione di tutte le intersezioni con la viabilità ordinaria e la conservazione di una pavimentazione e di una sagomatura della pista omogenei sono elementi di sicura identificazione. In loro assenza l'utente non ha sufficienti garanzie di sicurezza ed è possibile che sia sviato dal percorso.

La Provincia Autonoma di Bolzano, al fine di garantire una efficace riconoscibilità delle sue piste ciclabili prevede: - omogeneità di pavimentazione e di arredo; - segnaletica uniformata; - risoluzione di ogni punto di conflitto con la viabilità ordinaria; - collocamento di una piazzola di sosta ogni 5 km con presa di acqua potabile.

Nel corso dei lavori per il miglioramento del Sentiero Valtellina si è provveduto fra il 2015-16 al rifacimento della segnaletica direzionale e informativa grazie a un progetto redatto dalla Provincia di Sondrio con la collaborazione delle Comunità Montane, del costo di 220 mila euro. Lo scopo è stato di uniformare la segnaletica già presente in forma episodica e di diversa conce-

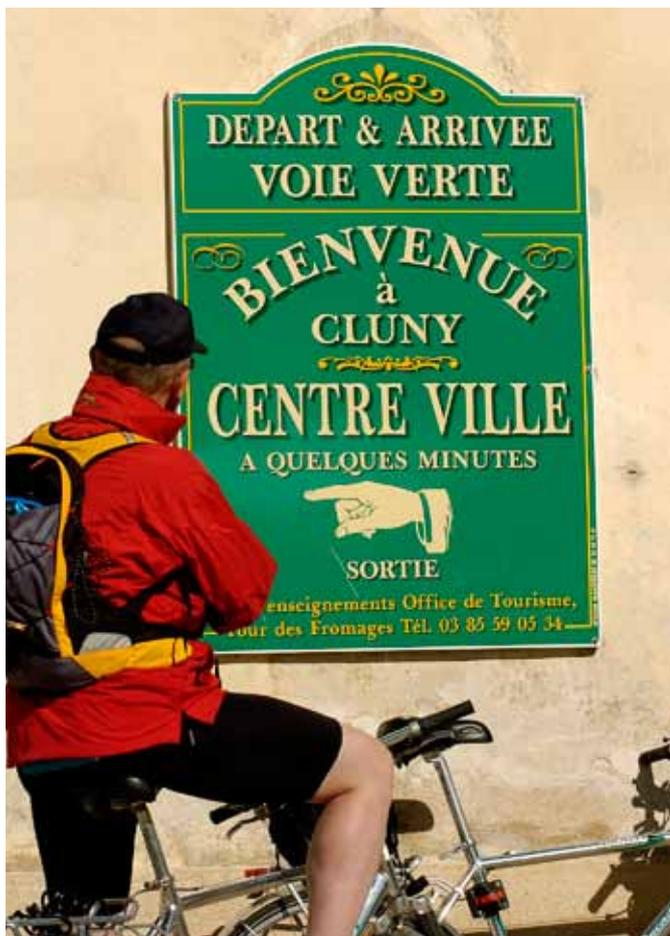
zione grafica. La nuova segnaletica, con 1150 nuovi pali, è ovunque conforme al Codice della Strada con l'accortezza di utilizzare dimensioni più ridotte nei tratti a esclusivo utilizzo ciclabile. Accanto alla segnaletica si è provveduto alla posa di 113 cippi kilometrici (uno ogni km) e di 22 bacheche con mappe e informazioni. Un'applicazione webgis consente la geolocalizzazione di ogni singolo impianto facilitando in tal modo la manutenzione futura della segnaletica.

Nonostante questo importante intervento restano in loco anche segnalazioni preesistenti o anche altre non coordinate che possono generare confusione. Si rileva inoltre che nel lungo tratto promiscuo lungo la SP 27 fra Sondalo e Tola non esiste segnaletica ciclabile di conferma dell'itinerario. Molto positive invece le segnalazioni per i ciclisti che incautamente percorrono la statale 38 dirottandoli sul Sentiero Valtellina. Manca ancora, invece, una segnaletica di carattere 'commerciale' (se non realizzata artigianalmente da alcuni gestori di ristoranti o alberghi) che indichi i più vicini punti d'appoggio.

Sulla pavimentazione e la sagomatura, nei trat-



La segnaletica di identificazione del Sentiero Valtellina.



Pannelli indicatori di questo tipo - qui sulla Voie Verte de la Bourgogne in Francia - stimolano il ciclista a lasciare la ciclabile per approfittare delle attrattive e della ricettività dei villaggi vicini.

ti definiti come piste ciclabili in sede propria, si rileva una certa ma non generale omogeneità, dovuta probabilmente ai dilatati tempi di realizzazione del Sentiero Valtellina. L'applicazione quasi generalizzata dell'asfalto è stata una scelta positiva, mentre si nota che la sagomatura della sede rivela dimensioni più ridotte negli interventi di più vecchia data (fino a 2 m) e più vicine agli standard normali in quelli di data recente (2.5-3 m). Così come non risulta omogenea e quasi mai risulta a norma la segnaletica orizzontale, secon-

do le ultime indicazioni ministeriali: linea bianca continua sui margini laterali, linea discontinua nella mezzera centrale della pista.

Da annotare che la presenza di tratti promiscui con la viabilità ordinaria rende più difficile il rispetto di un criterio di facile riconoscibilità a meno di non intervenire, in questi casi, con una segnaletica più frequente. Si constata, in generale, ma è notazione abbastanza scontata, una più accurata applicazione progettuale nei tratti di più recente esecuzione del sentiero rispetto a quelli di più vecchia data, specialmente nella risoluzione di tutti gli attraversamenti con la viabilità veicolare. Fa fede, in questo senso, l'ottima esecuzione funzionale del tratto fra Lovero e Tiolo.

4.2. L'agibilità.

Un secondo criterio riguarda la più larga agibilità dell'infrastruttura indipendentemente dal mezzo utilizzato. Va premesso che tale obiettivo deve essere implicito già nella fase di progettazione dell'itinerario poiché è ovvio che un'infrastruttura multi-utente richiede accorgimenti particolari. Banalmente, ad esempio, la certa e garantita separazione dei flussi di traffico nel momento in cui la pista sarà utilizzata sia da ciclisti sia da pedoni. Ciò che si può osservare è che, sicuramente, sulla scorta del successo ottenuto non si possono definire il Sentiero Valtellina e la ciclabile della Valchiavenna esclusivamente delle piste ciclabili. Nei tratti più vicini ai centri urbani è frequente la pratica dello jogging, in taluni tratti la ciclabile è costeggiata da un sentiero per il turismo equestre, in altri è normale vedere utenti praticare il nordic-walking o il fondo su rotelle. Così come è usuale incontrare anziani o bambini con i loro genitori passeggiare in tutta tranquillità, stando per discorrere sulla sede ciclabile.



Un cippo chilometrico installato lungo il Sentiero Valtellina.

In Val Bregaglia la ciclabile è funzionale agli escursionisti che intendono raggiungere i punti di attacco dei sentieri di versante.

Inutile dire che la multi-utenza sia un fattore positivo, poiché rende concreta l'idea di una vera greenway, vale a dire una 'strada per la gente', coniugando una felice espressione utilizzata nel Regno Unito per differenziare la rete ciclabile



Esempi di segnaletica di tipo 'commerciale' lungo il Sentiero Valtellina che andrebbero uniformati.



L'utilissimo cartello che segnala i tratti del percorso su strada a uso promiscuo con la relativa lunghezza.

(NCN) da quella veicolare, e, in secondo luogo, sottolinea il successo delle iniziative. Dall'altro però conserva anche aspetti negativi poiché l'afflusso di utenti con mezzi di movimento diversi implica usi e abitudini, forse compatibili, ma certamente da regolamentare al fine di evitare situazioni di pericolo.

Inoltre, ma questa è una considerazione squisitamente 'politica', tanto più una singola infrastruttura 'verde' è sommamente utilizzata da una pluralità di utenti tanto più l'offerta globale nel territorio di tale tipo di opere è lacunosa per cui tutta la domanda si esprime sulle poche opere esistenti. Si segnala anche che alcuni tratti del Sentiero Valtellina e della ciclabile della Valchiavenna sono provvisti di illuminazione, specie in vicinanza dei centri abitati, consentendo una fruizione anche serale, compatibilmente con il tempo libero della popolazione locale.

Riprenderemo più avanti la questione dell'educazione e del comportamento degli utenti su un percorso multi-funzionale ma soprattutto in previsione di un alto utilizzo della rete con le e-bike.

4.3. La scorrevolezza.

L'opera dovrebbe garantire una facile percorribilità indipendentemente dal tipo di mezzo a due ruote utilizzato (city-bike, mountain-bike, bicicletta 'da corsa', ecc.) e dalla classe d'età dell'utente (dal ragazzino all'anziano). In questo senso una pavimentazione stabile in asfalto risulta la miglior soluzione possibile. A ciò si dovrebbe aggiungere l'eliminazione di tutti i tratti con pendenza superiore al 4% (limite suggerito dall'ECF nella progettazione delle ciclabili di lunga percorrenza) e una sufficiente larghezza (da 2.50 a 3.50 metri). Agibilità significa anche facilità e rapidità di scorrimento. Si tratta però in questo caso di requisiti non facilmente compatibili con un traffico e con situazioni (centri abitati) a prevalente funzione turistica. L'obiettivo, spesso perseguito, di spostare l'utenza ciclo-amatoriale (per intenderci chi utilizza una bicicletta 'da corsa') su queste ciclabili protette non ottiene quasi mai l'effetto sperato a causa dell'eccessivo numero di ostruzioni, tortuosità e affollamento pedonale. Si è constatato però che dove tali impedimenti non sussistono, ovvero

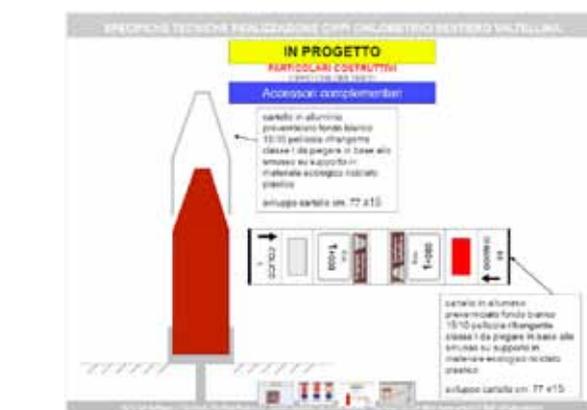


La molteplicità dei tipi di utenti di una pista ciclo-pedonale può ingenerare situazione di rischio e pericoli. Per questa ragione occorre sempre più separare i vari flussi di traffico.

dove si garantiscono lunghi tratti filanti, di sufficiente larghezza, fuori dai centri abitati e con numerose 'vie di fuga', anche una parte di tali utenti, quelli meno agguerriti, abbandonano la carreggiata promiscua per la ciclabile. È pur vero che in ambienti naturalistici di particolare pregio, la pavimentazione stabile può creare contrasto come evidenziano, ad esempio, le norme previste nelle aree protette della Lombardia dove è fatto esplicito divieto di asfaltare i percorsi ciclabili. Si tratta di una scelta delicata poiché, come è noto, una pavimentazione stabile facilita un maggior numero di utenti (si pensi agli utenti in carrozzella), richiede una minor manutenzione, quindi minori costi, e un più facile accesso ai mezzi di soccorso. La scelta effettuata nella provincia di Sondrio è stata quasi del tutto verso l'asfaltatura dei percorsi, con piccole eccezioni. Da notare, ad esempio, che il tratto del Sentiero Valtellina, nelle provincie di Como e Lecco, è su sterrato lungo l'asta terminale dell'Adda prima di confluire nel lago di Como.

4.4. La sicurezza e la separazione dal traffico motorizzato.

Una pista ciclabile con il maggior grado di sicu-



Tipi di segnaletica direzionale, prescrittiva e chilometrica adottati per il Sentiero Valtellina.

rezza prevede una totale separazione dal traffico delle auto. Si tratta del requisito principale, l'obiettivo al quale si dovrebbe tendere, al più alto livello possibile, in ogni opera a favore delle due ruote. La separazione si ottiene:

- * attraverso barriere fisiche, o meglio vegetali, verso la carreggiata stradale aperta al traffico motorizzato;
- * con la risoluzione di tutti gli attraversamenti e le intersezioni con la viabilità motorizzata grazie a sottopassi, sovrappassi, incroci semaforici;
- * con l'adozione, nei casi straordinari, di compressa su strade promiscue, di corsie protette, di 'zone 30' o di altri rallentatori del traffico motorizzato;
- * con il tracciamento di piste lontane o del tutto esterne a strade veicolari.

Ma anche al suo 'interno' una pista ciclabile non è sicura se non si garantiscono certi requisiti progettuali e di gestione. In molti casi, gravi incidenti sono causati proprio per difetti insiti nella costruzione delle piste stesse, ad esempio - ed è il caso più frequente - nell'interposizione non razionale dei dissuasori (archetti, paline ecc.), nella presenza di sbalzi di corsia (cordoli di marciapiedi, rinalzi della pavimentazione ecc.), nell'invasa abitudine di occupare la sede ciclabile con auto,



Alcune situazioni relative alla sagoma del Sentiero Valtellina: dimensioni variabili e segnaletica orizzontale non uniforme o mancante possono ingenerare confusione nell'utente e anche possibili incidenti, soprattutto in relazione alla presenza sia di ciclisti sia di pedoni. Tale eventualità sarà aumentata con l'uso generalizzato delle e-bikes.

cassonetti o altro. La sicurezza, di conseguenza, si ottiene:

- * evitando ogni punto di conflitto fra veicoli e ciclisti (si fa riferimento in questo caso alle entrate laterali di strade lungo piste ciclabili parallele a strade con diritto di precedenza o all'invasa abitudine di utilizzare le piste ciclabili come aree di parcheggio per autovetture);
- * garantendo la massima agibilità al percorso

(vedi sopra), senza ingombri o soluzioni di continuità (sbalzi, gradini, archetti, cassonetti ecc.);

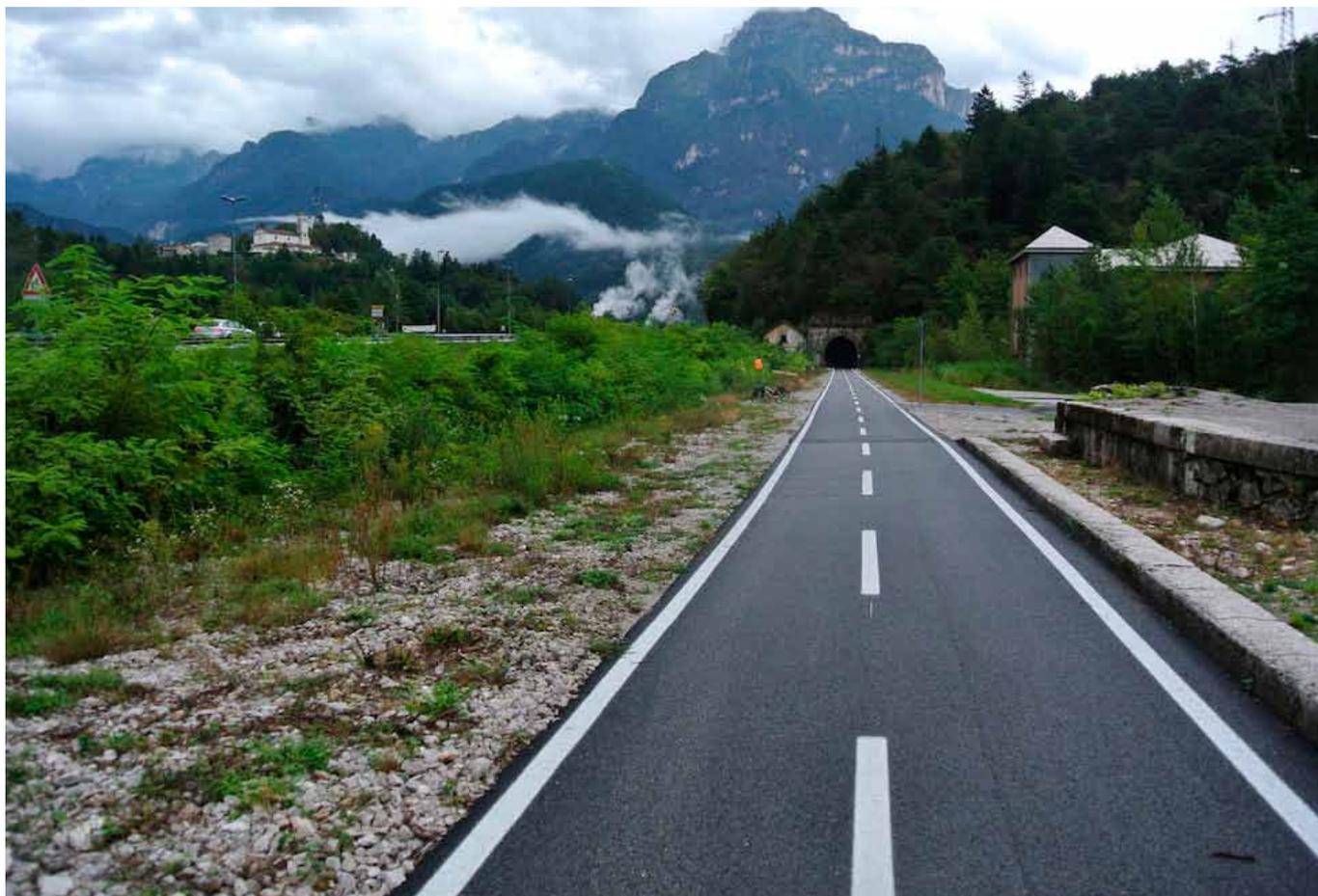
- * separando nettamente, sulla sede ciclabile, i flussi di ciclisti e di pedoni mediante segnaletica orizzontale.

Nei nostri casi si rileva una costante attenzione ad evitare tali impedimenti grazie anche al carattere prevalentemente extraurbano dei percorsi, mentre una maggiore attenzione andrebbe posta in

corrispondenza degli incroci con la viabilità ordinaria e lungo tratti di strada promiscua. Occorre premettere che l'utente utilizzando una pista ciclabile, specie per lungo tratto, si sente involontariamente 'protetto'. La sua percezione non è più quella di una eventuale conflitto con le auto, ma di una tranquilla pedalata su una sede viabile sicura. In tale modo egli perde i possibili percettori di pericolo soprattutto quando giunge all'altezza di incroci con le strade ordinarie o lungo di esse. In sostanza, e involontariamente, egli ritiene di mantenere una certa 'precedenza' rispetto agli autoveicoli pur in presenza di opportuni segnali d'avviso. Lungo il Sentiero Valtellina vi sono ancora alcuni tratti di percorsi in promiscuo con la viabilità ordinaria (ad esempio tra Forcola e Selvetta, fra Streppona e il ponte di Chiuro, fra Sondalo e Tola), mentre nel tratto fra Tirano e Bormio diverse intersezioni con la viabilità ordinaria risultano ancora insufficientemente o inadeguatamente protette. La segnaletica di preavviso tuttora esistente, a norma del Codice della Strada, tende giustamente a preavvertire l'automobilista della presenza dei ciclisti ma non avviene il contrario.

Ovvero non esiste, se non in parte, una segnaletica dedicata che preavvisi il ciclista della prossima confluenza in un incrocio, in una rotatoria o lungo un tratto di strada promiscua. Sul Sentiero Valtellina, in gestione alla C.M. di Sondrio, sono stati applicati degli utili cartelli segnalanti l'estensione dei tratti di viabilità promiscua. Tale espediente dovrebbe essere esteso ovunque, ma in generale dovrebbero aumentare gli standard di sicurezza negli attraversamenti a raso (semafori, isole di sicurezza, segnaletica orizzontale e verticale ecc.) che abbiamo notato quasi del tutto assenti nell'attraversamento, ad esempio, di Tirano, al ponte di Poggiridenti, al ponte del Baghetto, a S.Giacomo, lungo Via Svandana fra Tresenda e Tirano ecc.

Negli interventi predisposti negli ultimi anni dalla Provincia di Sondrio, è prevista l'installazione di quattro punti di ripresa panoramica lungo il Sentiero Valtellina: una postazione in ogni mandamento delle Comunità Montane. Si tratta - secondo gli estensori del progetto - della «soluzione ideale per consentire una attività di monitoraggio e controllo di particolari aree, per consen-



La ciclabile Alpe-Adria nel Tarvisiano (Friuli Venezia Giulia) presenta una sagoma dimensionale e una segnaletica uniformi lungo gli oltre 100 chilometri del suo tragitto.

tire di seguire il flusso degli utenti della pista e permettere ai turisti di visualizzare il sentiero e le condizioni meteo attraverso una connessione web. Due delle quattro postazioni saranno inoltre dotate di stazione meteo e delle strumentazioni di rilevamento dei passaggi di ciclisti. Tutti potranno connettersi alle web-cam attraverso il portale Valtellina.it, conoscere le condizioni meteo e visionare i panorami circostanti le postazioni». Il piano prevedeva l'installazione del sistema entro la fine di maggio 2016 ma esso, a oggi, non risulta ancora operativo. Le zone deputate sono: zona di Morbegno, Isola della Pescaia; zona di Sondrio, area di sosta del capoluogo; zona di Tirano, area di Sosta di Calcarola (Tresenda); zona di Bormio, Cepina.

Una questione di non secondaria importanza riguarda la manutenzione del Sentiero Valtellina che spetta ai enti diversi, in particolare alle diverse Comunità Montane che hanno realizzato e finanziato l'opera.

4.5. L'intermodalità con il trasporto pubblico locale.

La possibilità di avere dei punti di interscambio (stazioni, fermate ecc.) con il trasporto pubblico conferisce alti quozienti di qualità a una pista ciclabile di lunga percorrenza. Permette di calibrare, a misura di ciascun utente, la distanza da coprire per garantirsi un ritorno, permette in caso di bisogno di tornare celermente al punto di partenza, consente di effettuare tratti di collegamento qualora non si intenda coprire tutto il percorso. In Italia il trasporto della biciclette è consentito sui convogli in servizio locale di Trenitalia (o Trenord in Lombardia) con differenze a seconda delle regioni: in alcune è gratuito, in altre a pagamento. Purtroppo non tutto il materiale rotabile consente un'adeguata sistemazione delle biciclette a bordo e non infrequente il caso di dover rinunciare al trasporto per l'esigua capacità di carico o la mancanza di spazi per le biciclette, come accade, ad esempio, sulla linea Brescia-Iseo-Edolo. L'utente, prima di utilizzare il servizio, deve pertanto informarsi consultando gli orari on-line.

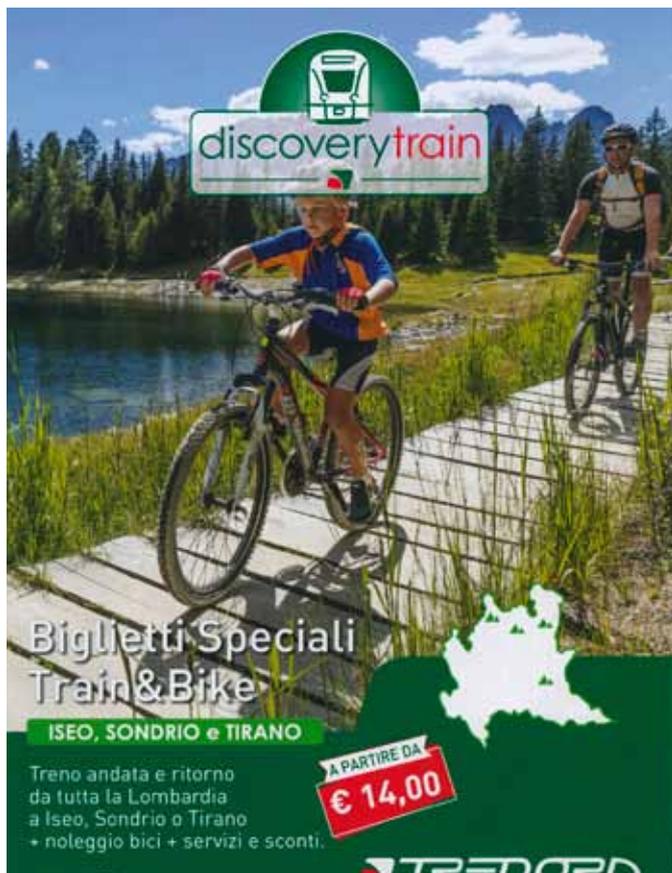
Sia il Sentiero Valtellina (fino a Tirano), sia la ciclabile della Valchiavenna (fino a Chiavenna) sono fiancheggiati da una linea ferroviaria, gestita da Trenord. Nel primo caso la Milano-Colico-Sondrio-Tirano, nel secondo la diramazione Colico-Chiavenna. Sebbene non del tutto adeguati per il trasporto delle biciclette, i convogli ne consen-



Lungo le ciclabili di Valtellina e Valchiavenna l'utilizzo del servizio Treno+Bici è un'occasione unica e va adeguatamente rafforzato sul modello del servizio offerto in Trentino.

tono il carico soddisfacendo dunque questa esigenza. Lungo i percorsi la segnaletica dovrebbe indicare la vicinanza e la direzione per la stazione più vicina. Tale accorgimento è adottato solo in parte.

