

Proposta progettuale “Ciclovia del Cielo”

Verso una realizzazione partecipata
di un itinerario di lunga percorrenza in quota
dedicato all’(E-)MTB lungo la Valle Camonica

Autori

Isidoro De Bortoli,
Philipp Corradini,
Elisa Ravazzoli

Eurac Research -
Istituto per lo Sviluppo
Regionale

Contributo tecnico

Guido Calvi,
Gianpietro Bolis
Comunità Montana
Valle Camonica



INTRODUZIONE	4
IL PROGETTO CICLOVIA DEL CIELO	6
FASE 1: POSIZIONAMENTO DEL “PRODOTTO CICLOVIA DEL CIELO”	12
Il contesto territoriale di riferimento	12
Accessibilità al territorio	13
Il <i>management</i> della destinazione turistica	14
I segmenti del “mercato bici”	15
FASE 2: LA CREAZIONE DEL “PRODOTTO CICLOVIA DEL CIELO”	18
Individuazione del percorso della Ciclovia del Cielo	18
Costruzione e messa in rete del percorso Ciclovia del Cielo	19
Piano strategico dedicato al percorso cicloturistico Ciclovia del Cielo	21
1 Fase conoscitiva	22
Identificazione e analisi dei siti di particolare rilevanza (ciclo)turistica e punti di interesse	22
Identificazione e analisi dei servizi ricettivi e di ristorazione	23
Analisi della domanda di trasporto all’interno della valle e studio dell’intermodalità dello stesso	23
Studio della cartellonistica esistente e breve tassonomia di riferimento	24
Identificazione e coinvolgimento dei portatori di interesse	28
2 Fase di diagnosi	29
Definizione fisica del percorso	29
Conoscenza del percorso ed individuazione e definizione delle criticità strutturali	30
3 Fase di progettazione	31
Le regole del gioco e la definizione delle priorità di intervento	31
Programmazione degli interventi e valutazione finanziaria	32
Definizione degli interventi straordinari e integrativi	33
FASE 3: SVILUPPO DELLA “BRAND IDENTITY”	35
Identità e struttura del <i>brand</i> “Ciclovia del Cielo”	35
Definizione dei temi del <i>brand</i> e posizionamento sul mercato digitale	36
FASE 4: DEFINIZIONE DELLA GOVERNANCE	40
Individuazione dei modelli di riferimento	40
Definizione della <i>membership</i> gestionale e creazione del “sapere” intorno al prodotto cicloturistico	41
Strutturazione delle risorse umane e finanziarie	43
I COSTI DELLE AZIONI DI PROGETTO	44
BIBLIOGRAFIA	47

Introduzione

Il presente documento ha la finalità di presentare i risultati di un lavoro di studio e approfondimento sviluppato dai ricercatori dell'Istituto per lo Sviluppo Regionale di Eurac Research in relazione alla possibile realizzazione del percorso cicloturistico denominato **“Ciclovia del Cielo”**.

Dopo aver preso visione del lavoro svolto negli anni recenti dal Servizio Parco Adamello e Tutela Ambientale, i ricercatori di Eurac hanno analizzato la documentazione preliminare, studiato la cartografia relativa al percorso esistente, ed effettuato un periodo di ricerca sul campo. Questa fase conoscitiva ha portato non solo a testare parti del tracciato in questione, ma anche a valutarne le criticità ed i punti di forza nonché a definire i passi da intraprendere per sviluppare un prodotto cicloturistico autentico e di successo, capace di promuovere le valenze naturali e culturali della Valle Camonica. Durante la ricerca sul campo, i ricercatori di Eurac hanno anche incontrato i principali portatori di interesse e verificato le capacità ricettive del territorio. Sono stati altresì organizzati due incontri partecipativi volti a presentare una panoramica generale di idee preliminari e progettualità affini già sviluppate.

Il lavoro presentato in questo rapporto suggerisce molteplici indirizzi, spunti, suggerimenti e linee guida utili e finalizzate alla realizzazione partecipata di un itinerario di lunga percorrenza dedicato all'(E-)MTB lungo la Valle Camonica.



Dopo una breve **incipit** di presentazione del progetto “La Ciclovía del Cielo”, il documento è strutturato in cinque parti; ogni parte presenta contenuti, indirizzi e azioni di possibili fasi progettuali future, da implementare all’interno di una progettualità di ampio respiro ma anche in fasi tra loro indipendenti e consequenziali.

La **Fase 1** consiste nel posizionamento del “Prodotto Ciclovía del Cielo” in coerenza sistemica con le caratteristiche geomorfologiche del territorio. Si darà spazio all’incoraggiamento di ampie analisi di mercato attinenti al prodotto cicloturistico “E-MTB” senza trascurare il mondo bici *tout court*.