Il tempo di circa due ore che divide Milano da Colico in treno permette agevolmente all'utente di trascorrere una giornata lungo il Sentiero Valtellina o la ciclabile chiavennasca con la possibilità di fare ritorno in città sempre in treno. Sarebbe quindi da potenziare notevolmente questa possibilità tramite una campagna promozionale diretta ai ciclo-turisti milanesi e monzesi ma con la fondamentale premessa di migliorare l'offerta 'posti bike' sui convogli, tuttora insoddisfacente. Di un certo interesse l'iniziativa, avviata nel 2017, denominata Train & Bike da Trenord con la partecipazione del Consorzio turistico Media Valtellina: un biglietto speciale che offre, con un risparmio fino al 60% sui prezzi di listino, un viaggio di andata e ritorno in treno, valido 2 giorni, da tutta la Lombardia e un noleggio bici per 1 giorno in Valtellina, a Tirano e a Sondrio/Valmalenco. I clienti che scelgono l'offerta Sondrio hanno anche la possibilità di usufruire di un viaggio di an-



Il volantino dell'iniziativa di Trenord Discovery Train, avviata nel 2017 a Sondrio e Tirano.

data e ritorno su navetta da Sondrio a Chiesa in Valmalenco (a richiesta e su prenotazione contestualmente alla prenotazione della bicicletta) sia in giornata che in due giorni consecutivi. Il servizio era giornaliero in luglio e agosto, finesettimanale negli altri mesi fino a ottobre. Il biglietto per un adulto è di 28 euro, per un ragazzo di 16, per una famiglia (2+2) di 56.

«Ogni giorno il 25% dei nostri clienti viaggia per turismo, svago, cultura. Questo significa che un quarto dei nostri Clienti nei giorni feriali è leisure. Negli ultimi due anni abbiamo registrato un crescente aumento di viaggiatori anche nei fine settimana: +13%. - ha dichiarato l'Ad di Trenord Cinzia Farisè presentando l'iniziativa - Sulla linea Milano-Lecco-Sondrio-Tirano nel 2016 abbiamo registrato nel fine settimana un incremento di passeggeri del 10% rispetto al 2015, trend che si è confermato nella stagione invernale appena trascorsa con le proposte "Scopri il bianco di Lombardia". Questi risultati ci hanno spinto a proseguire le collaborazioni con gli enti del territorio per continuare a offrire un'esperienza di un nuovo modello di mobilità sostenibile e integrata».

Da registrare infine la possibilità del trasporto biciclette sulla Ferrovia Retica, da Tirano a St.Moritz.



Biciclette su un autopostale svizzero in sosta a Chiavenna.

Altro e purtroppo penoso discorso quello del trasporto delle biciclette sulle linee di autoservizio pubblico della provincia, trasporto che non è consentito a norma di regolamenti stabiliti a seconda delle varie aziende di trasporto. Si tratta di un argomento per la verità non del tutto chiarito se è vero che sugli autopostali elvetici facenti servizio fra Chiavenna, Splügen e Maloja esiste la possibilità di caricare (in alcuni casi su prenotazione) la bicicletta sulle apposite spalliere esterne dei veicoli. In realtà viene spesso messa in discussione la sicurezza dei supporti sui quali montare esternamente le biciclette, che sarebbero in conflitto con le norme del nostro Codice della Strada. La situazione è pertanto abbastanza fluida: nella Provincia di Bolzano il carico delle bici sugli autobus extrarabani è consentito con alcune limitazioni; sulla rete Seta delle province di Reggio Emilia e di Modena è possibile caricare le biciclette nel vano interno degli autobus da settembre 2017; di recente la compagnia Flixbus, su medie e lunghe distanze, contempla il trasporto delle biciclette.

Nel regolamento d'esercizio della STPS è espressamente enunciato il divieto del trasporto di biciclette sugli autobus di linea di Valtellina e

Valchiavenna. Diverso invece l'atteggiamento dell'Azienda Perego nel Bormiese che consente «nel limite della disponibilità di spazio del mezzo» il trasporto della bicicletta sulle tutte le linee del territorio fra cui le destinazioni di Stelvio, Livigno, Cancano, Santa Caterina ecc.

È facile intuire quale sia la potenzialità del servizio bicicletta+mezzo pubblico nella nostra situazione, ovvero di due vallate (Valtellina e Valchiavenna) chiuse da alti valichi alpini, ovvero con difficili vie di sbocco verso l'esterno (o dall'esterno) per chi pratica la bicicletta. Poter scavalcare i passi dello Spluga, dello Stelvio, dell'Aprica con l'aiuto di un autobus di linea aprirebbe la rete provinciale a un maggior numero di utenti di 'lunga percorrenza'. Si consideri, ad esempio, il fattibile collegamento fra la ciclabile elvetica dell'Engadina e il Sentiero Valtellina attraverso il passo del Bernina affrontabile grazie al trasporto bici sulla Ferrovia retica. Oppure a quello, al momento non realizzabile, fra la ciclabile della Valcamonica a Edolo con il Sentiero Valtellina a Tresenda tramite il passo dell'Aprica.

Ovviamente la questione non è di facile soluzione poichè inerisce le capacità di carico, le frequenze delle corse, le destinazioni principali e le fermate intermedie. La scarsa frequenza delle corse nei periodi non scolastici e nei festivi è un'altra grossa limitazione. Sarebbe comunque auspicabile una soluzione omogenea e valida per l'intero territorio provinciale in una prospettiva di maggior apertura verso queste nuove forme di turismo sostenibile. Si potrebbe anche pensare, per direttrici di alta frequentazione turistica, a bus navetta su chiamata, per gruppi di ciclo-turisti.

Da segnalare infine il trasporto biciclette sul servizio di navigazione del Lago di Como che consente di evitare il lungo tratto di strada promiscua (SP 44) da Colico a Lecco. Il regolamento del servizio recita al proposito: «L'imbarco delle biciclette è di norma consentito sulle navi della Navigazione Laghi. Il numero delle biciclette imbarcabili è in funzione del tipo di motonave e del traffico contingente. L'imbarco delle biciclette non è consentito sulle corse del servizio rapido (aliscafi e catamarani)». Alcuni 'pacchetti cicloturistici' (Fun Active Tour) proposti sul Sentiero Valtellina già utilizzano questa poco nota opportunità per trasportare i loro clienti da Colico a Como o a Lecco.

4.6. La prossimità ai ricettori d'utenza e la dotazione di servizi.

Sentiero Valtellina e ciclabile della Valchiavenna



In alto, il modesto 'Bike grill' a Novate Mezzola sulla ciclabile della Valchiavenna. Qui sopra, il più funzionale chiosco posto lungo il Sentiero Valtellina a Tovo S. Agata. Si tratta di due delle pochissime installazioni di questo genere al servizio dei ciclo-turisti.

si qualificano quali itinerari 'verdi' di lunga percorrenza in ambiti di prevalente valore naturale e paesaggistico (corridoio ecologico del fiume Adda). Di fatto fra tutti i centri abitati di una certa consistenza - almeno capoluoghi di comune - solo Chiavenna, Tirano e, in parte Piuro, sono direttamente attraversati nei loro centri storici. Bormio lo è indirettamente quale terminale del sentiero. In Valchiavenna, Verceia e Novate Mezzola sono lambiti dalla ciclabile in quanto non esiste possibilità alternativa, mentre sul Sentiero Valtellina Morbegno e Sondrio sono raggiungibili tramite deviazioni dall'asse principale. Se dunque dal Sentiero si godono suggestivi scorci panoramici sui due versanti della valle, sugli abitati di mezza costa e sulle vette alpine non è possibile avvicinare il patrimonio monumentale se non tramite deviazioni, quasi tutte su viabilità ordinaria. Nel tratto ciclabile della Val Bregaglia, per la strettezza del fondovalle e per l'alta concentrazione di nuclei abitati di forte carattere storico e ambientale tale handicap è meno avvertito. Il medesimo

disagio si avverte osservando l'ubicazione della maggior parte degli alberghi e degli altri esercizi ricettivi, tradizionalmente sorti negli abitati e, in particolare, lungo l'asse stradale di fondovalle (SS 36 e SS 38). Anche in questo caso il cicloturista, per alloggiare o cibarsi, deve forzatamente allontanarsi dagli itinerari ciclabili per un raggio medio di 1.5/3 chilometri.

Si segnala in questo senso la quasi totale assenza di punti di ristorazione lungo il Sentiero Valtellina se si eccettua il bar ristoro del Parco dell'Adda a Tovo S. Agata, quest'ultimo assimilabile per posizione e servizi offerti a un bici-grill. Per punti di ristorazione si intendono esercizi espressamente dedicati all'utente in bicicletta (parcheggio bici, fontana, servizi igienici, tavoli all'aperto, ristorazione veloce, eventuale kit di appoggio per riparazioni o gonfiaggio gomme ecc.). Diverso il discorso per quanto concerne gli agriturismi e i B&B la cui tipologia extraurbana, e anche, se vogliamo, la constatazione da parte di alcuni operatori delle nuove opportunità del turismo 'verde', li fa collocare in prossimità del sentiero anche se in numero ancora insufficiente. Valga per tutti l'esempio dell'agriturismo La Fiorida che è divenuto anche 'punto tappa' di alcuni pacchetti di viaggio per cicloturisti stranieri sulla direttrice St. Moritz-Milano. Un secondo esempio potrebbe riguardare gli esercizi (camping e bar ristoro) lungo il lago di Mezzola che però hanno sviluppato la loro attività ben prima della costruzione della ciclabile e della quale ora traggono beneficio.

Ma sono ancora situazioni episodiche che mettono in rilievo uno dei deficit di maggior peso della rete ciclabile in questione, ovvero l'assenza di cadenzati punti di appoggio per alloggio e ristorazione. Inutile sottolineare come tali 'ricettori', se ben posizionati e ben gestiti, potrebbero diventare la vere 'porte' della Valtellina e della Valchiavenna. Potrebbero infatti essere d'invito alla conoscenza del patrimonio eno-gastronomico delle valli e potrebbero anche essere i focus informativi per indirizzare i turisti verso mete artistiche e monumentali discoste dai percorsi principali. In questo senso i bici-grill delle rete ciclabile della Provincia di Trento fanno da modello per apprezzamento da parte dei turisti e per qualità dei servizi.

Da alcuni anni è stato attivato lungo il Sentiero Valtellina (e dal 2017 anche lungo la ciclabile della Valchiavenna) un servizio di noleggio biciclette (Rent e bike) sotto l'egida della Fondazione di sviluppo locale di Sondrio (progetto Distretto culturale della Valtellina). "Noleggiare una bici-



La brochure illustrativa del servizio Rent a Bike in Valtellina. Qui sopra, il punto di noleggio al ponte del Naret presso Sondrio.

chetta - si legge nel sito web dedicato - scoprire il territorio con un tour guidato o una guida personalizzata, pedalare nella natura per poi rientrare con un comodo shuttle: questo ed altro è garantito dal nuovo servizio Valtellina Rent a Bike, che opera fra l'Alta Valtellina e il lago di Como. Attraverso i punti informativi e di noleggio di Tirano, Sondrio e Morbegno è infatti possibile scegliere una delle nuovissime mountain bike o city-bike (disponibili anche a pedalata assistita), per esplorare la Via dei Terrazzamenti, il Sentiero Valtellina o il Sentiero Rusca".

Il servizio, nella media e bassa valle, è gestito dall'Associazione Valtelbike, sorta in Valtellina, e dispone anche di guide accompagnatori e istruttori. Nata con un solo punto di noleggio, Rent a Bike dispone nel 2017 di 15 punti di noleggio



Il marchio di qualità utilizzato per il circuito Bike Friendly del Distretto Culturale della Valtellina.

con un parco complessivo di 300 biciclette, fra normali e e-bike. Dal sito <https://www.valtelbike.com> è possibile consultare le tariffe, scegliere e prenotare la propria bicicletta. Nel corso del 2016 (da aprile a ottobre, con un picco massimo in agosto) si sono registrati 1552 noleggi, dei quali 1242 nella media e nella bassa Valtellina (dove erano operativi i punti di noleggio), per un incasso globale di quasi 20 mila euro con una preferenza, nei noleggi, di biciclette a pedalata assistita. Si tratta di cifre per ora modeste, che ad esempio non consentono ancora a una start-up di operatori privati di ottenere una gestione attiva, ma che rivelano di un interesse e di una domanda in crescita soprattutto se si porranno in essere o si rinforzeranno alcuni accorgimenti:

- * ampliamento del parco biciclette con preferenza per e-bike;
- * disponibilità di supporto informativo e di eventuale assistenza ai clienti in difficoltà;
- * disponibilità di guide-accompagnatori in caso di gruppi numerosi;
- * tariffe agevolate per famiglie e gruppi;
- * apertura a comitive e gruppi scolastici;
- * formulazione di 'pacchetti' giornalieri con cestino pic-nic o con pranzo presso ristoranti convenzionati.

Di grande interesse e decisamente innovativo per la Lombardia, il circuito Bike Friendly attivato in Valtellina. Inizialmente pensato per la Via dei terrazzamenti, la proposta si è estesa a tutta la rete ciclabile della provincia. L'iniziativa prevede l'istituzione di un elenco di operatori che si pongono l'obiettivo di migliorare presso le proprie strutture l'accoglienza specifica fornita ai cicloturisti. Per operatori si intendono: privati/pubblici che a vario titolo si occupano, sul territorio provinciale o in quello contermini, di accoglienza turistica (albergatori, ristoratori, gestori di B&B,

agriturismi, case vacanza..), produzioni tipiche (rivenditori o aziende agricole), o offrono esperienze turistiche che si possono ritenere integranti alle attività ciclo-turistiche classiche e ad esse coerenti (associazioni sportive o società/professionisti che propongono attività outdoor...). Naturalmente l'ammissione al circuito necessita di alcuni requisiti, vale a dire: uno spazio deposito per bici; un kit stanziale di assistenza tecnica; la partecipazione degli operatori a corsi di formazione; supporto al servizio Rent a Bike; supporto informativo per gli utenti.

L'elenco degli esercizi aderenti (<http://www.distrettoculturalevaltellina.it/content/diventa-struttura-bike-friendly>) comprende alberghi di ogni ordine, B&B, agriturismi, associazioni ciclistiche e ciclo-turistiche, aziende agricole e vitivinicole, punti di noleggio ecc.

4.7. Valenza turistica e trasportistica dell'itinerario.



Lungo la ciclabile della Valchiavenna è segnalata la diramazione verso l'attrattiva monumentale di Palazzo Vertemate a Prosto. Si tratta, al momento, dell'unico caso di segnaletica a uso turistico e culturale posizionato sia sul Sentiero Valtellina che sulla ciclabile di Valchiavenna.

Per valenza turistica intendiamo la capacità degli itinerari di attrarre e soddisfare un'utenza prevalentemente di outsider, vale a dire turisti che si avvicinano per la prima volta nella provincia di Sondrio percorrendo la rete ciclabile. Per valenza trasportistica intendiamo la capacità degli itinerari di soddisfare i collegamenti locali e quotidiani di casa/lavoro, casa/scuola ecc.

Sia il Sentiero Valtellina sia la ciclabile della Valchiavenna sono stati progettati e realizzati come itinerari ciclistici di lunga percorrenza a prevalente funzione turistica. L'andamento planimetrico, in generale in prossimità o sugli argini dell'Adda, tende a evitare gli abitati e i plessi pubblici quali scuole, ospedali, centri civici e commerciali, i quali sono raggiunti solo incidentalmente. Ma anche dal punto di vista turistico questa naturale preferenza verso un tracciato extraurbano pone qualche perplessità proprio perché non invita ad attardarsi nei centri storici delle valli, salvo avere la necessità di trovare una sistemazione per la notte (si rammenta che solo Tirano e Chiavenna sono direttamente attraversate dalla rete ciclabile). Appare evidente che un completamento della rete, sottoforma sia di diramazioni 'a bretella' verso i centri abitati sia di connessioni con i poli attrattori (commerciali, scolastici, sanitari, civici, culturali, industriali ecc.), verrebbe a risolvere tali criticità ed è sicuramente l'operazione a divenire che garantirà la piena funzionalità della rete. Riprenderemo tale questione prospettando, più avanti, un possibile disegno generale di sviluppo della rete ciclabile provinciale.

Occorre in ogni caso precisare che essendo i collegamenti intercomunali per esigenze lavorative o scolastiche abbastanza contenuti, l'esigenza di dar vita a una rete funzionale a tali obiettivi risulta valida soprattutto negli ambiti urbani o nel caso di comuni che condividono alcuni servizi pubblici. Per dare una risposta definitiva sarebbe opportuno avviare una precisa indagine origine-destinazione dei movimenti pendolari di studenti e lavoratori fra i maggiori poli urbani della provincia tenuto presente che la progressiva congestione del traffico veicolare renderà in futuro la bicicletta concorrenziale, almeno sulle brevi e medie distanze, con il mezzo privato o con l'autolinea pubblica. Per alcuni dettagli statistici sui movimenti pendolari in valle, che non considerano però il traffico ciclabile ritenuto di scarsa entità statistica, si veda: M. Canesi, *La Valtellina: Economia montana, sviluppo alternativo, nuovo soggetto sociale*, Franco Angeli 2014. Sarebbe comunque auspicabile fin d'ora una verifica sulle

immediate possibilità di collegamento diretto fra i due assi ciclabili vallivi con eventuali poli ricettori (scolastici in prima battuta) situati in prossimità degli assi stessi.

4. 8. Qualità formale ed estetica dell'intervento.

L'attrattività di una infrastruttura ciclabile, che per definizione è adatta a un traffico 'lento', quindi particolarmente ricettivo nei confronti dei luoghi e dei paesaggi attraversati, aumenta proporzionalmente con la qualità estetica del manufatto e con la piacevolezza del percorso. L'esperienza induce a credere che itinerari ciclabili su lunghi rettilinei privi di focus o di elementi diversivi risultino alla fine poco apprezzati e utilizzati solo per necessità di collegamento. Al contrario percorsi sinuosi, ricchi di visuali diversificate, con moderati dislivelli, corroborati da fasce vegetate e, quando possibile, da installazioni di effetto scenico ed estetico raggiungono alti gradi di apprezzamento da parte degli utenti. In molti casi, all'estero più che in Italia, le piste ciclabili sono divenuti veri musei all'aria aperta dove collocare opere d'arte durevoli nel tempo che diventano attrattive di sicuro interesse. Tali interventi non solo diversificano i percorsi ma rappresentano dei landmark di riferimento per gli utenti che collegano, anche idealmente a posteriori, quel monumento con quella pista ciclabile. Per fare un esempio, spostandoci su un piano decisamente diverso, il sontuoso ponte ad arco di Calatrava lungo l'Autostrada del Sole a Reggio Emilia (e ora anche la vicina stazione della linea ad alta velocità) sono due episodi che 'segnano' e non solo visivamente il viaggio lungo questa grande (e monotona) via di comunicazione nazionale. Nel suo piccolo anche una pista ciclabile può esprimere un valore culturale che va oltre la semplice infrastruttura materiale. Se si dovesse condurre un rapido esame sul Sentiero Valtellina, a parte la bellezza di alcuni ponti coperti o strallati (a S.Giacomo) che sono comunque parte funzionale della stessa infrastruttura, non si registrano altri grandi 'focus' emozionali e neppure le aree di soste, che potrebbero essere le prime ad ospitarli, ne sono dotate, fatta eccezione di qualche murales o piccole sculture lignee. Non dovrebbe essere difficile bandire un concorso fra artisti emergenti con lo scopo di attrezzare artisticamente alcuni tratti degli itinerari ciclabili di Valtellina e Valchiavenna. Per alta qualità formale si intende poi la perfetta esecuzione tecnica dell'infrastruttura e l'impegno per la sua costante manutenzione. In questo sen-



Alcune soluzioni di buona qualità estetica lungo le ciclabili della provincia di Sondrio.

so occorre sottolineare che l'impegno profuso ha dato i suoi frutti poiché i progettisti non hanno badato solo alla sede di scorrimento, generalmente in asfalto, ma hanno anche provveduto al posizionamento, ove necessario, di protezioni laterali, di piantumazioni, di illuminazioni e di opportune aree di sosta spesso dotate di punti acqua. Si nota anche, poiché i due percorsi sono stati realizzati nel corso degli anni, una crescente attenzione verso la sicurezza e la miglior qualità

formale fra le prime e le ultime tratte, realizzate queste anche nel corso del 2016-17. Pure costante e efficiente risulta la manutenzione dei percorsi (in taluni casi la realizzazione è talmente recente che non è possibile ancora valutarne gli esiti) per quanto riguarda sia la tenuta della pavimentazione sia la pulizia delle bordure e delle aree di sosta. La stampa locale ha segnalato nel 2017 la presenza di alcuni dissesti dovuti a radici emergenti e, nel caso della ciclabile della

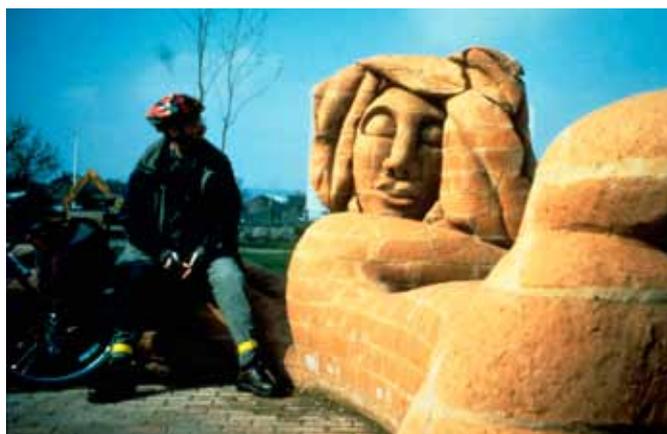


Il Sentiero Valtellina si caratterizza per l'alta frequenza di aree di sosta attrezzate.

Valchiavenna, al danneggiamento di alcuni punti luce. Ma si tratta nel complesso di episodi localizzati e assolutamente irrilevanti se solo paragonati allo stato di degrado e di vandalismo che si registra lungo le piste ciclabili del Milanese e della Brianza.

È il paesaggio che fa il sentiero. È opinione comune che il tracciamento di un itinerario pedonale e ciclabile ovunque sia porti automaticamente a un aumento dell'apprezzamento dell'ambiente e del paesaggio. In realtà un sentiero nel mezzo di un deserto, resta un sentiero e nient'altro. Con questo si vuole dire che se il paesaggio che contorna l'itinerario è curato e conservato, se l'ambiente circostante è pulito e mantenuto allora il grado di apprezzamento generale aumenta e, di conseguenza, la frequentazione e la sua notorietà. Non è vero il contrario. Lungo gli argini del Po si sta da anni cercando di realizzare un itinerario ciclabile il cui esito, sul piano della bellezza dell'ambiente, è però discutibile sia per la perdita di valore estetico del paesaggio padano, molto diverso da quello descritto da Bacchelli ne 'Il mulino del Po', sia per lo stato del fiume, le cui sponde spoglie ed erose non sono certo paragonabili alle rive verdi del Danubio o del Reno. In questo senso la realizzazione di una pista ciclabile, ma è meglio parlare in questi casi di greenway o via verde, è un'occasione straordinaria per ricostruire margini di paesaggio scomparsi, degradati o semplicemente trascurati.

In Italia uno dei pochi esperimenti effettuati in questo senso riguarda la ciclabile della Riviera di Ponente (San Lorenzo al Mare - Ospedaletti) che giustamente ha trasformato la sua titolazione nella più globale definizione di Parco costiero della Riviera di Ponente, del quale la ciclabile risulta essere l'asse portante di un generale recupero



La qualità e la bellezza di un percorso ciclabile aumentano se diventano sorta di musei all'aria aperta con installazioni di vario genere che si trasformano in punti di riferimento per l'utente.

del paesaggio dopo la dismissione della vecchia linea ferroviaria litoranea.

Ciò significa che gli interventi di valorizzazione dei percorsi non debbono limitarsi alla sola sede viabile e alle sue aree di servizio ma deve inglobare un'intera limitrofa fascia di territorio attraverso un'attenta ricostruzione del paesaggio con alberature, fasce cespugliate, rimozione o mascheramento degli elementi dissonanti, recupero delle scarpate e delle ripe fluviali ecc. Senza dubbio meritevole di menzione l'intervento di recupero ambientale 'Piano piano lungo il Sentiero Valtellina e le Alpi' realizzato, lungo il Sentiero Valtellina, nell'isolotto della Pescaia, poco a valle di Morbegno. Vale la pena ricordare che il Sentiero Valtellina segue ed è interno a uno dei corridoi fondamentali della Rete ecologica regionale (RER).

Alcuni tratti del Sentiero Valtellina e della pista ciclabile della Valchiavenna, specie in corrispondenza di porzioni rettificata del letto dell'Adda, meriterebbero specifici progetti di ricostruzione del paesaggio. Tali situazioni corrispondono: al conoide di Talamona; al fondovalle fra S. Giacomo



Nella valutazione del grado di qualità delle ciclabili di Valtellina e Valchiavenna sono stati utilizzati i criteri dei percorsi ciclabili elvetic, notoriamente fra i più accreditati in Europa.

CRITERI VALUTATIVI DELLA QUALITA' DELLA RETE CICLABILE DI VALTELLINA E VALCHIAVENNA											
CRITERIO	SPIEGAZIONE	VALORE QUALITATIVO	Ciclabile della Val Brembana	Ciclabile della Martesana	1. Valchiavenna - Piano di Chiavenna	2. Valchiavenna - Val Bregaglia	1. Colico - Morbegno km 19	2. Morbegno - Sondrio km 25	3. Sondrio - Tresenda km 21	4. Tresenda - Grosio km 24	5. Grosio - Bormio km 24
Qualità dell'ambiente	I percorsi ciclabili dovrebbero essere situati in ambienti altamente attrattivi. Ciò vale in particolare nel caso dei percorsi legati al tempo libero ed allo svago.	Lunghezza dei tratti di particolare effetto scenico (punteggio 4 massima estensione)	4	2	3	4	3	3,5	4	3	3
Pavimentazione	Il manto stradale (asfalto o cemento) dei percorsi ciclabili deve essere il più liscio e regolare possibile, in particolar modo nel caso dei percorsi destinati agli spostamenti quotidiani.	Lunghezza dei tratti su pavimentazione stabile (asfalto) (punteggio 4 massima estensione)	4	4	3	3,5	3	3,5	4	4	4
Regime e volume di traffico	Dove possibile, i percorsi ciclabili devono essere situati su strade e sentieri con poco traffico motorizzato (classificazione bassa) e limiti di velocità poco elevati oppure su strade con un'adeguata infrastruttura per il traffico ciclistico	Lunghezza dei tratti in sede ciclabile propria e protetta. Pericolosità dei tratti in promiscuo. (punteggio 4 massima estensione, minor pericolosità)	3	2,5	3,5	3,5	3,5	1,5	2,5	3,5	2
Omogeneità e grado di scorrimento	I percorsi ciclabili devono essere il più omogenei possibile. I cambiamenti di tipologia di tracciato e del regime/volume di traffico vanno ridotti al minimo. Sui percorsi ciclabili deve essere possibile spostarsi in modo scorrevole. Vanno evitate interruzioni che causano perdite di tempo e di energie.	Numero di transizioni fra pista ciclabile e percorsi promiscui. (punteggio 4 minor numero di transizioni)	2,5	3	3	2,5	3	2,5	2	2	3
Punti pericolosi e risoluzione criticità	I percorsi ciclabili non dovrebbero presentare punti pericolosi.	Numero di intersezioni con la viabilità locale non regolate. Numero di impedimenti sul percorso. (punteggio 4 minor numero di punti pericolosi)	2	2	2,5	2,5	4	2	2	2,5	2,5
Senso di sicurezza	Nel limite del possibile, i percorsi ciclabili dovrebbero evitare luoghi inquietanti, che potrebbero incutere paura agli utenti (p. es. paura di subire aggressioni, molestie).	Numero di punti o luoghi degradati (punteggio 4 massima sicurezza). Distanza da centri abitati e luoghi presidiati.	3	1,5	3	4	3,5	4	3,5	3,5	3
Deviazioni e dislivelli	I percorsi ciclabili devono collegare due mete nel modo più diretto possibile seguendo idealmente la linea d'aria ed evitando inutili deviazioni e dislivelli. Questo vale in particolare per i percorsi quotidiani.	Lunghezza dei tratti con pendenze superiori al 4% (limite stabilito dalla AEGW per ciclabili e greenways)	3	4	4	3,5	4	4	3,5	3	3
Capillarità	I percorsi ciclabili dovrebbero consentire di raggiungere mete importanti nel modo più diretto possibile; questo significa che le mete in questione non dovrebbero distare oltre 200 m (nell'abitato) /500m (fuori dall'abitato) dal percorso ciclabile.	Numero di ricettori e attrattive entro un raggio di 500 m e numero di diramazioni segnalate. (punteggio 4 maggior capillarità)	4	3,5	3	4	2,5	2,5	2	2	3
Segnaletica	I percorsi ciclabili dovrebbero essere segnalati con continuità e con un codice semiotico omogeneo.	Lunghezza dei tratti continuativamente segnalati	1	4	2	2	3	3,5	4	3	2
Supporti e servizi	I percorsi ciclabili dovrebbero essere dotati di un'area di sosta attrezzata ogni 5 km e di punti di ristoro cadenzati almeno ogni 15 km.	Numero dei punti sosta e dei punti di ristoro (punteggio 4 massimo numero)	2	2	3	3	2,5	4	3	3	3
TOTALE			28,5	28,5	30	32,5	32	31	30,5	29,5	28,5
MEDIA su mx 4					3	3,25	3,2	3,1	3,05	2,95	2,85

mo e Tresenda; all'argine del fiume Adda e del T. Poschiavino fra Stazzona e Tirano e, last but not least, al drammatico contesto della frana di Val Pola.

4.9. Valutazione sintetica del grado di qualità e funzionalità della rete ciclabile provinciale, divisa in tratte omogenee.

Sentiero Valtellina

A seguito del rilievo effettuato sull'intero percorso nell'estate 2017 (vedi documento allegato alla presente relazione) è stato possibile determinare una valutazione del Sentiero Valtellina sulla base di alcuni parametri di qualità e funzionalità. Tali parametri, in parte riadattati, sono quelli usualmente applicati dalla Confederazione Elvetica nella valutazione dell'efficienza della rete ciclabile nazionale tramite il *Manuale per la valutazione dei percorsi ciclabili* (fonte Ufficio federale svizzero delle strade USTRA). Il valore qualitativo assegnato per ogni parametro va da 1 a 4, intendendo 4 come massima qualità. A titolo comparativo i livelli di qualità della rete elvetica per la somma dei 10 parametri raggiungono valori numerici medi attorno a 34-35.

Come si nota dalla tabella allegata nella pagina precedente, il Sentiero Valtellina ottiene una media complessiva di 30,3 che può essere considerata molto positiva. Occorre notare che le differenze che si riscontrano fra tratta e tratta sono dovute soprattutto alle due soluzioni di continuità che tuttora si incontrano sul sentiero, vale a

dire fra Morbegno e Masino (in via di soluzione) e fra Tiolo e Tola (promiscuo sulla SP 27). La risoluzione di queste due criticità porterebbe il Sentiero Valtellina a livello di eccellenza, anche sul piano europeo. Sempre a titolo comparativo le ciclabili della Martesana nel Milanese e la ciclabile della Val Brembana sottoposte al medesimo giudizio qualitativo raggiungono entrambe una valutazione di 28,5. Nella tabella qui allegata sono esplicitate le condizioni relative a ogni parametro utilizzato.

Ciclabile della Valchiavenna

Impiegando i parametri utilizzati per il Sentiero Valtellina è possibile desumere una valutazione di qualità anche per la ciclabile della Valchiavenna che, per diversità di territorio e caratteristiche plani-altimetriche è stata divisa in due tronchi: 1. Da Bocca d'Adda a Chiavenna; 2. Da Chiavenna a Castasegna. Si rileva che quest'ultimo tratto ha ottenuto il miglior punteggio positivo - 32,5 - anche in confronto ai vari tratti del Sentiero Valtellina. Si riscontra infatti, nella Val Bregaglia, non solo un netto miglioramento della percorribilità della pista ciclabile, grazie alle ultime varianti adottate, ma anche la prossimità ad attrattive monumentali di grande interesse e concentrate in pochi chilometri di distanza. Nel complesso però la ciclabile della Valchiavenna sconta il difetto di una segnaletica non ancora a regime. Una volta che lo sarà si potrà senza dubbio porla all'altezza delle migliori realizzazioni in questo genere di opere.

5. Alcune realizzazioni comparabili in Italia e all'estero.

Con questo capitolo non si vuole mettere a confronto l'esperienza del Sentiero Valtellina e della ciclabile della Valchiavenna con altre realizzazioni per evidenziarne la distanza da modelli di riferimento. Intanto perché tale 'distanza' non esiste. Come si è cercato di dimostrare nelle valutazioni di qualità riportate in questo studio, le due ciclabili provinciali si collocano in posizioni di buona preminenza non solo a livello lombardo, ma anche nazionale e internazionale. Tale comparazione serve semmai a mostrare come le medesime questioni (realizzazioni, gestione, promozione ecc.) siano state risolte in altri contesti territoriali e quale esito abbiano avuto.

Si sono considerate sia singole infrastrutture, sia interi comprensori a destinazione ciclistica. Occorre ricordare, prima di passare alla lettura, la differenza fra ciclo-turista e ciclo-escursionista che ha un peso considerevole nella valutazione delle ricadute economiche: i primi effettuano un percorso itinerante e spendono almeno una notte sul territorio, a differenza dei secondi che sono residenti o turisti di prossimità e pernottano a domicilio.

5.1 La rete ciclabile della Provincia di Trento

Sono undici i percorsi ciclo-pedonali in Trentino e coprono tutte le valli. Sono più di 400 i chilometri di ciclo-piste dedicati ai ciclo-turisti e si estendono dal Garda alle Dolomiti per raggiungere i borghi più caratteristici, pedalando senza troppa fatica immersi nel verde, sostando nei "bicigrill" e alloggiando nei "bike hotel". Molte località tu-

ristiche del territorio offrono strutture ricettive "bike friendly", dispongono di servizi di noleggio e manutenzione delle bici, comprese le e-bike e si sta ampliando la rete dei servizi di shuttle bus, oltre a quelli di trasporto integrato bus e treno + bici.

La caratteristica fondamentale di questa rete è di essere in gran parte ad uso esclusivo delle due ruote e dei pedoni a garanzia della sicurezza degli utenti. La rete delle piste ciclo-pedonali è articolata in 11 zone per altrettanti percorsi di fondovalle, ovvero Valle dell'Adige, Valsugana, Valle del Primiero, Val di Sole, Alta Val di Non, Valli di Fiemme e Fassa, Val Rendena - Giudicarie Centrali, Valle del Chiese, Garda Trentino - Basso Sarca, Valle dei Laghi, Ledro e Concei. Collega circa un centinaio di comuni trentini e nel 2016 ha registrato oltre 2 milioni di passaggi (181.000 in media a ciclabile).

I tracciati si sviluppano al di fuori dei centri urbani, passano in prossimità di siti di grande valenza ambientale come parchi, biotopi, aree di interesse archeologico e culturale, corrono lungo vecchie strade, tracciati ferroviari dismessi, carrarecce di campagna e stradine arginali. Lungo queste ciclo-piste non mancano aree di sosta attrezzate e anche tredici "bicigrill", dove ristorarsi con prodotti del territorio, effettuare piccole riparazioni di emergenza e reperire informazioni sul territorio che si sta attraversando.

Il Trentino, diretto concorrente della Valtellina in ambito turistico alpino, ha sposato con convinzione i progetti che incoraggiano soluzioni di mobilità eco-sostenibile, da proporre ai suoi ospiti.



Mapa della rete ciclabile della provincia di Trento.



Una delle cinque ciclostazioni di ricarica delle batterie delle e-bike facenti parte del progetto Green Way Bike in Primiero.



La brochure con le linee e gli orari del servizio Bici+Bus+Trek del comprensorio Garda-Dolomiti

Grazie alle bici elettriche a pedalata assistita, si punta ad estendere a tutti l'opportunità di scoprire senza faticare troppo le bellezze del territorio. Fiemme-motion è il progetto di mobilità sostenibile della Val di Fiemme per muoversi in piena libertà utilizzando mezzi e servizi a basso impatto ambientale. In Primiero è attivo il progetto Green Way Bike con 5 stazioni di ricarica delle biciclette sul territorio. E-vvai è invece il nome dell'iniziativa nell'ambito del progetto "Cicloturismo ed e-bike in Giudicarie", da Comano a Madonna di Campiglio. La Val di Non aderisce al network Movelo, una rete di noleggio di bici elettriche diffusa in molte realtà turistiche dell'arco alpino che permette, fra l'altro, di vedersi consegnata una e-bike a noleggio tramite corriere presso la vostra residenza entro 48 ore dalla prenotazione. I servizi di noleggio di e-bike e di e-mountain bike sono presenti anche sull'Altopiano della Paganella, sul Garda Trentino e in Val di Ledro.

Il trasporto delle biciclette sui treni regionali è ammesso su quelli riconoscibili da un apposito pittogramma. In tutti i mesi dell'anno i treni in servizio lungo la ferrovia del Brennero, fra Verona e Bolzano, sono attrezzati per il trasporto da 6 a 18 biciclette al seguito.

Nel corso dei mesi di luglio e agosto, tutti i treni

in servizio sulla ferrovia della Valsugana, tra Trento e Bassano sono allestiti in maniera da garantire per tutte le corse giornaliere il trasporto di 32 biciclette al seguito dei viaggiatori. Su alcuni treni in servizio sulla ferrovia Trento-Malé-Marilleva è consentito il trasporto fino a 18 bici.

In Trentino nei mesi estivi vengono attivati diversi servizi di trasporto bici: Bike Shuttle Garda Dolomiti, attivo da giugno a settembre, collega Torbole sul Garda e Riva con le principali località ai piedi delle Dolomiti di Brenta, nelle Giudicarie, in Val Rendena, Val di Sole e Altopiano della Paganella oltre alla Val di Ledro. Si prenota nelle APT di ambito interessate.

Il progetto 'Grand Salite' è invece rivolto agli agguerriti scalatori e prevede un avvicinamento ideale con documenti filmati scaricabili su 23 grandi salite del Trentino e l'approccio reale con 23 itinerari studiati per affrontare al meglio le fatiche, per esempio, del Bondone, del Pordoi, del Passo di Pampeago, di Madonna di Campiglio.

Per i patiti della mountain-bike il Trentino offre tre Bike-Park (dolomiti Brenta, dolomiti Lagorai, Mountain&Garda Bike) oltre a due percorsi per escursioni con biciclette gravel su strade ex-militari (Tour de Non e la 100 km dei Forti). Infine altre proposte riguardano specificatamente la pratica 'enduro' e il 'downhill'. In questo senso il Trentino è in grado di offrire a ogni declinazione del ciclismo un'offerta completa e diversificata. Da citare poi il progetto #dolomitesvives che prevede nei giorni di mercoledì di luglio e agosto, la chiusura alle auto, dalle 9 alle 16, del Passo Sella onde favorire la mobilità dolce.

Aspetti positivi da cui trarre ispirazione: capillarità della rete, forte integrazione bici+treno e bici+bus, buona ricettività lungo le piste ciclabili; diversificazione del territorio a seconda delle 'tribù': salitomani, mountain-bike, enduro, piste ciclabili ecc.

5.2. La pista ciclabile della Valsugana.

La Valsugana figura tra i territori "bike friendly" del Trentino, con un'offerta molto strutturata di servizi. La pista ciclabile della Valsugana collega in Trentino il Lago di Caldonazzo con Bassano del Grappa in Veneto ed è lunga 80 km. La sua quasi totalità è su sede asfaltata: una vera e propria pista ciclabile, completamente pianeggiante, leggermente in pendenza a scendere nella direzione dal lago a Bassano, in ottime condizioni e molto curata, perfetta da percorrere anche in famiglia



Valsugana è stata percorsa nell'estate 2009 (anno della rilevazione) da circa 90.000 utenti che hanno generato circa 160.000 passaggi. Il tracciato è risultato frequentato da circa 1.000 ciclisti al giorno. Il totale dei ciclo-turisti - cioè coloro che percorrono la ciclabile per semplice attraversamento su itinerari personali di più lunga gittata - varia tra 1.000 e 2.000 persone all'anno e pesa per circa l'1% sul totale dei passaggi; le ricadute economiche legate al ciclo-turismo risultano quindi contenute (ca. 75.000 €, di cui la metà è legata ai pernottamenti). I numeri sono differenti per quanto riguarda i ciclisti-escursionisti, ovvero le persone che decidono di passare un periodo di vacanza nella zona e impiegano alcune ore della loro giornata (non necessariamente tutti i giorni) a pedalare sulla ciclopista; quest'utenza genera un ricavo per il territorio di ca. 7 milioni di €.



Il percorso della pista ciclabile della Valsugana e un pannello che aiuta a riconoscere le vocazioni agricole della zona. Lo stesso potrebbe valere anche per la Valtellina, come buona politica di marketing turistico

Aspetti positivi da cui trarre ispirazione: forte domanda da parte di turisti residenti in valle.

5.3. La Ciclovía Alto Adige.

Inaugurata lo scorso anno, la Ciclovía Alto-Adige attraversa la provincia di città in città toccando Bolzano, Bressanone, Brunico, Merano, Vipiteno, Chiusa e Glorenza in un percorso di ben 270 chilometri con un dislivello complessivo di oltre

con bambini; si contraddistingue per il suo scorrere filante, senza asperità, con lunghi rettilinei disposti sulle rive del Fiume Brenta. Presenta perciò tutti gli elementi caratterizzanti le piste ciclabili: fondovalle, rettilinei, assenza di salite, pochi cambi di direzione. Lungo il tragitto si incontrano numerosi punti di ristoro e di sosta, bici-grill, aiuole attrezzate e fontane. Lungo la ciclabile esistono otto punti di noleggio biciclette (e ristoro) in ognuno dei quali è possibile effettuare un rientro in treno ma nei periodi estivi e nei giorni festivi i vagoni per il trasporto biciclette sono limitati e hanno capienza massima di 32-38 bici. Da un punto di vista delle presenze la ciclabile della



La pagina di presentazione dell'applicazione dedicata alla Ciclovía Alto Adige.

2000 metri.

Un percorso ciclistico emozionante, adatto a tutti e frazionabile in tappe, tra monti e vallate, che riesce a coniugare al meglio attività fisica, natura e cultura in una forma di turismo-slow quanto mai adatta per gustare la bellezza e la varietà del paesaggio altoatesino, le sue tradizioni, la sua storia, i suoi sapori e gli innumerevoli eventi sul territorio. Il tracciato è articolato in due varianti che partono rispettivamente da Vipiteno e da Glorenza, ognuna divisa in cinque tappe (info dettagliate sul sito www.ciclovialtoadige.it, con possibilità di scaricare anche app dedicata).

Fruibile da qualsiasi ciclo-escursionista, biker o e-biker, la Ciclovialto Adige è servita da tutta una serie di strutture ricettive (anche per soggiorni di una notte) nel raggio massimo di due chilometri dal percorso, raggiungibili facilmente in bicicletta e dotate di un posteggio sicuro e di attrezzi di base a disposizione per piccole riparazioni. La Ciclovialto-Adige offre anche l'opportunità di non portarsi la due ruote al seguito, infatti in tutte le città lungo la ciclabile si possono prendere a noleggio bici di tutti i tipi: i noleggi si trovano generalmente nelle vicinanze delle stazioni. Alla fine dell'ultima tappa si può semplicemente restituire la due ruote in uno degli esercizi convenzionati (per info su questa possibilità: www.ciclovialtoadige.it/service/noleggi-bici). Fra le opportunità più interessanti figura l'app dedicata alla ciclovialto, scaricabile gratuitamente, una delle più complete in circolazione sia in versione Apple che Android. L'applicazione racchiude la descrizione generale del percorso e delle singole tappe, la mappa digitale con l'indicazione della traccia gps, il profilo altimetrico, l'elenco dei servizi ricettivi con possibilità diretta di prenotazione. La pagina Facebook della ciclovialto è seguita da oltre 5000 utenti.

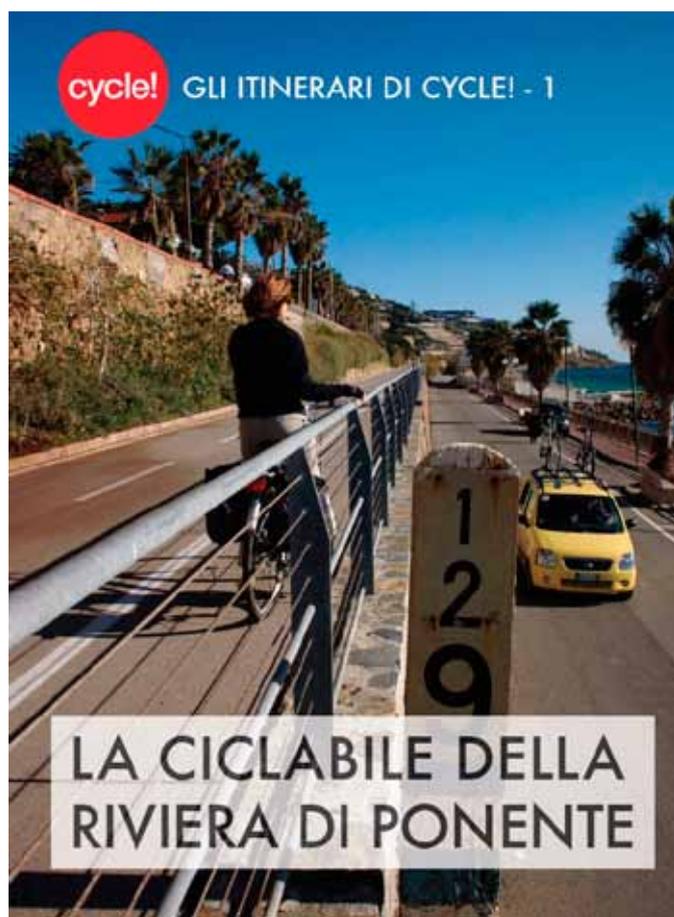
Ma l'Alto Adige, in generale, si qualifica come 'regione modello di mobilità sostenibile. A Bolzano un terzo degli abitanti usa ogni giorno la bicicletta. Nel 2017 con il progetto Green Mobility Alto Adige 3326 ciclisti della città hanno percorso più di 3 milioni di chilometri nel tragitto casa/lavoro pari a 302 mila kg di anidride carbonica non immessa nell'atmosfera. Di particolare interesse, anche per l'affinità con la Valtellina, i percorsi ciclabili tematici 'Wine and Bike' che uniscono il ciclismo alle visite guidate nelle cantine. Con la Dolomiti Supersummer è invece possibili 'riconvertire' lo ski-pass invernali in 'pass' per la mountain-bike utilizzando i medesimi impianti di risalita.

Aspetti positivi da cui trarre ispirazione: funzionalità dell'applicazione per smartphone e tablet.

5.4. La Domaine de la Maurienne

La valle della Maurienne nelle Alpi francesi è conosciuta come l'area ciclistica più grande del mondo per via della moltitudine di salite stradali accessibili, un paradiso per professionisti e amatori, ma anche alla portata del ciclista escursionista. Le corse più prestigiose, come il Tour, vi passano regolarmente e i cicloturisti, dilettanti o professionisti, si danno appuntamento in questa regione. Creato sotto l'egida di Maurienne Tourisme, l'ente che si occupa della promozione e valorizzazione delle risorse turistiche dell'intera regione, il marchio "La Maurienne, le plus grand domaine cyclable du monde" di anno in anno è cresciuto come numero di presenze di ciclisti provenienti da tutto il mondo. Un censimento puntuale del numero di ciclisti che ogni anno frequentano il comprensorio è molto difficile, tuttavia il responsabile del progetto Vèlo per Maurienne Tourisme, afferma che «uno studio effettuato nell'arco di tre anni sul versante della Maurienne del colle del Galibier ha permesso di contabilizzare il passaggio di circa 30.000 ciclisti nei 4 mesi estivi». Il bilancio d'attività 2015 di Maurienne Tourisme fornisce una serie di dati quali-quantitativi sulle presenze alberghiere nella stagione estiva; secondo un sondaggio effettuato presso gli albergatori emerge che: - i ciclisti rappresentano il 28% sul totale dei pernottamenti (vs. 20% nel 2012); - il 60% della clientela è straniera (vs. 50% del 2012); - il 43,5% dei rispondenti ha registrato delle prenotazioni grazie al marchio "La Maurienne, le plus grand domaine cyclable du monde" che caratterizza il comprensorio ciclistico (vs. 34% nel 2012). La Maurienne ha sviluppato un club di prodotto, denotato da un marchio di qualità (label qualité) che connota i fornitori certificati (strutture ricettive, ristoranti, trasporti, esercizi commerciali, centri benessere, noleggiatori di biciclette, musei). La certificazione ha l'obiettivo di individuare ed elencare i fornitori che rispondono a determinati requisiti di qualità, al fine di offrire alla clientela un livello di servizio





La pista ciclabile del Ponente Ligure si sviluppa lungo il percorso di una ferrovia dismessa ed è la spina dorsale del Parco del Ponente Ligure. Nella foto in alto, si noti la netta divisione fra percorso pedonale e percorso ciclabile.

standardizzato e omogeneo. L'adesione al club di prodotto è regolamentata e soggetta alla ricezione e condivisioni delle regole base del consorzio turistico e al pagamento di un contributo annuo che varia a seconda delle variabili prese in considerazioni (ad esempio per le strutture ricettive il contributo è calcolato con una quota fissa moltiplicata per il numero di letti). Il club di prodotto è formato dalle seguenti categorie di servizi, ognuno dotato di una propria scheda di qualità che riassume i requisiti minimi che ogni servizio deve fornire per far parte del club: alberghi, ristoranti, noleggiatori di biciclette, centri benessere, istruttori di ciclismo, servizi di trasporto, esercizi commerciali, uffici del turismo, luoghi di visita (musei, ecc.). Negli anni numerosi servizi sono stati sviluppati e incrementati per favorire la presenza turistica dei ciclisti: è sufficiente pensare che sul territorio sono presenti 156 strutture ricettive certificate col marchio di qualità ovvero dotate di una serie di servizi minimi come il deposito rimessaggio per le biciclette, kit di prima assistenza per foratura e danni, servizio di trasporto bagagli, ecc. Inoltre vi sono 26 uffici del turismo e punti informazioni sul territorio in grado di fornire informazioni puntuali su itinerari ciclistici e logistica. Tutte le informazioni utili per i clienti sono contenute nel sito web della domaine (<http://www.maurienne-tourisme.com/velo>) che ha una sezione molto

vasta dedicata al ciclismo e che fornisce all'utente moltissime indicazioni logistiche per sfruttare al meglio l'enorme offerta ciclistica offerta dal comprensorio.

Aspetti positivi da cui trarre ispirazione: alta capacità promozionale, qualità dell'offerta ricettiva tramite 'club di prodotto'.

5.5. La Pista Ciclabile del Ponente Ligure

La Pista Ciclabile del Parco Costiero "Riviera dei Fiori" è lunga 24 km, con un percorso fruibile da pedoni e ciclisti in entrambe le direzioni di marcia. La ciclabile nasce sull'ex tracciato costiero a binario unico della vecchia linea ferroviaria Genova-Ventimiglia, nel tratto compreso tra Ospedaletti e San Lorenzo al Mare, dismesso nel 2001 e spostato a monte per il raddoppio. La linea è stata bonificata e trasformata nell'attuale pista ciclabile dalla società a maggioranza pubblica Area 24, che ne ha completato la prima parte nel 2008 e l'ha terminata nel 2014. Il percorso della ciclabile è completamente asfaltato, dotato di segnaletica orizzontale e verticale, impianto di sorveglianza e di richiesta soccorso. Le gallerie ferroviarie sono state recuperate e dotate di illuminazione. Sono state realizzate due corsie di marcia per le bici affiancate a una corsia per i pedoni. In alcuni slarghi sono stati ricavati dei punti di sosta panoramici, mentre alcune stazioni e vecchi edifici collegati sono stati convertiti in punti di ristoro. Circa ogni 400 metri è possibile accedere alla pista ciclabile e vi è la possibilità di usufruire di posteggi nelle località attraversate. Sulla pista si trovano i gazebo dei noleggi che consentono

di affittare una bici a ore, mezza o intera giornata a tariffe concorrenziali. In tutto sono presenti 8 punti di noleggio bici, 5 punti di ristoro e 4 parcheggi per un totale di 570 posti auto. Dall'anno dell'inaugurazione della pista (2008) il numero dei ciclisti amatori e dei cicloturisti è notevolmente aumentato. «Grazie alla pista ciclabile - spiega Luca Giordano dell'Associazione Centri Sportivi Italiani (A. C. S. I.) Ciclismo - Comitato Provinciale di Imperia - è cresciuto l'uso amatoriale della bicicletta, sia da parte degli appassionati sia da chi invece ha conosciuto la due ruote solo a seguito della nascita dell'infrastruttura. I ciclisti non professionisti hanno tratto vantaggio dalla possibilità di un posto sicuro e tranquillo dove allenarsi la sera al termine della giornata lavorativa. Attualmente la ciclopedonale è usufruita al 90% da residenti e al 10% da turisti e l'aumento del numero dei ciclisti è avvenuto in anno in anno. Nel solo 2016 la nostra associazione ha visto un +20% nel numero dei tesserati della fascia d'età over 25». Il successo dell'iniziativa ha portato la società Area 24 S.p.A. e il Comune di Sanremo a trovare delle sinergie per predisporre ulteriori attività di miglioramento del comprensorio, tra cui la realizzazione di rampe di collegamento tra il tracciato della pista ciclopedonale e i percorsi esistenti lungo il parco costiero e l'installazione di postazioni protette (CycLock) per il ricovero dei mezzi a due ruote nei pressi dei punti ristoro esistenti.

Aspetti positivi da cui trarre ispirazione: riconfigurazione e recupero del paesaggio lungo la pista ciclabile; riuso di un'infrastruttura dismessa (ex-ferrovia).

6. Le questioni aperte: l'infrastruttura.

6.1. I nuovi utenti: le e-bikes.

Il mondo delle due ruote a pedali sta subendo in questi anni una vera rivoluzione, simile per certi versi a quando apparvero in circolazione, agli inizi degli anni '80, le mountain-bike. Ora si tratta, invece, delle e-bike o, in termini corretti, delle biciclette a pedalata assistita. Questa nuova tipologia di biciclette che agevola la pedalata con il supporto di un motore alimentato da una batteria sta conoscendo una fortissima espansione anche in Italia (nel 2016 ha 'salvato' il mercato delle biciclette che era in lieve flessione riportandolo a valori positivi). In Germania, in Svizzera, in Austria l'uso della e-bike è ormai generalizzato con dati di vendita annuali a sei cifre. Nel 2014 si vendettero in Europa 1,4 milioni di e-bike (contro le 0,7 milioni del 2010), si suppone che nel 2017, seguendo il trend di crescita, questo numero si sia fissato sui 2 milioni di unità.

La loro diffusione aumenta ovviamente con i progressi della tecnologia, soprattutto con la sempre maggiore autonomia delle batterie, con il peso più ridotto, con l'applicazione dei freni a disco, con la presentazione di modelli sempre più versatili (da città, per turismo, mountain-bike ecc.). Inoltre il loro successo dipende anche dall'allargamento del target di utenti. La e-bike pare fatta apposta per le classi d'età più mature, per coloro che non possono permettersi più di compiere grossi sforzi in salita, per turisti che raramente approcciano una bicicletta. Ciò ovviamente non esclude un pubblico più giovanile che, anzi, nelle e-bike, specie nella loro versione 'enduro', trovano ulteriori e nuove forme di divertimento su tracciati montani. Ecco in sintesi i vantaggi di questo nuovo tipo di bicicletta:

- * allargamento dell'utenza a classi d'età prima escluse o coinvolte marginalmente;
- * capacità dell'utente di controllare e dosare gli sforzi;
- * facilità d'uso e ampliamento del raggio potenziale delle escursioni includendo anche tratti in salita con qualsiasi pendenza;
- * incremento delle attività di noleggio (a causa dell'ancor alto costo delle e-bike) e dell'attività di accompagnamento (specie per percorsi con un certo grado di difficoltà).

Accanto a queste considerazioni positive ne esistono però anche di negative che inducono a una riflessione sulle modalità d'uso delle e-bike, specie su piste quali appunto il Sentiero Valtellina o la

ciclabile della Valchiavenna.

La prima nota negativa riguarda la possibile pericolosità del mezzo. In Austria, nel 2016, 16 persone hanno perso vita in incidenti con e-bike mentre 3700 persone, utilizzando una e-bike, hanno subito infortuni tali da dover ricorrere all'assistenza medica. Gran parte di tali utenti erano anziani.

La velocità di guida di una e-bike (fino a 25/km orari), la sua accelerazione, il peso della bicicletta sono fattori non sempre molto ben controllati da persone che non praticano esercizio fisico o hanno riflessi ritardati, come appunto le persone avanti con gli anni. Si tenga presente che in Italia, non essendo obbligatorio il casco per i ciclisti, anche gli utenti di e-bike sono esonerati dal farlo. In Austria e in Germania si stanno ponendo dei limiti sull'utilizzo indiscriminato delle e-bike, specie lungo le piste ciclabili. Ma le e-bike sono pericolose anche per coloro che non le utilizzano. Spesso i pedoni si vedono sfiorati dai ciclisti che in sella alle e-bike pedalano veloci e silenziosi. Queste biciclette hanno generalmente forme, dimensioni e soprattutto peso, molto maggiori delle biciclette ordinarie. È ciò sposta, a questo punto, la questione sulla compatibilità delle attuali piste ciclabili con l'uso delle e-bike, premesso che questo utilizzo sarà sempre più diffuso e specialmente lungo i due assi provinciali che fanno, come si vorrebbe, da trampolino di lancio verso le vallate laterali, ricche di salite.

Quando fu pensato il Sentiero Valtellina, non si pensava ancora a questa nuova forma di utilizzo e oggi esso sconta alcuni difetti in tal senso. Sono difetti strutturali quando si ha una sagoma ridotta della sede ciclabile (2-2,5 metri) o quando si hanno curve cieche a gomito. Sono difetti di comportamento degli utenti quando non si rispetta un codice basilare: velocità eccessiva per i ciclisti, occupazione non regolata della sede viabile per i pedoni. Lungo il Sentiero Valtellina (zona di Sondrio) sono apposti dei cartelli riportanti il 'Regolamento per l'utilizzo e la fruizione delle piste ciclopedonali'. Per il loro linguaggio 'burocratico', con l'esposizione di tutti gli articoli deliberati, difficilmente sono intesi e rispettati dall'utente. Sarebbe utile una 'traduzione' in termini elementari e visuali di tali norme di comportamento per renderle efficaci.

Considerate le premesse e le grandi aspettative ingenerate dalle e-bike, sarebbe a questo punto indispensabile condurre una verifica approfondita sulla compatibilità dell'infrastruttura e apportare le necessarie modifiche, ovvero, in sintesi:

Gli indiscussi vantaggi di una rete ciclabile

- favorire e aumentare l'offerta dei servizi e delle infrastrutture a favore del turismo e dell'ospitalità alberghiera con l'uso di mezzi di trasporto alternativi al veicolo privato;
- valorizzare il paesaggio della Valtellina e della Valchiavenna e favorire la conoscenza del patrimonio storico e monumentale attraverso una fruizione 'dolce';
- connettersi con la rete ciclabile regionale e con le reti nazionali (Bicitalia, Vento ecc.) limitrofe e internazionali (Swissmobile);
- suturare e connettere percorsi ciclabili già esistenti ma privi di una loro organicità all'interno di un quadro territoriale complessivo;
- agevolare a livello locale gli spostamenti quotidiani per lavoro, scuola, consumi con mezzi ecologici;
- separare la mobilità dolce dalla rete stradale motorizzata al fine di ottenere una maggiore sicurezza degli utenti di entrambe le reti, una riduzione degli incidenti stradali e dell'esposizione all'inquinamento da parte degli utenti non motorizzati;
- recuperare infrastrutture territoriali dismesse, quali reliquati stradali, o sottoutilizzate con conseguente riduzione delle aree degradate favorendo il riuso di capitale fisso sociale;
- incentivare il presidio, la cura e la conoscenza di quelle parti di territorio emarginate a seguito della modifiche delle relazioni infrastrutturali e insediative;
- diffondere l'apertura di esercizi e servizi di ricettività diffusa (piccoli alberghi, agriturismi, B&B) e lo sviluppo di economie e iniziative imprenditoriali giovanili a sostegno (ciclo-officine, tour operator, noleggi ecc.);
- connettere il sistema delle aree naturali protette attraverso la mobilità dolce;
- aumentare lo stato di benessere e la salute della popolazione, specie per fasce più esposte (bambini, anziani), con un esercizio fisico quotidiano.

* adeguare la sede viabile a nuovi margini di sicurezza (3-3,5 metri di larghezza);

* eliminare curve cieche o troppo angolate;

* delimitare la sede viabile con segnaletica orizzontale in corsie esclusive a uso di pedoni e di ciclisti;

* aumentare la segnaletica di avviso di potenziale pericolo e consigliare ovunque una velocità massima di 20 km/h;

* impiantare colonnine standard di ricarica delle batterie presso le diramazioni dal Sentiero Valtellina verso le mete di versante;

* favorire la ricarica delle batterie e il deposito delle e-bike presso le strutture ricettive.

Tali principi andrebbero applicati anche a tutte le nuove realizzazioni, così come si potrebbe consigliare su tratti di strada a uso promiscuo, la realizzazione sulla medesima carreggiata di una corsia laterale esclusiva per i cicli con segnaletica orizzontale.

Ovviamente, oltre a questi opportuni interventi strutturali, sarebbe anche utile suggerire un'educazione per gli utenti di e-bike, che potrebbe essere effettuata nel momento stesso del noleggio attraverso pochi ma essenziali consigli sull'uso del mezzo, sull'uso del casco e di altri comportamenti

ideali a garantire la sicurezza per sé e per gli altri.

6.2. Il completamento e l'integrazione della rete.

Emerge da più parti, nel corso delle interviste condotte per questa ricerca, l'interesse per estendere la rete ciclabile provinciale dagli assi fondamentali (Sentiero Valtellina e ciclabile della Valchiavenna) verso le vallate minori confluenti. Per molti questo obiettivo darebbe maggior valore alla rete che sarebbe in tal modo integrata ed efficiente, anche con collegamenti interregionali e internazionali. In Valchiavenna il Consorzio turistico afferma di puntare sul cicloturismo quale 'asset' privilegiato per i futuri investimenti nel settore e si rivolge a due target particolari: la famiglia in bicicletta con spostamenti di prossimità lungo la ciclabile di fondovalle, meglio se noleggiata, per la durata una giornata; e la pedalata assistita con e-bike per escursioni che dall'asse di fondovalle raggiungano gli insediamenti rurali di mezzacosta (tipo Uschione, Savogno ecc.), che svelano un patrimonio paesaggistico di particolare fascino tutto da scoprire. Naturalmente la questione non è di facile soluzione poichè la morfologia glaciale 'a catino' della valle dell'Adda e della Mera con forti salti di quota

delle vallate laterali proprio a ridosso del fondovalle non facilita affatto la realizzazione di percorsi ciclabili di moderata pendenza. Al primo salto di quota segue il corso mediano di queste vallate con pendenze relativamente moderate; infine, lo scavalco terminale verso l'opposto spartiacque diventa quasi sempre un ostacolo rilevante. Occorrerebbe riconfigurare la viabilità attuale con la realizzazione di varianti ciclabili di moderata pendenza, con la sistemazione di molte strade vicinali e consorziali per consentire la pratica delle due ruote. È vero comunque che la futura diffusione delle e-bike potrebbe risolvere il problema delle salite e dei dislivelli. È però opportuno pensare a una rete che non sia esclusivamente votata a questo tipo di biciclette, ma che, proprio nei collegamenti con le vallate minori, agevoli anche la multifunzionalità, in primis quella dell'escursionismo a piedi come vie di arroccamento ai sentieri di alta quota. In secondo luogo non è impensabile rendere condivisibili alcune strade provinciali grazie a una segnaletica orizzontale che sulla stessa carreggiata, se di adeguata larghezza, indichi una corsia ciclabile di sicurezza. Di complemento sarebbe utile, come accade già in molte altre strade alpine, adottare una segnaletica verticale indicante pendenze e altezze (si veda, in questo caso, il progetto per il passo San Marco nella scheda qui allegata).

Nel passare in rassegna le possibilità di ampliamento della rete si può iniziare dalle realizzazioni già esistenti e la prima citazione non più che spettare al Sentiero Rusca, una pista ciclo-pedonale che rispetta esattamente l'obiettivo sopra indicato, vale a dire di connessione fra una valle laterale (Val Malenco in questo caso) con l'asse del Sentiero Valtellina. Inaugurato nel 2017, con una lunghezza di 15.5 km, il Sentiero Rusca, nella sua porzione ciclabile, risale il settore iniziale della valle da Sondrio in direzione di Chiesa in Valmalenco, per gran parte in sede propria e protetta, con pendenze anche accentuate ma tali comunque da essere affrontate con una mountain-bike grazie alla buona pavimentazione (asfaltata per il 90%) e allo sviluppo planialtimetrico del tracciato (dislivello di 863 metri pari a una pendenza media del 5,56%).

Altre realizzazioni di rilievo riguardano l'Alta Valtellina in qualità di prolungamenti del Sentiero Valtellina in Valdidentro e in Valfurva. Nel primo caso si tratta di una ciclabile con le medesime caratteristiche costruttive dell'asse principale. Essa prende vita staccandosi dal Sentiero Valtellina poco prima del terminale di Bormio e si dirige a Semogo (alcuni brevi tratti sono ancora in sede promiscua) su



La dimensione delle e-bike è maggiore rispetto alle normali biciclette e richiede spazi di manovra più ampi.

una distanza di 12.1 km e un dislivello di 291 metri (pendenza media del 2.40%). Da Bormio, la ciclabile della Valfurva costeggia il torrente Frodolfo fino a S. Nicolò da cui origina la Genolecia, di circa 3 km, che raggiunge l'abitato di S. Antonio.

Realizzazioni particolari riguardano due percorsi ciclabili 'in quota'. Il primo è realizzato sul tracciato della decauville della Val Venina, il secondo è il Tracciolino Enel di collegamento fra la Valle dei Ratti e la Val Codera in Valchiavenna. Si tratta di percorsi pianeggianti, di grande spettacolarità, adatti alla mountain-bike. Si è infine già fatto cenno alla Via dei Terrazzamenti e alla sua vocazione di alternativa al sentiero di fondovalle per mountain-bike o e-bike.

6.3. I servizi offerti.

A volte è utile immaginare una rete ciclabile come a una rete di strade normali, lungo le quali si trovano dislocate, a uso degli automobilisti, stazioni di servizio, ristoranti, alberghi ecc. Anche il ciclista, nel suo piccolo, ha bisogno dei medesimi servizi. Lungo le due ciclabili provinciali sono state adeguatamente ubicate piazzuole e aree di sosta (più



Curve in pendenza con raggi troppo stretti non sono indicati nell'uso di e-bike poiché è proprio in curva che il motore elettrico offre uno spunto maggiore di velocità.

sul Sentiero Valtellina e meno sulla ciclabile della Valchiavenna) con una dotazione di tavoli, stalli per il parcheggio delle bici, bacheche informative, in alcuni casi anche fontane. Mancano invece quasi del tutto i punti di ristoro. Essendo distanti dagli abitati, la/le ciclabili risentono di questo difetto e occorre uscire dal percorso (spesso senza alcuna indicazione specifica di ristoranti o altro) per raggiungere un punto d'appoggio.

I bici-grill, diffusi sulle ciclabili trentine, sono uno dei fattori del successo e di qualità della locale rete ciclabile, al punto da essere ormai conosciuti e frequentati anche da clientela non necessariamente ciclistica. Sul Sentiero Valtellina si trova solo un ostello presso il ponte di Lovero Valtellino, sulla ciclabile della Valchiavenna alcuni chioschi sul lago di Mezzola a un paio di 'crotti' dopo Chiavenna, venuti a trovarsi incidentalmente sul percorso

AZIONI

In prospettiva è necessario uniformare la dimensione e la segnaletica orizzontale della rete ciclabile per rendere sicura e compatibile la fruizione pedonale e ciclabile, specie con la crescente diffusione delle e-bikes.

svolgono oggi questa funzione.

Occorre aumentare questo genere di servizi che possano offrire una ristorazione veloce, supporti informativi ed eventuale assistenza meccanica ai fruitori della rete ciclabile. Il 'Disciplinare d'attuazione dei bici-grill' redatto dalla Provincia di Trento e scaricabile in rete, fornisce tutti i dettagli tecnici e normativi allo scopo.

Strutture di questo genere, specie se concepite in

funzione eco-sostenibile, possono dare luogo a creazioni architettoniche originali e non sarebbe male se, a livello provinciale, si promuovesse un concorso per stabilire il 'modello tipologico' base del bici-grill in Valtellina.

La funzionalità di un percorso ciclabile si esprime però anche in altre piccole accortezze. Ad esempio il posizionamento, nelle piazzuole di sosta, di piccole stazioni di pompaggio delle gomme e, in prospettiva, come già annotato, di stazioni di ricarica delle batterie.

Lungo la ciclabile della Valchiavenna, presso Prosto, si è notato un distributore automatico di bibite. Si tratta di un altro accorgimento utile e si potrebbe pensare di spostare i distributori oggi ubicati negli edifici scolastici (e messi fuori legge) lungo le ciclabili, ovviamente adeguatamente protetti da una pensilina. Pensiline sarebbero anche utili nelle piazzuole di sosta per ripararsi da una pioggia improvvisa.

6.4. Il futuro della rete.

I collegamenti internazionali.

Le alte e aspre gioaie di montagne che chiudono Valtellina e Valchiavenna, con valichi superiori ai 2000 metri sembrano impedire ogni collegamento con l'esterno, esigenza rilevante quando si vorrebbe attrarre ciclo-turisti dai Paesi a noi confinanti (Svizzera e Austria). Con la Svizzera i passaggi più agevoli restano il confine di Castasegna in Val Bregaglia dove termina la ciclabile della Valchiavenna e il passo del Bernina, grazie alla possibilità di trasportare senza particolari intoppi la propria bicicletta sul Trenino rosso del Bernina. Per la verità la rete ciclabile elvetica (<https://map.schweizmobil.ch/>) non ha corrispondenze dirette con la Valtellina e con la Valchiavenna. Gli itinerari ciclabili elvetici di maggior prossimità sono il 65 dell'Inn che prende avvio a Maloja per seguire il corso del fiume fino al confine austriaco e il 27 della Val Müstair da Zernez alla Val Venosta. Più capillare invece la rete elvetica di percorsi per mountain-bike con il lungo itinerario Trans Alta Rezia passante per Tirano e Li-

AZIONI

Implementare la segnaletica orizzontale a difesa dei ciclisti sulle sedi stradali a uso promiscuo di adeguate dimensioni. P.e. Via Streppona e il Lungo Adda a valle di Tirano; diversi tratti della SP 27 fra la Cantoniera de le Prese e Tola.

AZIONI

Valutare la realizzazione di due possibili alternative di tracciato del Sentiero Valtellina con l'obiettivo di eliminare due tratti promiscui: nel tratto lungo Via del Piano a castello dell'Acqua (vedi tavola 13 del rilievo); fra Sondalo e le Prese su viabilità promiscua ma evitando la strada provinciale (vedi tavole 22-23 del rilievo).

vigno, l'Alpine Bike e il National Bike Marathon in Val Mora, il percorso 679 Maloja Express che unisce la ciclabile della Valchiavenna con il passo del Maloja e la ciclabile dell'Inn.

Se dunque un collegamento ciclabile è operante fra Valchiavenna e alta Val Bregaglia, altre possibilità sono realizzabili nell'Alta Valtellina dando adeguato sbocco internazionale al Sentiero Valtellina. Non è assolutamente fuori luogo pensare a un percorso ciclabile, su pavimentazione ecologica (gran parte del percorso si sviluppa all'interno del Parco dello Stelvio e del Parco nazionale svizzero), di moderata pendenza, che da Isolaccia risalga alle Torri di Fraelle sulla viabilità esistente e prosegue poi, oltre i laghi di Cancano e S.Giacomo, alla volta del passo di Val Mora (1934 m) per poi raggiungere la Val Müstair con uno scollinamento a quota 2234. Il tratto più impegnativo riguardereb-



Un attraversamento da mettere a norma: SS 39 a Tresenda.

be il primo tratto di circa 3 km sul versante elvetico della Val Mora che richiederebbe una generale sistemazione.

La strada del passo dello Stelvio resta una via di grande interesse turistico, sulla quale si manifesta in maniera crescente la passione per le grandi salite in bicicletta. Migliaia di appassionati affrontano ogni anno, da soli o durante le manifestazioni collettive, le dure rampe della Valle del Braulio. In più parti nell'arco alpino si sta manifestando un'attenzione particolare verso le strade di valico con l'obiettivo di renderle più 'sostenibili' limitando l'accesso veicolare e incrementando l'uso di mezzi di trasporto ecologico, primo fra tutti la bicicletta. Il valore storico e ingegneristico di questa rotabile,

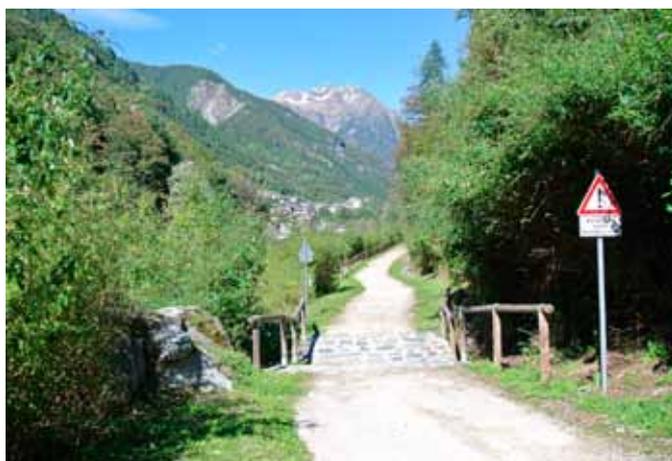


Il Sentiero Viola, ciclabile della Valdidentro.

realizzata nella prima metà del XIX secolo, sarebbe di per sé già sufficiente a raccomandare una diversa modalità di fruizione nei mesi estivi, una modalità che, ad esempio, garantisca un margine di sicurezza per i ciclisti lungo la carreggiata stradale o fasce orarie di utilizzo esclusivo. Con tali accorgimenti l'itinerario dello Stelvio, che, non va dimenticato, si collega a Spondigna con la frequentatissima pista ciclabile della Val Venosta potrebbe assicurare un'esaltante connessione ciclabile interregionale.

I collegamenti interprovinciali.

Lo sbocco naturale del Sentiero Valtellina e della ciclabile della Valchiavenna è in direzione del lago di Como, ma qui la questione si complica. Mentre sulla sponda occidentale è in atto la progressiva realizzazione di una pista ciclabile, fortemente sostenuta dai gestori dei camping rivieraschi di Gera, Sorico, Domaso e favorita dalla dismissione di tratti della ex-statale 340d fra Menaggio e il Ponte del



Uno scorcio del Sentiero Rusca in Val Malenco.

Passo, la medesima cosa non avviene, per ragioni oggettive, lungo la strada lecchese di sponda orientale. Qui infatti risulta molto complesso ricavare non solo una pista ciclabile ma anche una semplice fascia di sicurezza per i ciclisti sulla carreggiata. Ciò nondimeno l'itinerario dell'Adda, da Bormio a Cremona, è stato per una quota parte finanziato dalla Fondazione Cariplo (Bando Brezza) e si attendono i risultati dello studio di fattibilità. Non si esclude che nel tratto da Colico a Lecco sia possibile una combinazione agevolata treno+bici o anche battello+bici. L'itinerario di sponda occidentale ha ulteriori interessanti connessioni, poiché a Menaggio prende avvio la nuova ciclabile lungo il tracciato della ex-ferrovia Menaggio-Portofino che apre ai ciclisti la direzione di Lugano e del Canton Ticino con una connessione finale con l'itinerario nazionale elvetico 3 'Nord-Sud Basilea-Chiasso'.

Un secondo collegamento, per la verità più po-

AZIONI

Portare a compimento il collegamento fra il Sentiero Valtellina e la ciclabile della Valchiavenna nel Pian di Spagna.

tenziale che possibile (ma certamente facilitato dall'impiego di e-bike) riguarda la strada di Passo S.Marco in direzione della Val Brembana. I 26 km che portano da Morbegno al passo, a 1985 metri di altezza, sono un'impresa da campioni del pedale (pendenza media 6.5%, dislivello 1742 metri) ma possibile se, appunto, facilitata dal mezzo o dalle capacità dell'utente. Non si esclude, conducendo un attento esame della rete vicinale della valle del Bitto, la possibilità di trovare anche tracciati alternativi alla strada provinciale. Da Piazza Brembana si raggiunge infine Bergamo e la pianura grazie alla pista ciclabile ricavata sul sedime della ex-ferrovia elettrica della Val Brembana (è in atto lo studio per il suo prolungamento da Zogno a Villa d'Almé).

Infine un terzo collegamento ciclabile si ottiene grazie al Passo dell'Aprica, il valico più accessibile dell'intera fiancata orobica della Valtellina (alt. 1176 metri, 13.2 km da Tresenda, pendenza media del 6,1%, dislivello 801 metri). In questo caso la ristrettezza della sede stradale e il traffico non indifferente che la interessa suggerisce lo studio di un percorso alternativo per cicli: ad esempio, da S.Giacomo di Aprica per Carona e Madonna di Aprica. La trasversale dell'Aprica permette di collegare il Sentiero Valtellina con la pista ciclabile della Valcamonica in direzione di Ponte di Legno o di Boario Terme-Pisogne.



Due bici-grill, ubicati lungo la pista ciclabile della Valsugana. In quello di sinistra si trova anche il Deposito della squadra manutentiva della ciclabile.

La proposta di segnaletica a uso dei ciclisti sul Passo San Marco

Alcune ricerche condotte nelle Alpi francesi hanno dimostrato un accentuato aumento delle presenze estive nelle località prossime ai grandi valichi stradali. Tale fenomeno è stato tanto più rilevante quanto più i valichi erano fra quelli abitualmente inseriti nel Tour de France (Galibier, Izoard, Vars, Alpe d'Huez, Ventoux ecc.). Appassionati del pedale non solo affollavano le strade durante le competizioni, ma anche in seguito sceglievano gli stessi luoghi, soggiornando in gruppo o in famiglia, per cimentarsi sulle salite dei campioni. A oggi, durante l'estate, si calcolano da 800 a 1200 i ciclisti che affrontano uno dei grandi colli alpini, come l'Izoard o il Galibier, con punte massime di 1500 passaggi giornalieri fra luglio e agosto. Il 68% di questi praticanti sono turisti che soggiornano nelle località vicine.

Ciò ha determinato l'immediato aumento di servizi a favore del ciclo-amatore: negozi specializzati, meccanici, noleggio bici, alberghi 'amici della bicicletta' oltre a manifestazioni ed eventi di vario tipo. Località come Bedoin, Malaucene, Bourg d'Oisans, Briançon ecc. sono diventate veri centri per la pratica del cicloturismo amatoriale. Tale effetto ha in parte attenuato il declino delle presenze estive, segnalato in diverse parti delle Alpi francesi. Si è constatato che i ciclo-amatori soggiornano più a lungo rispetto ad altri turisti, più frettolosi.

Dopo una prima fase di attesa, le amministrazioni locali francesi - i Dipartimenti, in particolare - hanno intrapreso programmi per lo sviluppo del turismo 'ciclo-amatoriale'. Tali interventi si sono basati, fra il 2005 e il 2011, sui seguenti criteri: - aumento del-



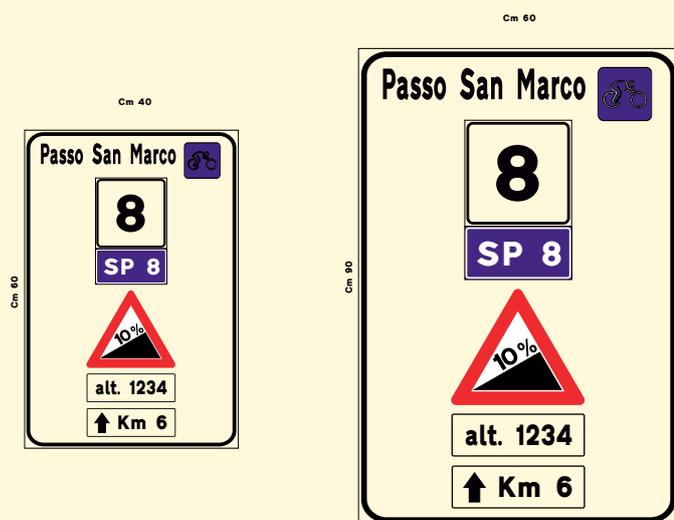
I 'bornes' lungo la salita del Col du Galibier, in Savoia.

la sicurezza sulle strade alpine con corsie ciclabili sulle salite ('itinéraires partagés'); - miglioramento delle pavimentazioni stradali; - incentivazione alla frequentazione ciclo-turistica verso strade secondarie a minor carico di traffico; - segnaletica a favore del cicloturista. Ma l'azione più coraggiosa e, alla fine, indovinata, ideata nelle Alpes de Haute-Provence, è stata la chiusura al traffico automobilistico, per un giorno alla settimana, dalle ore 9:30 alle 11:30, di cinque valichi alpini.

Questa premessa vale come esempio da esportare anche in Valtellina, ambito che non ha nulla da invidiare, in quanto a percorsi ciclistici alpini, alle Alpi francesi. Un progetto pilota è stato presentato nel 2014 e riguarda la strada provinciale del Passo San Marco. Oltre a essere stata percorsa dal Giro d'Italia, essa offre tutte le caratteristiche di una grande salita per via del notevole dislivello (circa 1700 metri), della pendenza, della distanza e del paesaggio attraversato.

Sia dal versante bergamasco di Mezzoldo sia da quello valtellinese di Albaredo, la salita al San Marco è diventata un 'must' per i ciclo-amatori lombardi e non. Il progetto ha come obiettivo la valorizzazione di questa strada come 'Salita d'Europa' e prevede interventi sull'infrastruttura stradale, lungo i 26,3 km che separano Morbegno dalla sommità del valico. Si sostanziano come segue:

- * apposizione di tre pannelli illustrativi della salita con indicazioni tecniche generali (a Morbegno, ad Albaredo per San Marco, al Passo San Marco);
- * posizionamento di n. 26 cippi o cartelli metallici ad ogni chilometro della salita, con riportato: l'altitudine; la distanza a destinazione in km; il grado di pendenza media.
- * tracciamento di una corsia ciclabile a lato della carreggiata, laddove la larghezza della stessa lo consente, delimitata con un linea continua bianca e nel senso della salita per aumentare il grado di sicurezza del cicloturista.



La segnaletica proposta per il Passo S. Marco è stata studiata in conformità al Codice della Strada e integra convenientemente l'attuale segnaletica chilometrica e indicatrice della classificazione stradale.



In questa simulazione si mostra la corsia salvaciclisti a margine della carreggiata nel senso della salita sulla provinciale della Val Masino. L'espansione della rete ciclabile di Valtellina e Valchiavenna a partire dagli assi portanti di fondovalle si rende possibile solo se si mettono in pratica alcuni necessari accorgimenti per rendere più sicura la percorribilità delle biciclette sulle strade a uso promiscuo, comunali e provinciale. Non sempre, infatti, sarà possibile realizzare diramazioni nelle vallate laterali dell'Adda senza impegnare, almeno per alcuni tratti, la viabilità esistente. In questi casi, laddove la sagoma della sede stradale lo consente, sarebbe indispensabile arrivare a una delimitazione di una corsia ciclabile a lato della carreggiata, almeno nel senso della salita, della larghezza fra 1 e 1,5 metri. Ciò risponde alla nuova normativa ministeriale a tutela dei ciclisti che vieta alle automobili di sorpassarli se queste ultime non si mantengono almeno ad un metro e mezzo di distanza durante la manovra. Una norma introdotta in Senato dal ddl 2658 e ora alla studio della commissione competente. Inoltre, in questo modo si renderebbe continuo e riconoscibile il percorso ciclabile anche in presenza di tratti a uso promiscuo.

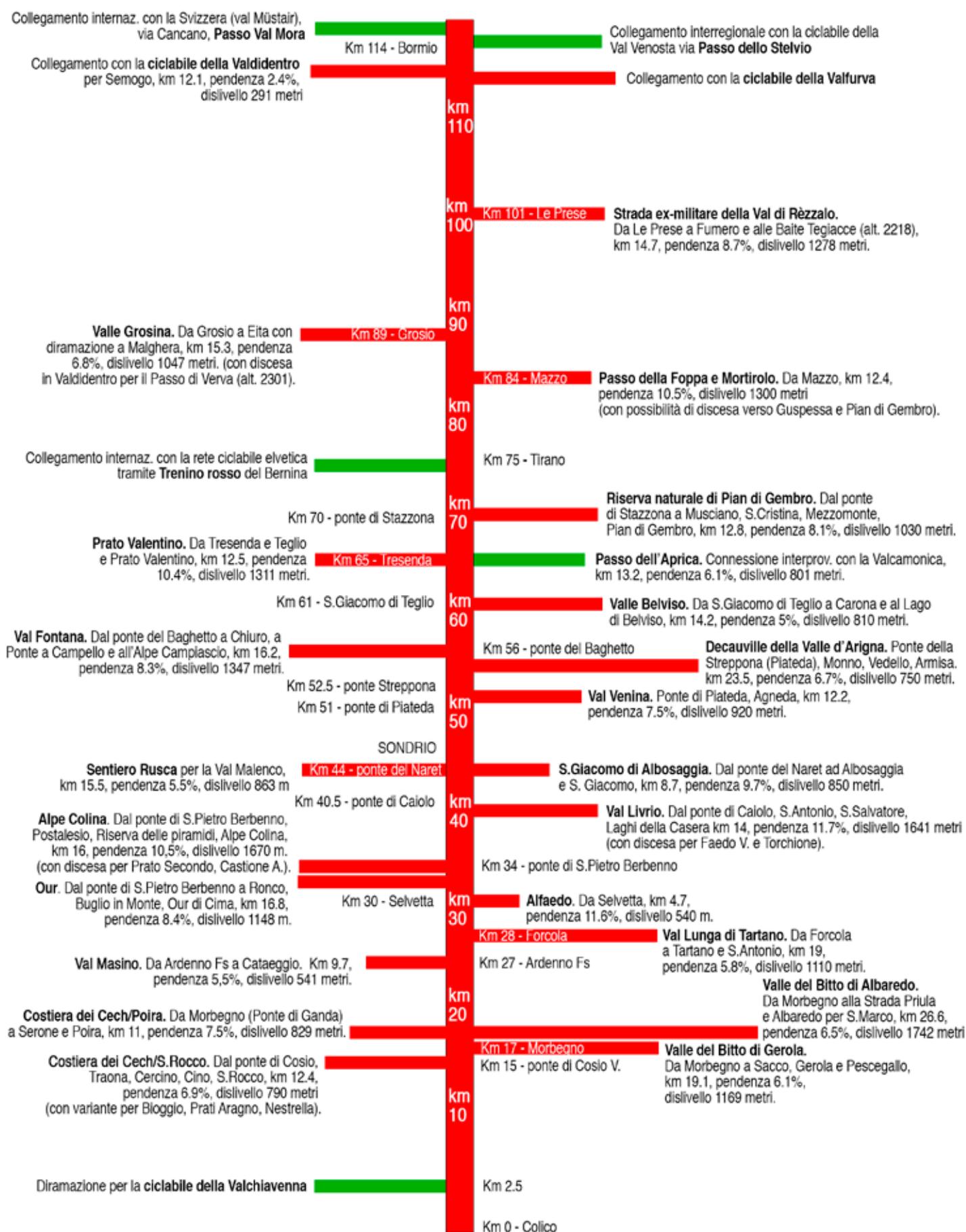
6.5. Le mete locali di arroccamento (raggiungibili con una carica di batteria di e-bike).

Dalle interviste condotte durante lo studio è emersa da più parti il desiderio di veder collegate le ciclabili di fondovalle con località di mezza costa o con alcune vallate interne. Si tratta di un auspicabile disegno mirante a completare e a perfezionare l'offerta del futuro 'prodotto ciclabile', portando alla scoperta sia di luoghi ancora poco frequentati, grazie alle strade consorziali e vicinali, sia di accedere a località più note con un mezzo ecosostenibile. Anche in questo caso il ruolo che giocherà la e-bike (nella forma del noleggio o della disponibilità diretta) è fondamentale. Ma occorre in questo caso predisporre un progetto organico di itinerari di arroccamento che selezioni sulla base delle distanze da coprire, della pendenza da superare, dello stato delle strade, dell'attrattività del luogo e della dotazione di servizi ricettivi almeno una ventina di possibili mete in Valtellina e una decina in Valchiavenna direttamente connesse, e dotate di specifica segnaletica, con le ciclabili di fondovalle.

In questo senso si possono considerare villaggi di mezza costa, rifugi di bassa quota, alpeggi attrezzati per la ricettività turistica, aree naturali protette e biotopi, monumenti isolati, località panoramiche. Un progetto che produca alla fine una proposta integrativa, in grado di realizzare interventi strutturali (adeguamento della viabilità locale), dotata di una sua immagine comunicativa e di servizi per l'utente, più o meno come è stato fatto per la Via dei terrazzamenti per citare un esempio positivo. Le si dovrà trovare una titolazione invitante per il turista e sarà inserita a pieno titolo negli strumenti di promozione e comunicazione della rete ciclabile provinciale. In questo caso, oggettivamente, non sarà possibile pensare a piste ciclabili protette (se non in limitati casi) ma ad una soluzione di promiscuità con la viabilità ordinaria che garantisca le migliori condizioni di sicurezza per gli utenti in bicicletta o anche la possibilità, ove possibile, di utilizzare strade forestali e consorziali normalmente chiuse al traffico privato.

A titolo esemplificativo abbiamo condotto una breve e speditiva analisi dei possibili itinerari di

Possibili estensioni laterali del Sentiero Valtellina



AZIONI

Inteventi strutturali di appoggio all'utenza ciclabile lungo gli itinerari di arroccamento:

- segnaletica dal punto di deviazione dal Sentiero Valtellina alla meta finale con indicazioni chilometriche del grado di pendenza, della distanza raggiunta e di quella mancante, dell'altitudine raggiunta;
- apposizione di un pannello illustrativo della meta proposta in corrispondenza del punto di deviazione dal Sentiero Valtellina;
- apposizione del limite di 'zona 30' per i tratti montani delle strade consorziali e vicinali;
- realizzazione, ove possibile, di segnaletica orizzontale con il tracciamento di una corsia ciclabile nel senso dell'ascesa;
- progressiva risoluzione di 'punti critici' con varianti ciclabili, messa in sicurezza del piano stradale, barriere protettive.

integrazione lungo i versanti delle due vallate provinciali sempre a partire dall'asse di fondovalle. Il notevole dislivello, le pendenze indicate e, in alcuni casi, la pavimentazione stradale a sterro sono la riprova della difficoltà di realizzare itinerari di facile percorribilità con biciclette normali, difficoltà che non si pongono nel caso di utilizzo di e-bike. Tutti gli itinerari elencati si possono infatti coprire con una carica media di batterie (con batterie al litio di capacità 200-250 Wh o 0,72-0,9 MJ di energia immagazzinata) di una buona 'e-bike mountain-bike'. Ciò fa anche ritenere utile il posizionamento di colonnine di ricarica delle batterie lungo il Sentiero Valtellina in corrispondenza delle deviazioni indicate per i sottoesposti itinerari.



La salita alle Torri di Fraele, la più 'potabile' fra le grandi salite dell'Alta Valtellina.

Sono esclusi da questo elenco i percorsi transvalivi e il Sentiero Rusca già citati in precedenza. Inoltre non va tralasciata la Via dei terrazzamenti, da Tirano a Morbegno, in funzione di raccordo trasversale di mezzacosta sul versante retico.

Versante orobico e orientale della Valtellina

1. Valle del Bitto di Gerola. Da Morbegno a Sacco, Gerola e Pescegallo, km 19.1, pendenza media 6.1%, dislivello 1169 metri. Museo dell'Homo Salvadego, diramazione al Bar Bianco dell'Alpe Culino, valle di Pescegallo.
2. Valle del Bitto di Albaredo. Da Morbegno alla Strada Priula e Albaredo per S.Marco, km 26.6, pendenza media 6.5%, dislivello 1742 metri. Centro visite del Parco delle Orobie valtellinesi, il Cortile dei 'barilocc', Dosso Chierico, Passo S.Marco.
3. Val Lunga di Tartano. Da Forcola a Tartano e S.Antonio, km 19, pendenza media 5.8%, dislivello 1110 metri.
4. Alfaedo. Da Selvetta, km 4.7, pendenza media 11.6%, dislivello 540 m.
5. Val Livrio. Dal ponte di Caiolo, S.Antonio, S.Salvatore (Val Livrio), Laghi della Casera km 14, pendenza media 11.7%, dislivello 1641 metri (con possibilità di discesa per Faedo Valtellino e Torchione).
6. S.Giacomo di Albosaggia. Dal ponte del Naret ad Albosaggia e S. Giacomo, km 8.7, pendenza media 9.7%, dislivello 850 metri.
7. Val Venina. Ponte di Piateda, Agneda, km 12.2, pendenza media 7.5%, dislivello 920 metri.
8. Decauville della Valle d'Arigna. Ponte della Streppona (Pia-



Una comitiva di ciclisti diretti verso la Valmora.

La Val Masino: un modello possibile di integrazione con il Sentiero Valtellina e la Via dei terrazzamenti.

La Val Masino potrebbe costituire, dopo la Val Malenco con il Sentiero Rusca (del quale la prima porzione è ciclabile), l'esempio di una possibile estensione della rete ciclabile di fondovalle (Sentiero Valtellina) in direzione delle mete in quota. La vallata già dispone di un piacevole e pianeggiante tratto di ciclabile che da Filorera arriva a San Martino, in sponda idrografica sinistra del torrente, molto utilizzato dai villeggianti nei mesi estivi.

Si tratterebbe dunque di collegare il fondovalle dell'Adda, e in particolare il Sentiero Valtellina e la Via dei terrazzamenti, con questa pista ciclabile attraverso un percorso che abbia caratteristiche di sicurezza e di buona agibilità. Si dovrebbero utilizzare strade consorziali e tratti di sentiero che, anche con pendenze di una certa importanza (fino al 12-14%), risultino agibili a biciclette a pedalata



Un tratto di salita lungo il percorso che da Ardenno entra in Val Masino.

assistita, le sole che consentono a tutti gli utenti, anche a coloro che non hanno un buon allenamento, di superare il forte dislivello fra il catino di fondovalle e i primi ripiani delle vallate laterali. Non è pure escluso di poter utilizzare, laddove possibile, alcuni tratti di strada provinciale, assicurando ai ciclisti un minimo di garanzia con il tracciamento di una corsia laterale di sicurezza, della larghezza di 1-1,20 m.

Nella mappa qui allegata si mostra la possibile soluzione con: in colore verde il collegamento ciclabile fra la stazione Fs di Ardenno e Filorera passando fra i castagneti di Biolo; in colore blu, una possibile alternativa pedonale da Dazio, pun-



Lo schema che mette in evidenza i possibili tracciati di arroccamento dal fondovalle nel cuore della Val Masino per cicli (in verde) e per pedoni (in blu) appoggiati al Sentiero Valtellina (in rosso) e alla Via dei Terrazzamenti (in giallo).

to di incontro con la Via dei terrazzamenti, che ripercorre la millenaria via di transumanza fra la Costiera dei Cech e la Val di Mello.

Un approccio di questo tipo verrebbe anche a colmare il gap che, dopo la costruzione delle strade rotabili, ha portato a trascurare e a dimenticare i percorsi storici pedonali di arroccamento fra fondovalle e valli laterali. Percorsi di grande significato storico, intessuti in un laborioso palinsesto di paesaggio agrario di bassa e media montagna, ricchi di testimonianze religiose e culturali. Infine l'afflusso di ciclisti in valle potrebbe favorire la realizzazione di ulteriori facili itinerari da S. Martino verso i Bagni di Masino, di cui si intende avviare il recupero, o verso la Riserva naturale della Val di Mello, sia pure, in questo caso, con tutte le necessarie cautele di ordine paesaggistico.

teda), Monno, Vedello, Armisa. km 23.5, pendenza media 6.7%, dislivello 750 metri.

9. Valle Belviso. Da S.Giacomo di Teglio a Carona e al lago di Belviso, km 14.2, pendenza media 5%, dislivello 810 metri.

10. Riserva naturale di Pian di Gembro. Dal ponte di Stazzo-
na a Musciano, S.Cristina, Mezzomonte, Pian di Gembro, km
12.8, pendenza media 8.1%, dislivello 1030 metri.

11. Passo della Foppa e Mortirolo. Dalla diramazione segna-
lata del Sentiero Valtellina, presso Mazzo, km 12.4, pendenza
media 10.5%, dislivello 1300 metri (con possibilità di discesa
verso Guspessa e Pian di Gembro).

12. Strada ex-militare della Val di Rèzzalo. Da Le Prese a Fume-
ro e alle Baite Tegiacce (alt. 2218), km 14.7, pendenza media
8.7%, dislivello 1278 metri.

Versante retico della Valtellina

13. Valle Grosina. Da Grosio a Eita con diramazione a Mal-
ghera, km 15.3, pendenza media 6.8%, dislivello 1047 metri.
(con eventuale discesa in Valdidentro per il passo di Verva
(alt. 2301).

14. Prato Valentino. Da Tresenda e Teglio e Prato Valentino,
km 12.5, pendenza media 10.4%, dislivello 1311 metri.

15. Val Fontana. Dal ponte del Baghetto a Chiuro, a Ponte a
Campello e all'Alpe Campiascio, km 16.2, pendenza media
8.3%, dislivello 1347 metri.

16. Alpe Colina. Dal ponte di S.Pietro Berbenno, Postalesio,
Riserva delle piramidi, Pra Lone, Alpe Colina, km 16, penden-

za media 10,5%, dislivello 1670 m. (con possibilità di discesa
per Prato Secondo, Triangia, Castione Andevenno, ponte di
Caiolo).

17. Our. Dal ponte di S.Pietro Berbenno a Ronco, Buglio in
Monte, Our di Cima, km 16.8, pendenza media 8.4%, dislivel-
lo 1148 m.

18. Val Masino. Km 9.7, pendenza media 5,5%, dislivello 541
metri. Similmente al Sentiero Rusca si potrebbe ipotizzare un
percorso, solo in parte lungo la ex-statale 404, che dal Sentie-
ro Valtellina presso la stazione Fs Ardenno punti in direzione
di Cataeggio (Centro della montagna) e prosegue poi lungo
la ciclabile già esistente verso S.Martino con possibili dirama-
zioni verso la valle di Preda Rossa.

19. Costiera dei Cech/Poira. Da Morbegno (Ponte di Ganda)
a Serone e Poira, km 11, pendenza media 7.5%, dislivello 829
metri.

20. Costiera dei Cech/S.Rocco. Dal ponte di Cosio, Traona,
Cercino, Cino, S.Rocco, km 12.4, pendenza media 6.9%, di-
slivello 790 metri (con variante per Bioggio, Prati Aragno, Ne-
strella).

Valchiavenna

La medesima impostazione progettuale potrebbe essere in-
dicata per la Valchiavenna a partire dalla strada di arrocca-
mento per il Tracciolino Ratti/Codera. A questa si potrebbero
aggiungere altri itinerari dalla ciclabile di fondovalle aventi
come mete: Paiedo (km 7.4), Corte Terza di Bodengo (km
12.6), Menarola e Voga (km 10.2), Uschione (km 7.1), Pianaz-
zola (km 5.3), Alpe Segreda (km 6.4).

7. Le questioni aperte: la promozione e la costruzione di un prodotto turistico

7.1. La comunicazione

Promozione attraverso la comunicazione, efficace e omnidirezionale, è lo strumento necessario per diffondere e rendere commercialmente produttiva un'idea, un prodotto ecc. Molte piste ciclabili in Italia hanno ottenuto successo proprio grazie a un'accorta operazione di comunicazione e di vendita sul mercato turistico. In questo capitolo si verifica l'attuale presenza sui principali canali media della rete ciclabile di Valtellina e Valchiavenna.

I media video.

Fra le iniziative di comunicazione più importanti si segnala la produzione di un video dal titolo 'Pedalando lungo il Sentiero Valtellina: dalle sorgenti dell'Adda al Lago di Como', commissionato nel 2015 dalla Provincia di Sondrio. Si tratta di una presentazione del paesaggio, dell'ambiente e delle offerte turistico-sportive che un ciclista si trova ad incontrare lungo il Sentiero Valtellina. Una sorta di guida video a disposizione di appassionati, operatori turistici, albergatori e di tutti coloro che ospitano turisti in provincia. Il prodotto è funzionale anche quale strumento divulgativo in occasioni di fiere, convegni o educational.

La durata complessiva è di circa 30 minuti, una voce narrante e brani musicali accompagnano la descrizioni di luoghi e paesaggi, rappresentano i prodotti enogastronomici, la lavorazione della vite e del formaggio, le attività rurali e quelle sportive. Il dvd è in distribuzione gratuita dalla Provincia di Sondrio presso l'Ufficio Turismo della Provincia o attraverso la rete degli uffici IAT provinciali ma è anche visibile sul canale You Tube: <https://www.youtube.com/watch?v=Qbe3aY-j5AA>

In realtà il prodotto, una volta visionato, non raggiunge del tutto gli effetti sperati per i seguenti motivi:

- * eccessiva lunghezza (difficilmente a video su cellulare o tablet si sopportano 30 minuti di racconto filmato);
- * linguaggio e temi d'impronta guidistica secondo un filone di narrazione poco innovativo; P. e.: «una valle ricca di tradizione agricola... un villa del XVII sec. ci dà il benvenuto... una valle ricca di storia... ecc.»
- * nel complesso, con il tentativo di raccogliere in forma enciclopedica tutte le attrattive della Valtellina, si perde l'originalità della proposta iniziale, ovvero il Sentiero Valtellina.

Il video ha ottenuto a settembre 2017, 745 visualizzazioni: un numero piuttosto basso rispetto alle attese.

In realtà l'idea di un video di presentazione è positiva ma va rivista con un linguaggio più moderno e accattivante, meno didascalico e soprattutto decisamente più breve. Sarebbero sufficienti più clip della lunghezza massima di 30-60 secondi per ottenere il medesimo risultato con maggior efficacia.

Curiosamente in rete, sul portale Youtube, si trovano altri filmati amatoriali sul sentiero e alcuni di essi hanno ottenuto, a paradosso, un maggior numero di visualizzazioni rispetto al video 'ufficiale'. Non hanno pretese estetiche particolari ma sono rivelatori della popolarità dal sentiero. Una parte di essi dovrebbe essere raccolta e messa a disposizione sul portale ufficiale del sentiero, aprendo una specifica pagina di dialogo/diario di viaggio con gli utenti del Sentie-



ro Valtellina. Si veda: <https://www.youtube.com/watch?v=-Hy7HehIT-E> - <https://www.youtube.com/watch?v=7KLNSFOpOxk> - <https://www.youtube.com/watch?v=9BmonYa4-Gg> - <https://www.youtube.com/watch?v=wBzC9hJKwll&t=133s>

Mappe e carte.

Oltre al video citato si è provveduto alla pubblicazione di una mappa che, per la prima volta, unisce in un solo prospetto sia il Sentiero Valtellina sia la ciclabile della Valchiavenna. Si tratta dell'aggiornamento di un precedente prodotto simile che era però limitato nell'estensione fino a Grosio (non comprendeva dunque l'alta valle). Stampata in 20.000 copie viene distribuita gratuitamente agli utenti presso gli uffici turistici delle valli. A scala 1:100.000 con un'ottima e aggiornata base cartografica è il prodotto che trova la maggior dif-

fusione e utilità per gli utenti. A corredo della carta vi sono i profili altimetrici, l'elenco dei punti di noleggio, gli info point, le aree di sosta ecc. Sul retro della carta vi è una gallery di immagini con i dati essenziali del sentiero.

Dalla cartella stampa della Provincia di Sondrio si ha infine notizia che, in collaborazione con canale televisivo bike-Channel, nell'estate 2015, sono state realizzate due puntate di 15 minuti ciascuna di un format televisivo "In bici con Filippa" durante le quali veniva rappresentato il sentiero Valtellina in due tappe : Bormio -Teglio e Teglio - Colico. Filippa Lagerback, pedalando lungo tutto il sentiero Valtellina, descrive luoghi, personaggi e curiosità che si incontrano sul percorso. I filmati sono andati in onda sul canale televisivo specializzato " Bike Channel" - Piattaforma Sky nei mesi di settembre/ottobre 2015 e vengono saltuariamente riproposti nell'ambito della programmazione dell'emittente televisiva.

Web e social

(Analisi condotta allo stato dei siti web del settembre 2017)

Il sito turistico ufficiale della Valtellina (<http://www.valtellina.it>) ha, nel menu della home page, fra le altre attività, lo spazio bike attraverso il quale si accede a una seconda videata relativa alle diverse inclinazioni delle due ruote; una di queste è riservata al ciclo-turismo che apre un'ulteriore pagina riservata al Sentiero Valtellina e, in subordine, alle altre ciclabili provinciali (Valchiavenna, Valdidentro, Sentiero Rusca). Di ogni percorso si possono scaricare tracce gps e mappe in pdf, oltre ad avere i links per i servizi di noleggio bici.

Il sito turistico ufficiale del Consorzio Turistico Media Valtellina-Terziere Superiore (<http://www.valtellinaturismo.com>) non ha in home page un riferimento diretto né alle attività di bike né tantomeno al Sentiero Valtellina. Sono però in evidenza il like del servizio Rent a bike e la brochure in download del Sentiero Valtellina.

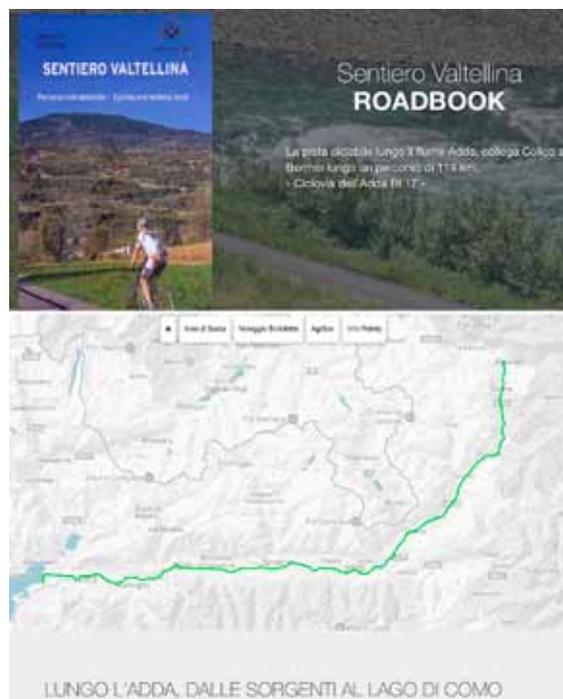
Neppure il sito del Consorzio Turistico Porte di Valtellina (<http://www.portedivaltellina.it>) presenta in home page il Sentiero Valtellina e neppure utilizzando il motore di ricerca interno al sito è possibile avere informazioni sul sentiero.

Il sito del Consorzio Turistico Sondrio e Valmalenco (Cuore di Valtellina) (<http://www.sondrioevalmalenco.it>) non ha nella home page un link diretto al Sentiero Valtellina. Occorre navigare nel sito per ritrovare nel lungo menu della pagina 'Attrazioni varie' (sic !) un link diretto al sentiero. La relativa

descrizione è molto succinta e consente di scaricare mappe stampabili redatte da Regione Lombardia per il tratto considerato. Essendo datate al 2008 appaiono non aggiornate e molto schematiche.

In generale pare di osservare una certa sottovalutazione dell'importanza del sentiero sul piano della comunicazione web all'interno dei siti consortili. Nessuno di essi ha nella home page un link immediato al sentiero e in altri casi è necessario aprire diverse pagine prima di accedere alla pagina dedicata. Si potrebbe in parte giustificare il fatto che i siti dei consorzi locali trattino solo della porzione di loro competenza ma pare, ad esempio, deprecabile che non sia quasi mai assicurato il link al sito ufficiale del Sentiero Valtellina.

Il sito ufficiale del Sentiero Valtellina ([The image shows the cover of a brochure titled "SENTIERO VALTELLINA". At the top, it says "Percorso ciclo-pedonale - Cycling and walking route". The main image is a photograph of a cyclist riding on a paved path through a green landscape with hills in the background. At the bottom, there is a logo that says "DOVE? in Valtellina".](http://sentie-</p></div><div data-bbox=)

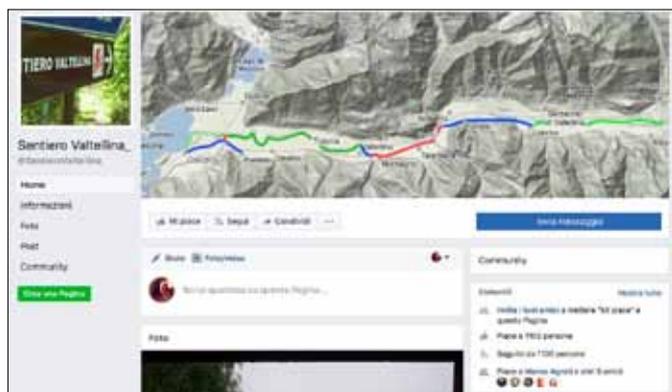


ro.valtellina.it) è stato realizzato su un template su modello wordpress ed è un'operazione promossa da Valtellina Turismo (nella home page figurano i logos dei consorzi turistici locali della valle). Il sito possiede uno schema progettuale a scorrimen-

to molto efficace. La home page presenta subito la mappa interattiva su base Google Maps dalla quale si ottengono: il tracciato, l'ubicazione della aree di sosta, dei punti noleggio bici, degli agriturismo gravitanti sul sentiero, degli infopoint. A seguire, sempre nella home page, si hanno i dati fondamentali del sentiero e quindi, sempre con un metodo 'a scrolling', una sorta di itinerario visuale del sentiero secondo uno schema grafico verticale dotato della progressione chilometrica, accanto alla quale figurano dei box relativi a: uffici turistici, stazioni ferroviarie, noleggi biciclette, parcheggi, attrattive naturali e monumentali, aree di sosta, agriturismo, una succinta descrizione dei tratti del sentiero con eventuali avvertenze sulle condizioni di utilizzo. Se esistente ogni finestra rimanda mediante link al sito specifico d'interesse. Larghe videate fotografiche tematiche dividono e spezzano di tanto in tanto la sequenza continua del percorso. Per la sua semplicità e immediatezza di lettura, oltre che per la ricchezza dei contenuti, il sito appare decisamente in grado di fornire le indicazioni utili all'utente. Il sito, con poche modifiche grafiche, è perfettamente leggibile anche nella versione per tablet e cellulare.

Al momento manca un 'app' dedicata espressamente al Sentiero Valtellina.

Rispondenza sui canali 'social'



Su facebook esiste una community 'Sentiero Valtellina' seguita da 1096 persone (dato del 05.09.2017). Si tratta di una pagina non ufficiale. A titolo comparativo la pagina fb ufficiale della ciclabile della Valsugana conta un seguito di 1306 persone. Non esiste al momento una medesima community per la ciclabile della Valchiavenna.

Su tripadvisor il Sentiero Valtellina ha ottenuto (dati del 05.09.2017) 31 recensioni di cui il 47% 'eccellenti', il 41% 'molto buone' (la critica maggiore che fa pendere il giudizio complessivo sta

nell'interruzione fra Morbegno e Masino). Per comparazione la ciclabile della riviera di ponente in Liguria conta 437 recensioni con un punteggio positivo di 4,5 su 5 (il 76% degli utenti la giudica 'eccellente', il 20% 'molto buona'). I commenti di chi visita la pagina sono sostanzialmente tutti positivi. Nei contenuti si segnalano molti utenti che chiedono/offrono informazioni sullo stato di percorribilità del sentiero. L'immediatezza del social renderebbe opportuna l'apertura di una pagina ufficiale in grado di offrire informazioni in tempo reale sulle condizioni del percorso, sugli eventi, su eventuali interventi di manutenzione ecc.

Su Instagram l'hashtag #sentierovaltellina possiede 1480 post (immagini) che è un ottimo risultato rispetto ad altre ciclabili postate (media di 10-12 post).

Il Sentiero Valtellina sui media.

Il sentiero è stato più volte presentato sulla carta stampata, nei magazine specializzati (Orobie, Bell'Italia, Inbici ecc.). Ad esso è stato anche dedicato un libro fotografico a cura di Livio Piatta. Anche sui siti web o blog dedicati a itinerari e vacanze in bicicletta il sentiero è stato più volte citato:

- * www.paesidivaltellina.it a cura di Massimo Dal Cas fornisce una descrizione approfondita e una gallery di immagini del tratto fra Sondrio e S.Giacomo di Teglio;

- * www.lifeintravel.it descrive il tratto da Tirano a Bormio;

- * www.bikeitalia.it descrive con immagini il percorso da Tirano a Colico;

- * www.saltainsella.it descrizione prevalentemente fotografica da Colico a Tirano;

- * www.bicitalia.org è il sito aggregato alla Fiab per la rete ciclabile nazionale, riporta una scheda dettagliata del sentiero;

- * www.bellitaliainbici.it ha una accurata gallery fotografica con commento dell'intero percorso.

Da segnalare anche il sito del B&B Ca'Vivo che contiene una pagina dedicata al Sentiero Valtellina.

Conclusioni.

L'insufficiente attenzione che la comunicazione turistica di Valtellina e di Valchiavenna rivolge alle due ciclabili provinciali fa pensare che esse non siano ancora riconosciute come veri 'prodotti turistici' (ad esempio, come si è sempre fatto per lo sci invernale), in grado di generare buone quote di mercato, ma sostanzialmente come uno dei



Ecco come si presenta la 'home page' del turismo in bicicletta nel sito di Trentino Turismo.

tanti suggerimenti di attività outdoor che si possono praticare durante una vacanza. In realtà per lo sforzo operato nel corso degli anni, per la bellezza degli ambienti e la qualità delle infrastrutture, Sentiero Valtellina e ciclabile della Valchiavenna meriterebbero una qualificazione senz'altro maggiore. Naturalmente si tratta anche di cogliere quali siano gli obiettivi che si sono intesi di raggiungere con la loro realizzazione. Se l'obiettivo è stato quello di colmare un gap rispetto alla mobilità 'dolce' in modo da favorire gli spostamenti e il tempo libero degli abitanti della Provincia di Sondrio, ebbene questo obiettivo è stato ampiamente raggiunto e non si richiedono ulteriori sforzi a parte il mantenere sempre efficienti le due infrastrutture. Se invece con il Sentiero Valtellina e la ciclabile della Valchiavenna si vuole dare una risposta 'forte' alle nuove esigenze del turismo, sempre più mirato all'attività sportiva e alla sostenibilità, rispondendo anche alla sempre più agguerrita concorrenza (vedi le ciclabili del Trentino o dell'Alto Adige, per restare in ambiti vicini alla provincia di Sondrio), ecco che occorre senz'altro uno sforzo aggiuntivo, un ulteriore salto di qualità che si riassume in una sola frase: trasformare il Sentiero Valtellina (e la ciclabile della Valchiavenna) in un vero prodotto turistico, con un suo marchio di qualità, con una sua immagine di comunicazione, con una sua autonomia di gestione e di promozione e, di conse-

guenza, di commercializzazione.

L'esito di questa insufficiente attività di comunicazione si riflette ovviamente sulla considerazione che i tour-operator hanno rispetto alle due maggiori ciclabili provinciali. Vediamo nel dettaglio.

7.2. Chi e come vende il ciclo-turismo in Valtellina.

Tour operator specializzati in ciclo-turismo.

Uno dei maggiori indicatori della notorietà di un prodotto turistico, quale potrebbe essere il Sentiero Valtellina, riguarda il suo inserimento nei 'pacchetti' dei tour operator. In questo caso parliamo ovviamente di operatori specializzati nel settore del cicloturismo. Il loro numero in Italia è in crescita anche se il 70-80% del mercato è nelle mani di 2-3 importanti operatori, i primi in Italia ad aver avviato questo genere di offerte. Pierpaolo Romio, responsabile di Girolibero, avverte però che fra tutti coloro che decidono di effettuare una vacanza in bicicletta sono ancora pochissimi quelle che si affidano a un tour-operator, poco più del 10%, tutti gli altri si organizzano autonomamente. Questa percentuale aumenta, ovviamente, se si tratta di turisti esteri (che necessitano di maggior assistenza), ma non di molto.

Bisogna distinguere fra operatori che agiscono sul mercato nazionale e internazionale, e operatori che agiscono a livello locale. Tutti, in ogni caso, utilizzando il web, si rivolgono a un pubblico di appassionati di vacanze in bicicletta o di semplici ciclo-escursionisti fine-settimanali.

Esiste poi il mercato degli operatori esteri che, nel loro catalogo, propongono viaggi in bicicletta in Italia ed è forse questa l'antenna più indicata per captare le preferenze del pubblico, specie straniero, più avvezzo alla pratica del ciclo-turismo. Quindi si è potuta effettuare un'analisi del numero di operatori, specie a livello locale, cioè che operano nella provincia di Sondrio, e numero di inserimenti nei rispettivi cataloghi della proposta Sentiero Valtellina o ciclabile della Valchiavenna (anche nei casi in cui non sia utilizzata questa titolazione specifica ma una più genericamente geografica).

Sinteticamente si può affermare che i due 'prodotti' ciclabili della provincia di Sondrio sono quasi sconosciuti sul mercato del turismo in bicicletta.

Operatori locali.

Il panorama è negativo a livello locale. Non esiste sul web un operatore turistico valtellinese o valchiavennasco che proponga viaggi organizzati

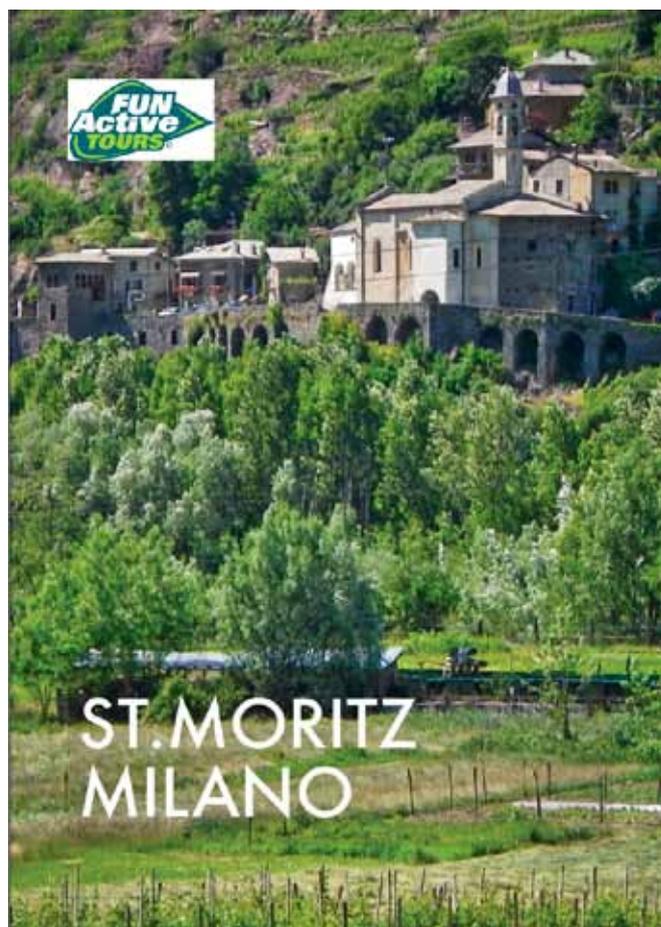
lungo le due ciclabili in oggetto. L'unica proposta visionata riguarda Visit Valtellina (<http://www.visit-valtellina.com/pedalando-lungo-il-sentiero-valtellina-e-la-ciclabile-della-valchiavenna>) ma con un programma on-line fermo al 2015. Si tratta di proposte fine settimanali per tour lungo il Sentiero Valtellina (settore di Tirano) con pernottamenti in B&B e una o due giornate in bicicletta. L'associazione Valtelbike, che ha in carico il servizio di noleggio in Valtellina, non propone ancora pacchetti turistici ma offre guide e accompagnatori giornalieri.

Operatori nazionali.

Su 11 operatori scandagliati sul web, mediante l'esame dei loro cataloghi viaggi, solo tre inseriscono una proposta in parte mirata sulle ciclabili provinciali. Fortunatamente riguardano Girolibero e Fun Active Tour, due fra i maggiori t.o. attivi in Italia nel settore. La cosa che più colpisce è che il loro 'pacchetto' non riguarda esclusivamente la Valtellina ma ad essa è associata vuoi l'Alto Lario, vuoi l'Engadina con il classico 'transfert' con il Trenino rosso del Bernina. Non è dunque una proposta specifica riservata al Sentiero Valtellina.

L'agenzia Girolibero con il titolo di 'Italia, Svizzera / Da St. Moritz al Lago di Como - La bellezza di Bernina e Valtellina' offre un viaggio individuale di 8 giorni/7 notti in alberghi tre stelle a partire da 780 euro. Il 'pacchetto' è entrato nel catalogo di Girolibero da solo un anno ed è ancora presto per conoscere l'esito della proposta. Si sa che durante il primo semestre del 2017 sono stati circa 60 i turisti, fra italiani e stranieri, che hanno acquistato il pacchetto.

Fun Active Tour propone invece da due anni ai propri clienti (quasi la totalità dei quali provenienti da Paesi di lingua tedesca) l'itinerario St.Moritz-Milano; il terzo, quarto e quinto giorno di viaggio sono riservati al Sentiero Valtellina (da Tirano a Colico) e a parte della ciclabile della Valchiavenna (Piano di Spagna); i pernottamenti sono previsti a Tirano e all'agriturismo La Fiorida di Cosio V. Il pacchetto di 8 giorni viene offerto a partire da 799 euro. I numeri di clienti sono ancora piuttosto bassi (50 viaggi individuali venduti nel 2017) e collocano questo pacchetto agli ultimi posti nella classifica di Fun Active Tour. Nonostante questo Freddy Mair, il responsabile dell'impresa, intende confermare il Sentiero Valtellina anche nel prossimo anno con alcune idee innovative (ad esempio l'arrivo dell'itinerario da St.Moritz non più a Milano bensì a Cremona, capitale della liuteria). Lamenta



La copertina della guida per gli utenti del pacchetto Fun Active Tour St.Moritz - Milano passante per la Valtellina. Nella foto il santuario della Sassella.

però l'assenza degli organismi regionali del turismo in sostegno a questo genere di iniziative.

Il tour operator www.crepalditour.it ha in catalogo la proposta 'Weekend bicicletta in Valchiavenna,



Le località più gettonate dai cicloturisti in visita in Italia, dove non figura la Valtellina.

Lombardia Benessere e Sport' a partire da 250 euro con escursioni in bici verso la Val Bregaglia e il Piano di Chiavenna.

Un altro tour operator - www.jonas.it - propone 4 giorni per un pacchetto limitato alla zona dell'Alto Lario, Valchiavenna alternando trekking e bicicletta con pernottamenti in B&B al prezzo di 350 euro. A seguire l'elenco degli altri tour operator indagati che non hanno proposte riguardanti le ciclabili provinciali:

https://www.bikedivision.it/chisiamo.aspx	no	https://www.s-capetravel.eu/	no
http://www.simonettabiketours.it/index.html	no	http://www.bicyclette-verte.fr/	no
http://www.dueruotenevento.com/it/destinazione.html	no	https://www.biketours.com/italy/	no
http://www.verde-natura.it	no	https://www.eurobike.at/	no
http://www.sloways.eu/macrozone/italia/page/2/	no	http://www.butterfield.com/trip/denmark-biking/	no
http://www.mondobici.it	no	http://www.cyclebreaks.com/cycling-in-italy	no
http://www.italiainbici.it/	no		

Va rilevato, come già accennato, che nessun operatore propone pacchetti esclusivamente in valle, bensì sempre associati ad altre aree turistiche (Alto Lario, Engadina). La Valtellina, in altre parole, soffre enormemente della prossimità con destinazioni turistiche di massimo richiamo, come il Lago di Como e l'Engadina. «Per un turista di Francoforte o di Berlino, che arriva la prima volta nelle Alpi - dice ancora Romio - per una settimana in bici è impensabile proporgli la Valtellina senza mettergli accanto un Trenino Rosso, St. Moritz o Bellagio».

Ma tutto questo è anche sintomatico della scarsa capacità di integrare la proposta del Sentiero Valtellina con le attrattive del territorio, da quelle monumentali a quelle eno-gastronomiche, in modo da dilatare le giornate di viaggio. Il Sentiero Valtellina si percorre in due giornate di viaggio (60 km al giorno), poche per costruire un pacchetto vacanza allettante per i tour-operator, ma non dovrebbe essere impossibile convincerli che si possano aggiungere almeno altre due o tre giornate con itinerari, sempre ciclabili, verso le numerose attrattive e i punti d'interesse della valle: dalle degustazione dei vini alla raccolta delle mele, dai cicli pittorici delle chiese di valle ai molti musei locali, dalle vecchie dimore contadine ai palazzi della nobiltà, da una puntata verso una vallata laterale alla visita di un centro storico come Tirano, Chiavenna o Morbegno ecc. ecc.

Operatori internazionali.

Dei sei portali web dei tour operator europei, spe-

cializzati in cicloturismo, nessuno ha nel proprio catalogo Valtellina o Valchiavenna. Sul mercato italiano, i cicloturisti tedeschi, danesi, svizzeri privilegiano altre destinazioni: il Veneto e le Dolomiti prima di tutto; la Puglia; il Piemonte; la Toscana. Quest'ultima regione è anche quella più apprezzata dai turisti americani e inglesi su due ruote. In generale la Lombardia è ancora poco conosciuta come meta ciclo-turistica.

A seguire l'esito della verifica effettuata

7.3. Da ciclabile a prodotto turistico.

Come si è detto, lo sforzo principale da compiere ora è di trasformare Sentiero Valtellina e ciclabile della Valchiavenna da opere infrastrutturali a 'prodotti turistici'. La differenza fra i due concetti è enorme. Dall'esame condotto non emerge ancora nella sua piena identità e nel suo potenziale l'idea che un percorso di oltre 100 chilometri, nel caso del Sentiero Valtellina, e che attraversa un'intera vallata, ricca di natura, cultura, arte del vivere e dell'ospitalità possa offrire qualcosa di più di una semplice passeggiata in bicicletta.

Il Sentiero Valtellina è invece la vera 'strada di valle', la più innovativa e sostenibile proposta per conoscere e vivere la valle dell'Adda. Solo se questo concetto sarà nel futuro compreso e sostenuto da sufficienti investimenti, dall'interesse degli operatori privati e dalla cura di quello pubblico, si potrà certificarne il successo e il conseguente ritorno sull'economia locale.

Occorre a questo punto lavorare molto sulla promozione e sulla commercializzazione del prodotto Sentiero Valtellina (e ciclabile Valchiavenna). Vale la pena ricordare che per la promozione del settore del ciclo-turismo Promoturismo FVG, filiazione della Regione Friuli-Venezia Giulia, destina il 10% del suo budget annuo complessivo di 4,5 mio di euro.

7.4. Una rinnovata strategia di comunicazione.

La comunicazione gioca in questo senso un ruolo fondamentale soprattutto dopo il prepotente ingresso dei moderni strumenti multimediali nella

vita di ognuno di noi. In questo senso, a nostro avviso, non si sono ancora giocate le carte migliori. L'attuale immagine delle ciclabili è inadeguata al confronto delle loro potenzialità turistiche. Occorre pertanto impostare una rinnovata strategia di comunicazione che sia:

- * decisamente più aperta al mondo 'social' con operatori che mantengano viva e presente l'attenzione sul tema;

- * la realizzazione di un 'app' dedicata. Sebbene l'efficacia di queste applicazioni non sia ancora del tutto certa (una recente statistica dice che il 60% delle 'app' scaricate su un cellulare non è mai stata aperta una volta), è indubitabile che a livello di immagine non averla è un fattore negativo; ovviamente meglio sarà costruita, meglio troverà il favore degli utenti;

- * rinnovata nel linguaggio (breve, conciso, essenziale) con un'attenzione agli story-telling, alle esperienze personali lungo il sentiero, agli eventi periodici, a una sorta di diario che tenga costantemente aggiornato l'utente;

- * rinnovata nelle immagini (non solo immagini fotografiche o da cartolina, ma situazioni, personaggi, vicende ecc.);

- * una maggior diffusione del logo 'Sentiero Valtellina' e la predisposizione di un'oggettistica dedicata al sentiero (pin, adesivi, cappellini, t-shirts, borracce) da porre in vendita;

- * una campagna pubblicitaria su media tv e radio di ambito regionale con particolare attenzione al mercato di Milano e Brianza;

- * l'organizzazione di eventi periodici sul Sentiero (pedalata collettiva, festival-bike con annessa degustazione prodotti della valle, competizioni a basso grado di agonismo ecc.).

Un'altra questione riguarda il posizionamento del Sentiero Valtellina all'interno dei siti web dei consorzi turistici che, come abbiamo notato, non è equivalente e coerente. Spesso il sentiero è frammito alla generalità delle 'cose da fare', mentre meriterebbe un posto a sé stante ed emergente. E qui entra in gioco il ruolo del sito web 'ufficiale' del sentiero, già di per sé efficace e ben congegnato. Potrebbe sempre funzionare così ma le prospettive che si possono configurare nel futuro predispongono senz'altro per un suo potenziamento.

Prendiamo un esempio su tutti, uno fra i migliori. Il sito della Ciclovía Alpe Adria (<https://www.alpe-adria-radweg.com/it>), un itinerario ciclabile di 410 km attraverso le Alpi orientali, da Salisburgo a Grado. In questo caso non è descritto e presentato solo il percorso con le sue attrattive, ma si tratta di un vero e proprio portale turistico autonomo dove



La home-page della Ciclovía Alpe Adria: tutto in una sola visualizzazione

è possibile:

- * consultare gli orari dei servizi di trasporto;
- * avere in sintesi tutte le info sulla ciclovía, senza perdere tempo nella navigazione;
- * visionare e prenotare direttamente gli alloggi lungo la ciclovía;
- * essere al corrente di tutti gli eventi organizzati giorno per giorno sulla ciclovía;
- * visionare e prenotare direttamente eventuali 'pacchetti di viaggio' che includono l'Alpe Adria;
- * acquistare libri, guide, gadgets inerenti alla ciclovía;
- * avere la versione in lingua tedesca e in lingua inglese.

La prenotazione dell'alloggio avviene direttamente, comune per comune, consultando la mappa del percorso.

Questi sono i passi necessari per perfezionare al meglio il posizionamento del Sentiero Valtellina nel mondo del web che naturalmente hanno come premessa il potenziamento dei servizi offerti.

Il medesimo discorso vale anche per la ciclabile chiavennasca che non possiede ancora un sito web dedicato. La ricerca su Google si risolve in alcune pagine di siti generici di itinerari in bicicletta con informazioni imprecise e non aggiornate sul percorso. Il sito Valtellina Turismo (che non è posi-

zionato in testa su Google relativamente alla ciclabile della Valchiavenna) fornisce di questa ciclabile le medesime informazioni generali del Sentiero Valtellina con la possibilità di scaricare mappe e tracce gps. Ma cosa forse ancor più discutibile il fatto che il sito ufficiale del Consorzio turistico della Valchiavenna non possieda una pagina dedicata alla ciclabile ma semplicemente un link a un sito web privato dove viene presentata una gallery di immagini a discrezione dell'autore. Anche la stringa per raggiungere la pagina è piuttosto sibillina: Home page > Cosa fare > Sport e attività > Bici da strada e mountain-bike > <http://www.bellitalia-inbici.it/valchiavenna.htm>

Si tratta di una lacuna da colmare ricollocando la ciclabile fra le emergenze 'top' della Valchiavenna senza 'affogarla' nelle decine di altre proposte di sentieri e attività varie, riservandole un nuovo assetto grafico e di contenuti.

7.5. Sentiero Valtellina?

Esiste infine il grosso problema della denominazione. Il termine 'Sentiero Valtellina', ormai invalso nell'ambito locale, genera equivoci. A una rapida indagine personale, rivolta a persone che non conoscono l'itinerario, il termine 'sentiero' è sempre interpretato per quello che il termine lascia intendere, ovvero un percorso pedonale. In realtà il Sentiero Valtellina è un itinerario ciclabile di qualità e va venduto come tale, senza fraintendimenti, specie sul mercato internazionale. Scambiarlo per un percorso pedonale può inoltre significare che il ciclista sia considerato un utente di categoria subordinata rispetto all'escursionista a piedi, una sorta di ospite. Evidentemente non è così nei fatti. Si tratta, non occorre nascondere, di un'operazione complessa - tutta la segnaletica riporta la denominazione consolidata - ma che prima o poi andrà fatta. Sarebbe stato meglio 'Via Valtellina' o 'Greenway Valtellina' per allargare il raggio dei fruitori, o meglio ancora, a questo punto, pensare a una titolazione che ne sottolinei l'utilizzo ciclabile principale.

7.6. La formazione.

Da più parti, durante le interviste, è emersa la necessità di avviare corsi di sensibilizzazione e formazione riguardo al ciclo-turismo, ai suoi nuovi mercati, alla comunicazione. Corsi rivolti, con diversi e mirati contenuti, a tecnici, amministratori, operatori privati, guide ambientali, utenti stessi della bicicletta, ecc. Si ha insomma l'impressione che

nell'ambiente politico, tecnico e imprenditoriale della Valtellina non si sia ancora colta appieno la portata del fenomeno 'bici' e, in futuro, 'e-bike', del suo indotto economico, delle sue prospettive di crescita, dell'allargamento della domanda (che, in molti casi, è riflesso dell'impoverimento dell'offerta sciistica). Molte delle criticità che abbiamo osservato lungo la rete ciclabile esistente (manutenzione, gestione, comportamento degli utenti ecc.) derivano proprio dalla involontaria mancanza di conoscenze specifiche.

Si lamenta giustamente negli utenti la mancanza di una 'educazione alla bicicletta' che induce alla trasgressione di regole fondamentali: l'uso del casco, il rispetto delle norme stradali, la modera-



Un'ottima dotazione di servizi a supporto dei ciclo-turisti garantisce il successo del prodotto e ne promuove automaticamente la diffusione tramite il passa-parola.

zione della velocità sulle piste ciclabili, la manutenzione della bicicletta ecc. Un'educazione che dovrebbe iniziare dalle scuole secondo programmi che al piacere di una gita di classe su due ruote potrebbero anche favorire utili insegnamenti.

Si fa poi osservare come albergatori e gestori di agriturismo o B&B non siano ancora del tutto predisposti per l'accoglienza di questo particolare tipo di turista, che non scende da un'auto confortevole ma arriva dopo una giornata in bicicletta, magari con il carico di bagagli. Ospiti che cercano riposo, un cibo equilibrato, una sana colazione, un luogo sicuro dove ricoverare le biciclette e dove poterle in caso rimettere in sesto, informazioni sul luogo dove si trovano e sulle sue attrattive. Anche in questo caso la formazione degli operatori appare necessaria.

Si è pure visto come i tecnici e gli operatori dei consorzi turistici, chiamati a una funzione fondamentale, cioè di comunicare suggestioni e contenuti, necessitino di una conoscenza specifica di

Interventi localizzati sull'infrastruttura (in progressione da Colico a Bormio e ciclabile Valchiavenna)

- * modifica del tracciato e variante in corrispondenza della stazione di Colico Fs;
- * realizzazione di una passerella ciclabile sul ponte di Mantello;
- * messa in sicurezza del tratto fra il ponte di Ganda e la centrale elettrica;
- * segnalare gli accessi ciclabili a Morbegno e realizzare corsie ciclabili su promiscuo o piste protette in direzione della stazione Fs;
- * completamento del Sentiero Valtellina fra il ponte di Paniga e il ponte del Chiosco (progetto in adozione);
- * tracciamento di segnaletica orizzontale (corsia ciclabile) nel tratto promiscuo fra la prossimità della stazione Fs Ardenno e il ponte di Selvetta con regolazione degli attraversamenti;
- * segnalare gli accessi ciclabili da/per Sondrio e realizzare corsie ciclabili su promiscuo o piste protette in direzione del centro città, del Sentiero Rusca e della stazione Fs;
- * realizzazione della prevista variante di percorso in Destra Adda fra Sondrio e Caiolo;
- * regolazione del doppio attraversamento ciclabile su Via Orobio in comune di Sondrio;
- * regolazione dell'attraversamento sul ponte di Poggiridenti e realizzazione bretella verso la stazione Fs di Tresivio;
- * regolazione dell'attraversamento di Via Streppona;
- * implementazione della segnaletica di avviso 'itinerario ciclistico' nel tratto promiscuo fra Via Streppona e il ponte di Chiuro;
- * messa in protezione della canaletta cementizia presso il guado sul T. Armisa;
- * regolazione dei due attraversamenti presso il ponte del Baghetto;
- * realizzazione di una variante di percorso fra Via del Piano e l'area Castello 2 per eliminare un tratto in promiscuo;
- * regolazione degli attraversamenti in località S. Giacomo di Teglio;
- * regolazione degli attraversamenti lungo Via Consorzio Valgella e sulla SS 39 a Tresenda;
- * isolamento del percorso ciclabile nel primo tratto di Via Plazzur a Tresenda al fine di separare il traffico pesante di un'attigua area di cava;
- * regolazione dell'attraversamento di Via Svandana e segnaletica orizzontale di protezione lungo la stessa via fino al ponte sull'Adda;
- * regolazione dell'attraversamento sul ponte di Stazzona;
- * valutare la possibilità di rendere definitiva la variante fra il ponte di Stazzona e Tirano in alternativa al poco attrattivo tracciato lungo Adda con eventuale mitigazione del traffico 'zona 30';
- * regolazione di tutti gli attraversamenti ciclabili nell'abitato di Tirano e realizzazione di corsie preferenziali per i cicli e, in particolare: attraversamento dell'incrocio di Via dell'Industria (fine ciclabile) con Via Ponticello; regolazione e protezione del traffico ciclistico sulla rotonda sul fondo di Via Calcagno; implementazione della segnaletica, in molti punti lacunosa; attraversamento ciclabile di Via Lungo Adda V Alpini e immissione in Via del Coro; attraversamento ciclabile della SS 38 in Largo Risorgimento, idem nel senso monte/valle in piazza Marinoni; segnaletica e attraversamenti segnalati lungo Via Roma e Via Merizzi nel senso monte/valle; apposizione di 'area 30' lungo l'asse di Via Lungo Adda Oritigara.
- * regolazione dell'attraversamento sul ponte di Lovero;
- * segnalare la deviazione verso la 'Tornantissima downhill' di Grosio;
- * rimozione della segnaletica preesistente alla realizzazione del nuovo tratto del sentiero da Grosio a Tiolo;
- * regolazione dell'attraversamento sulla SP 27 Via Stelvio al km 96;
- * messa in sicurezza del tratto lungo la SP 27 dal km 96 a Le Prese, anche con lo studio di una eventuale variante ciclabile fra Mondadizza e il ponte sul T. Rezzalasco;
- * messa in sicurezza del tratto lungo la SP 27 dalla Cantoniera a monte di Le Prese fino a Tola e indicazione segnaletica di 'itinerario ciclo-pedonale'; in prospettiva realizzazione di variante in sede propria nell'intero tratto, anche con l'obiettivo di ridurre i gradi di pendenza, e recupero del paesaggio lungo il deposito di frana della Val Pola;
- * regolazione dell'attraversamento sul ponte di Cepina;
- * regolazione dell'attraversamento in località Zola;
- * messa in sicurezza e recupero della segnaletica orizzontale fra Fumarogo e la passerella sul T. Frodolfo in ingresso a Bormio;
- * regolazione dell'attraversamento in località S. Lucia;
- * posa di segnaletica direzionale verso le ciclabili di Valdidentro e di Valfurva;
- * per quanto riguarda la Valchiavenna, una migliore e puntuale segnalazione delle alternative di percorso in Val Bregaglia e delle possibili mete monumentali;
- * un'omogeneizzazione segnaletica e strutturale dei due itinerari ciclabili (storico e nuovo) alla luce di una possibile diversificazione delle percorrenze;

cos'è il turismo in bici e quali sono i valori che si possono propagandare in assioma con le attrattive della valle. Da qui l'insufficiente risultato, come abbiamo visto, della comunicazione in rete, sui media e sui social delle nostre ciclabili. Anche qui l'idea di un aggiornamento professionale appare evidente.

Esistono poi giovani che vorrebbero intraprendere un'attività legata al turismo in bicicletta: dall'aprire una bici-officina al gestire un bici-grill; dall'accompagnare gruppi in bicicletta al noleggiare le biciclette; dal curare e mantenere le piste ciclabili a vigilare sulla loro sicurezza. Come formare questi operatori? Come favorirli? Come renderli soggetti attivi e in grado di generare reddito con queste attività?

Molto interessanti risultano le visite guidate, organizzate dal Distretto Culturale della Valtellina, e rivolte a operatori turistici, referenti del servizio di Rent a bike e delle strutture Bike Friendly della Via dei terrazzamenti, cittadini, sul Sentiero Valtellina come momento di conoscenza e confronto. Un'iniziativa senz'altro da sostenere anche in futuro.

7.7. Una struttura di gestione.

Conclusa la fase dove le diverse Comunità Montane si sono generosamente adoperate per la realizzazione delle opere, occorre ora pensare a far vivere e a sviluppare queste nuove risorse turistiche. Per quanto riguarda la promozione attualmente questo compito è assolto da Valtellina Turismo, società privata con partecipazioni di Enti pubblici, in una visione complementare a tutti i vari filoni del turismo in area montana. Si deve a Valtellina Turismo la pubblicazione della più recente mappa aggiornata della rete ciclabile, stampata in 20.000 copie. La società sostiene che il ciclo-turismo sia un'attività sostanzialmente stagionale che integra e completa l'offerta turistica della valle.

Dalle interviste rivolte è emersa la difficoltà da parte degli utenti e degli operatori di poter dirottare in modo funzionale le osservazioni e le segnalazioni riguardo la manutenzione delle piste. Non si sa bene a chi rivolgersi? Questo equivoco va dissipato.

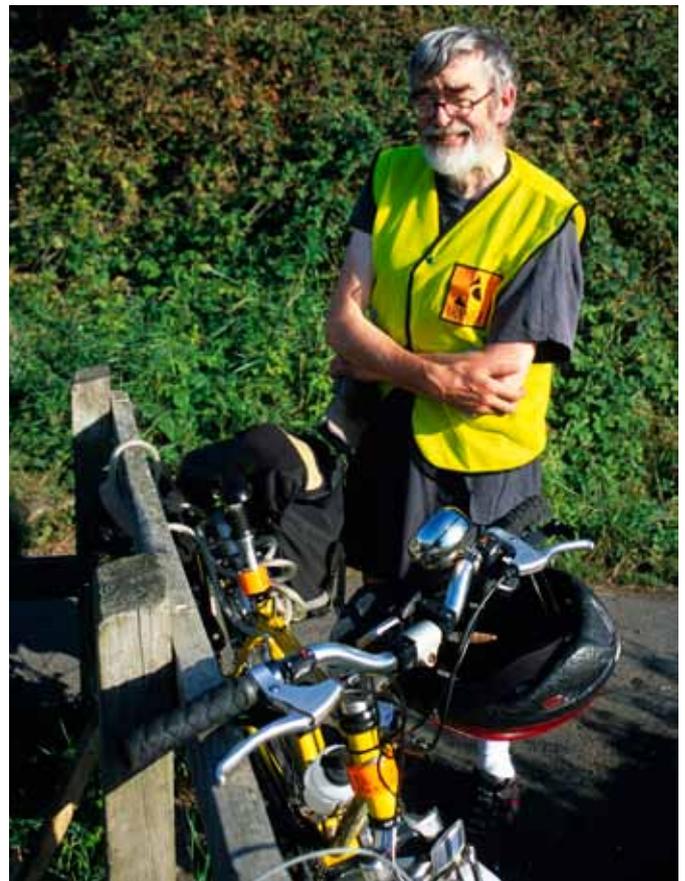
Per quanto riguarda la manutenzione della rete la funzione viene assolta dai Comuni e dalle Comunità Montane a seconda dei rispettivi tratti di competenza. In questo senso ci si potrebbe anche chiedere a chi appartiene la rete ciclabile provinciale e su chi grava la responsabilità in caso di incidenti dovuti a cause oggettive? Probabilmente esiste il coinvolgimento di Enti anche molto diver-

si fra loro a seconda dei tratti interessati: Provincia e Comuni per i tratti in sede promiscua su strade di loro competenza; Aipo (Agenzia Interregionale per il fiume Po) per quanto riguarda i percorsi lungo gli argini dell'Adda; le stesse Comunità Montane per i tratti di piste ciclabili realizzati ex-novo tramite espropri ecc. Non è dato sapere se esista un accordo o un protocollo d'intesa fra tutti gli Enti che in qualche misura hanno contribuito alla realizzazione della rete e neppure, ad esempio, se esiste una convenzione per l'utilizzo degli spalti arginali, simile ad esempio a quello che in Trentino conferisce alla Provincia una sorta di concessione, con rispettivi diritti e doveri, per l'uso ciclabile dell'argine del fiume Adige.

Si tratta di una materia sulla quale si dovrebbe fare maggior chiarezza iniziando magari da un protocollo d'intesa generale sul servizio di manutenzione della rete che stabilisca con chiarezza chi se ne debba occupare e con quali compiti e mezzi.

Un'eccessiva distribuzione di ruoli e responsabilità non è la soluzione migliore per la promozione di un prodotto turistico che in futuro dovrà entrare in gara con altri competitors molto agguerriti.

Probabilmente risulterebbe più indicata una strut-



Un volontario che si dedica quotidianamente alla vigilanza e alla manutenzione lungo la Rete ciclabile Nazionale Britannica.

Interventi generali di ottimizzazione e valorizzazione della rete ciclabile.

- * adeguamento e sagomatura uniforme della sede ciclabile agli standards prestazionali delle e-bike (allargamento della sede, eliminazione curve cieche ecc.);
- * uniformità della sagoma viabile e della segnaletica orizzontale con separazione delle corsie di marcia e dei flussi di traffico pedonale e ciclabile;
- * ulteriore implementazione della segnaletica orizzontale e verticale seguendo le normative regionali del Piano della mobilità ciclistica ed eliminazione delle segnaletiche preesistenti non coordinate;
- * realizzazione di segnaletica turistica indicante la prossimità di monumenti e strutture ricettive con la relativa distanza;
- * realizzazione di bretelle di connessione con le stazioni Fs di prossimità adeguatamente segnalate;
- * realizzazione degli itinerari di arroccamento nelle vallate laterali;
- * risoluzione di tutti gli attraversamenti stradali non ancora regolati per il traffico ciclabile;
- * aumentare l'attrattiva del sentiero con nuovi 'landmark' quali installazioni artistiche durevoli sotto forma di percorsi museali open-air;
- * recuperare tratti del sentiero dall'apparenza monotona e poco attrattivi con la ricomposizione del circostante paesaggio vegetale;
- * localizzare nuovi servizi di ristorazione (bici-grill) lungo il percorso, dotati anche di stalli per la manutenzione veloce della bicicletta (pompa, chiavi, kit riparazione gomme ecc.);
- * rinforzare la rete Bike-Friendly con una capitolato espressamente dedicato alla rete ciclabile e con verifiche periodiche dell'affidabilità degli associati;
- * concordare un protocollo comune riguardante la manutenzione della rete;
- * integrare la rete ciclabile provinciale nel quadro dei grandi itinerari europei (Eurovelo);
- * promuovere accordi con imprese di trasporto per agevolare il trasporto delle biciclette su treni e autobus;
- * sostenere attività e servizi di supporto alla ciclabilità (sostegno ad imprese e start-up che intendono investire in tal senso) anche con l'obiettivo di migliorare l'offerta esistente;
- * monitoraggio costante delle infrastrutture sia nella verifica delle quote di utenza, sia nel controllo dell'efficienza della rete (manutenzione ecc.);
- * centro unico di segnalazione di eventuali problemi, mancanze, segnalazioni da parte di utenti;
- * riposizionare a un livello superiore la promozione del Sentiero Valtellina e della ciclabile della Valchiavenna nei programmi di sviluppo turistico provinciale;
- * valutare l'opportunità, a livello di posizionamento sui mercati specie esteri, di mantenere o modificare la denominazione di Sentiero Valtellina a favore di una denominazione più vicina alla fruizione ciclistica;
- * migliorare il piano di comunicazione della rete ciclabile (e in particolare per la ciclabile della Valchiavenna) con un più sostanzioso intervento sui social network e sui media con strumenti video più flessibili e più incisivi;
- * coordinare la promozione della rete ciclabile fra i siti web dei Consorzi turistici e il sito ufficiale di Valtellina Turismo;
- * redarre un Piano generale per la mobilità ciclistica provinciale nella direzione di istituire un Distretto ciclistico di Valtellina nel quale siano orientate le diverse declinazioni del turismo in bicicletta secondo le vocazioni del territorio;
- * necessità di corsi di formazione per utenti, gestori, tecnici che intendono occuparsi della rete ciclabile provinciale al fine di favorire una corretta educazione alla mobilità in bicicletta, un efficiente supporto agli utenti in termini di accoglienza, un'adeguata preparazione ad affrontare le tecniche di costruzione e manutenzione della rete;
- * realizzazione di un velodromo in Bassa Valtellina per favorire all'attività sportiva del futuro Distretto e centro di promozione e diffusione del ciclismo nelle diverse sue forme;
- * definire con esattezza le responsabilità oggettive e le pertinenze nei tratti della rete non di proprietà pubblica.

tura operativa specifica, riservata esclusivamente alla gestione della rete ciclabile. E per gestione si intende manutenzione ordinaria e straordinaria, sviluppo della rete, promozione.

Se il sistema finora adottato di conferire alle diverse Comunità Montane il compito della manutenzione e del miglioramento della rete nelle tratte di loro pertinenza dà risultati positivi è naturalmente conveniente proseguire in questo senso ma evidentemente dietro una 'cabina' di coordinamento

generale che stabilisca una programmazione, piani di manutenzione periodici, interventi straordinari ecc. Finora si ha notizia che il solo intervento, per così dire 'globale', sul Sentiero Valtellina è stato quello relativo alla posa della segnaletica e dei cippi chilometrici finanziato dalla Provincia.

Un ufficio, dotato di autonomia decisionale e un budget annuale, che si occupi della rete ciclabile provinciale è necessario e deve avere i seguenti obiettivi:



vigilare sulla rete e mantenerla in efficienza secondo accordi con i vari Enti territoriali;

* promuovere il suo futuro sviluppo in collaborazione con gli Enti locali;

* raccogliere le segnalazioni degli utenti, fornire informazioni e materiale, gestire le prenotazioni;

* coordinare le attività degli operatori privati interessati a promuoversi nel settore del cicloturismo attraverso l'attivazione di un marchio di qualità del prodotto;



Un bike-festival del Sentiero Valtellina è un'occasione per lanciare il prodotto sul mercato nazionale.

* promuovere attività di formazione e di conoscenza riguardo al settore del ciclo-turismo;

* organizzare eventi;

* gestire l'attività di comunicazione attraverso i social-media e i media tradizionali.

Un ufficio di questo genere non deve sostituirsi all'imprenditoria dei privati per la fornitura dei servizi (ricettività, assistenza, guide, noleggio ecc.), ma deve coordinare le loro attività entro un quadro organico e non competitivo. Naturalmente occorre personale adatto ai vari compiti che si richiedono: dal manovale stradale che ripara la segnaletica all'esperto di informatica per quanto riguarda la comunicazione, dal tecnico progettista al promoter turistico. Non è esclusa anche una eventuale collaborazione di volontari, magari a partire dalle Guardie ecologiche. Un'iniziativa che sulla Rete ciclabile del Regno Unito ha ottenuto buon successo è stata di affidare a pensionati ancora attivi una bicicletta, un vistoso giubbotto giallo e un minimo di attrezzatura con l'incarico di percorrere quotidianamente un tratto di percorso per vigilare sulla sicurezza, sull'integrità delle opere e provvedere, in caso, a piccoli lavori di manutenzione e di supporto agli utenti (riparare una gomma, dare indicazioni stradali). Fare infine da deterrente al vandalismo.

8. Dal prodotto turistico alla creazione del Distretto ciclistico della Valtellina.

Se la rete ciclabile diventerà l'elemento portante di nuove forme di turismo è pur vero che la domanda dei potenziali utenti su due ruote non si esaurisce qui. Come rilevano gli studi più recenti (The Future of Cycle Tourism in the Alps, 2015), la moltiplicazione delle tipologie di biciclette (mtb, fat-bike, enduro, bici da turismo, dirt-bike, fixie, city bike, gravel, folder bike, vintage bike ecc.) e delle preferenze dei clienti ha prodotto una diffusa segmentazione del settore ed è necessario fornire a tutti una risposta specifica. Ad esempio per i pendolari in bicicletta con bici pieghevoli una maggior flessibilità sul trasporto delle bici sui mezzi pubblici e stalli di parcheggio presso le stazioni. Per gli appassionati di enduro e downhill delle piste specifiche, per quelli di biciclette gravel dei lunghi percorsi sterrati e via dicendo.

All'interno delle stesse tipologie di biciclette si sta osservando uno spostamento di preferenze e di attitudini.

Con l'apparizione delle biciclette gravel (simili per certo versi alle bici da ciclocross ma ancor più robuste) che possono affrontare con agilità lunghi percorsi off-road, i nuovi modelli di mountain-bike si stanno progressivamente spostando verso il campo d'azione dell'enduro e della down-hill dove accumulare adrenalina pura nelle discese folli o nei passaggi più tecnici. Tutto questo produce effetti sul piano della programmazione degli interventi sul territorio. Infatti, in questo caso, la domanda si orienterà sempre più verso percorsi da discesa trascurando obsoleti itinerari per mountain-bike che devono essere ripensati in un'ottica più versatile. Naturalmente sono le competizioni, i raduni,

i test delle ditte produttrici a favorire e a spingere per tali modificazioni, a tutto vantaggio di nuove quote di mercato. Ma è necessario governare a livello globale tale interesse che ormai coinvolge un numero sempre più ampio di praticanti e risolve, molto più dell'escursionismo, la crisi degli sport invernali.

È la strada che sta seguendo il Trentino Occidentale (Val di Sole) con l'istituzione del Bike-land (<http://www.valdisolebikeland.com>), ovvero di un'area estensiva (80 kmq) ove praticare tutte le specialità del ciclismo, ovvero 'easy, mtb, gravity, road'. I suoi numeri sono effettivamente da capogiro: 40 tour cross country e marathon, 1000 km di percorsi per mtb, tre piste ciclabili per oltre 100 km, 3 adrenalina bike-park, 13 trails enduro mountain, 13 trail downhill, tre grandi salite teatro del Giro d'Italia, 1 bike park per bambini.

La Valtellina e la Valchiavenna non mancano certo di queste risorse, ma esse non paiono ancora integrate in una sola e globale offerta turistica. Di fatto ogni comprensorio turistico, ogni vallata può esprimere una sua 'identità ciclistica' da valorizzare nell'insieme. Se l'Alta Valle è la patria delle 'gran fondo', delle grandi salite del Giro, dell'enduro e del down-hill, la Media e la Bassa Valle possono invece sorreggere il ciclo-turismo di carattere culturale che unisce qualche ora in bicicletta con programmi di benessere e di eno-gastronomia. L'estensione degli itinerari verso le valli laterali dà spinta al turismo in e-bike alla scoperta dei paesaggi, mentre le strade forestali e i sentieri a quote più alte tornano ad essere patrimonio della mountain-bike. Al tempo stesso le città, sul modello di Tirano, possono realizzare piccoli ma attraenti circuiti ciclabili urbani e negli immediati dintorni al servizio degli ospiti degli alberghi o dei turisti di giornata.

Di più, nella provincia di Sondrio manca un velodromo che possa soddisfare le aspettative delle numerose società ciclistiche locali - sono ben 21 le società ciclistiche sportive affiliate alla Fci nella provincia di Sondrio. Nell'accezione moderna, seguendo quanto ad esempio si sta facendo nel Regno Unito, un velodromo può diventare il vero 'cuore' di un distretto ciclistico dove coltivare la passione delle due ruote con eventi, strutture ricettive, laboratori-scuola, ciclo-officine, palestre, campi gare esterni per bmx, mostre e esposizioni, fiere di settore. Una

4 REQUISITI BASE PER IL SUCCESSO DI UN DISTRETTO CICLO-TURISTICO

- avere strade sicure;
- fornire un'eccellente rete di accoglienza e supporto;
- stimolare l'integrazione con il trasporto pubblico locale;
- attivare una formazione permanente degli operatori del settore ed essere sensibili all'evoluzione del settore bike;
- sostenere la comunicazione e la promozione del prodotto sui media e sui social network.

struttura di questo genere, collocata ad esempio a Morbegno, potrebbe dare ulteriore impulso al perfezionamento e al successo di un Distretto ciclistico della Valtellina.

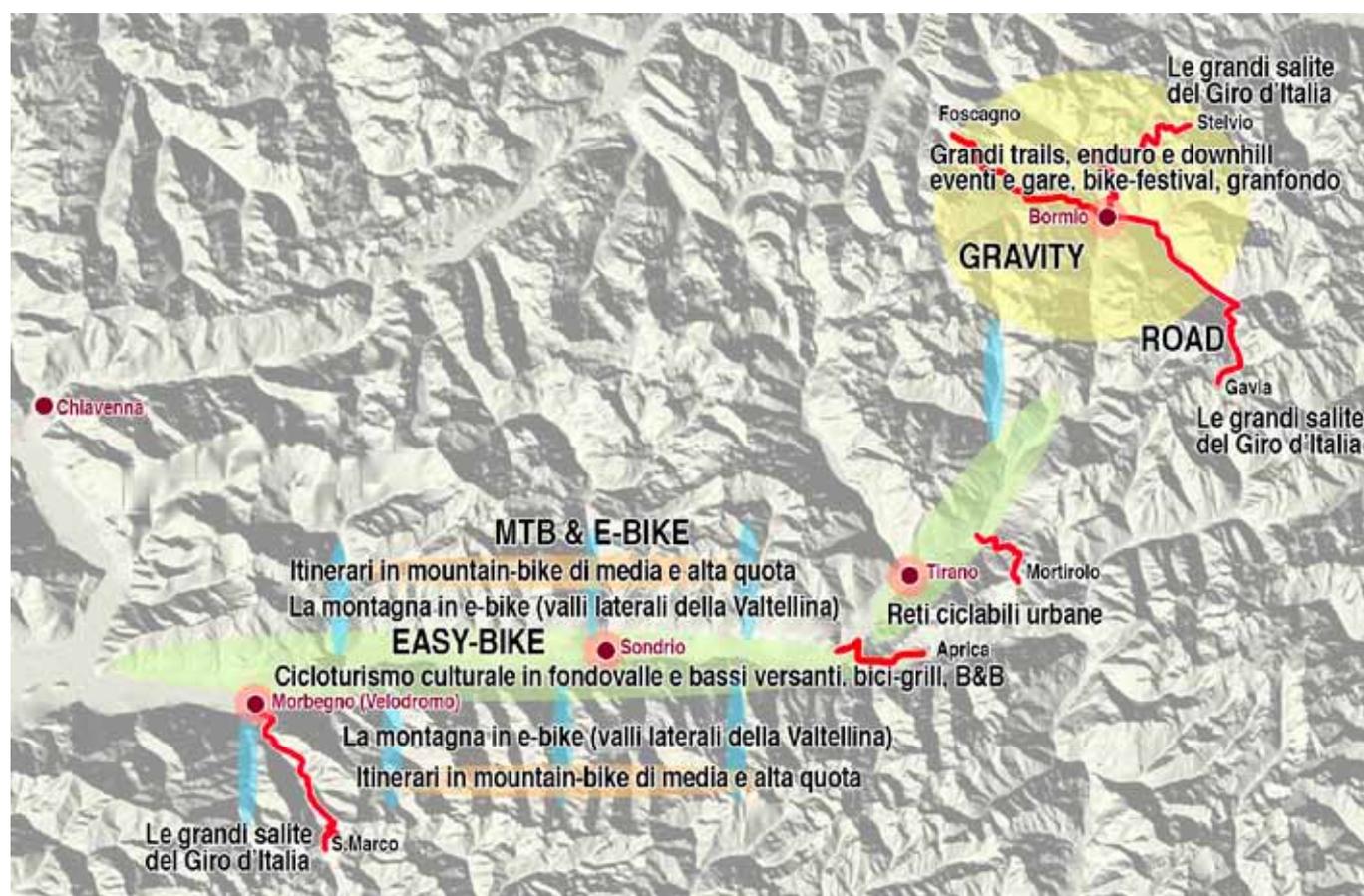
La recente pubblicazione da parte di Valtellina Turismo di una brochure interamente dedicata al comparto 'bike' va proprio in questa direzione ed è indice di una nuova sensibilità sull'argomento. Il disegno schematico di questo potenziale distretto con le sue 'vocazioni' è riportato accanto. Ognuna di queste vocazioni ha grandi prospettive di crescita e sarebbe deleteria una competizione interna volta a offrire il maggior numero di possibilità in un solo luogo, queste invece vanno razionalmente distribuite nell'intera valle dell'Adda a seconda delle inclinazioni, delle capacità, delle esperienze già sperimentate.

In questo senso il Sentiero Valtellina giocherà un ruolo rilevante ma all'interno di un disegno dove ogni itinerario, ogni installazione, ogni servizio servirà a comporre un quadro funzionale e strettamente interconnesso. A questo punto un censimento preciso di tutto ciò che la valle già offre, o potrà offrire nel breve e senza

grossi investimenti, risulta urgente e decisivo. Certamente si avranno delle sorprese nel constatare quanta disponibilità di infrastrutture e di servizi sia già disponibile allo scopo.

Tutto questo darà vita a un Distretto ciclistico o ciclo-turistico valtellinese (ma il medesimo discorso può valere per la Valchiavenna) che, a maggior ragione, potrà competere con i comprensori turistici delle regioni vicine a fregiarsi del titolo di 'più grande bike-area d'Italia'. Un'operazione di questo genere richiede un grande sforzo collaborativo non solo fra gli enti turistici del territorio, ma anche con gli operatori privati del turismo, con le associazioni amatoriali e con tutti i prestatori di servizi legati alle due ruote, dalla bike-officina all'agriturismo di qualità, dall'albergatore al noleggiatore di biciclette.

I risultati si potranno constatare anche a breve tempo se si considera che la Valtellina gravita sul più vasto bacino di utenza ciclistica d'Italia, ovvero la Lombardia che conta il maggior numero di praticanti. Fornire loro un 'terreno da gioco' di alta qualità e di facile accessibilità è certamente una carta da giocare.



Questo schema mostra in sintesi le 'vocazioni' della Valtellina, secondo le varie declinazioni ciclistiche, nella prospettiva dell'istituzione di un Distretto ciclistico.

8.1. Un velodromo a Morbegno?

Nell'idea di rendere la Valtellina il 'luogo' ideale dove praticare ciclismo in ogni stagione, e soprattutto in quella invernale, non deve mancare una struttura adeguata per l'attività su pista che permetterebbe alle numerose società sportive della valle e agli amatori di svolgere sessioni di allenamento o 'scuola di ciclismo' anche nei mesi invernali. Diversificando il progetto del Distretto ciclistico attraverso le varie vocazioni territoriali, certamente la Bassa Valtellina sarebbe la deputata per una struttura di questo genere poiché accoglierebbe un bacino d'utenza certamente ampio, gravitante anche sul Lario e la Valchiavenna.

Morbegno potrebbe essere la location ideale per un velodromo coperto nella dimensione standard di un anello da 200 metri che potrebbe essere ospitato nel padiglione fieristico opportunamente ristrutturato. La struttura potrebbe essere facilmente smontabile in caso di altra funzione dell'impianto e poi rimontabile, ad esempio, nel periodo invernale.

Seguendo il modello britannico, che ha trasfor-

mato in pochi anni anonimi velodromi in vere cittadelle dello sport (si veda in particolare l'esperienza del Lee Valley VeloPark di Londra), il velodromo valtellinese potrebbe arricchirsi di una palestra interna per spinning e attività motorie, di un'officina per le riparazioni con noleggio di biciclette da pista, di un bar-ristoro, di un eventuale centro di medicina sportiva, di un bike-shop, di una pista esterna per bmx e altro ancora.

Il velodromo di Montichiari, in provincia di Brescia, sviluppa attività di questo tipo e gestisce l'impianto con un intenso calendario di riunioni sportive alternato alla libera attività degli amatori che possono accedere alla pista con un biglietto d'accesso, di modica spesa, e l'eventuale affitto della bicicletta da pista.

La vicinanza al Sentiero Valtellina costituirebbe un'ideale integrazione al futuro velodromo valtellinese esattamente come avviene da anni ormai nel velodromo UCI di Aigle in Svizzera dove i numerosi ciclo-turisti di passaggio apprezzano, ad esempio, la cucina etnica del bike-grill ospitato nell'impianto.



In alto a sinistra, una simulazione del posizionamento di un velodromo all'interno del Polo fieristico di Morbegno. Sotto, alunni di una scuola di ciclismo nel velodromo UCI di Aigle. A destra, la veduta esterna del velodromo.