La **Fase 2** si riferisce alla creazione del “Prodotto Ciclovía del Cielo” a partire da una attenta individuazione del percorso e del ruolo di cerniera della ciclovía dell’Oglio. In questa fase si dovrà definire un piano strategico per lo sviluppo del percorso Ciclovía del Cielo utile a fornire una lettura critica dell’esistente e una visione strategica a breve e lungo termine.

La **Fase 3** lavora sullo sviluppo della “*Brand Identity*” necessaria a trasmettere al turista potenziale un messaggio specifico e a differenziare il prodotto in modo chiaro e trasparente.

La **Fase 4** definisce la necessità di individuare un modello di governance idoneo a coordinare l’offerta con l’esperienza turistica complessiva, promuovendo la collaborazione sinergica tra differenti attori e definendo il modello preferibile di gestione del “Prodotto Ciclovía del Cielo”.



Il progetto Ciclovía del Cielo

Il progetto ha la finalità di esaltare le valenze paesaggistiche, naturalistiche, storico-culturali ed etnografiche presenti nelle terre alte camune in chiave turistica attraverso la realizzazione di un **itinerario cicloturistico** denominato “Ciclovía del Cielo”, che ha la peculiarità di **svilupparsi a quote medio-elevate** e di **percorrere la Valle Camonica da Nord a Sud**, attraverso boschi, prati pascoli, alpeggi, intercettando antichi borghi di interesse storico/etnografico.

Il filo rosso di questo percorso cicloturistico è la valorizzazione **dei paesaggi tipicamente alpini**, la **distanza dalle grandi vie di comunicazione**, e la possibilità di **visitare e fruire la Valle Camonica restando a quote medio-elevate**. Se ben strutturato e sviluppato, questo itinerario consentirà al fruitore di vivere un’esperienza unica: di entrare in stretto contatto con la natura incontaminata della valle, di visitare paesaggi selvaggi e molto suggestivi, ma nello stesso tempo anche di conoscere le peculiarità storico-culturali presenti e di fruire delle attività di natura antropica. L’itinerario va dagli ambienti alpini in quota, caratterizzati anche dalla presenza dei resti militari della Grande Guerra, al mondo antico degli alpeggi, ai rifugi alpini disseminati lungo percorsi esistenti all’attraversamento di paesi vallivi e di alta quota, contenendo tutti gli elementi necessari alla creazione di un prodotto turistico di qualità.

La peculiarità del progetto consiste nel fatto che l’itinerario cicloturistico non viene sviluppato ex novo, ma risulta dal **collegamento e dalla messa in rete delle centinaia di sentieri già presenti** all’interno del territorio, alcuni dei quali in ottimo stato e attualmente fruibili, altri ancora da sistemare per essere fruibili in bicicletta. L’idea è di creare un collegamento funzionale tra differenti realtà della Valle Camonica, sviluppando un itinerario comprensoriale dalla forte identità; un percorso che intercetti siti di rilevanza culturale come i parchi delle incisioni rupestri, che attraversi borghi di montagna di interesse etnografico e che si snodi attraverso boschi, prati coltivati, pascoli e foreste. Nello stesso tempo, l’intenzione è di costruire un percorso che possa anche aprire il territorio all’esterno e connetterlo con realtà limitrofe che offrono ciclovie simili (Valtellina e Trentino), promuovendo il turismo culturale e sportivo.

Realizzare la Ciclovía del Cielo consentirebbe alla Valle Camonica non solo di ampliare la propria offerta turistica e di potenziare questo indotto economico, ma anche di creare un presidio per gli ambienti alpini più alti in quota da proteggere, tutelare e valorizzare.

Il percorso della “Ciclovía del Cielo”

Il percorso della Ciclovía del Cielo, nella sua strutturazione attuale, prevede una lunghezza di quasi **400 km** per un dislivello complessivo attivo di oltre **16.000 m**. Il punto di partenza, così come l’ideale punto di arrivo, è stato collocato dinnanzi alla **stazione ferroviaria del comune di Darfo Boario Terme**. La scelta è stata orientata da ragioni di opportunità e strategicità: la stazione ferroviaria rappresenta un punto facilmente raggiungibile con diverse modalità di trasporto e il comune di Boario Terme è allo stesso tempo dotato di strutture ricettive di livello medio-alto. L’intermodalità dei servizi e dei collegamenti, come verrà approfondito in seguito, sarà estremamente rilevante nell’implementare scelte strutturali e funzionali alla corretta gestione dell’itinerario.



Figura 1
L'andamento altimetrico
della Ciclovía del Cielo

Il percorso è attualmente concepito per una percorribilità in senso orario, senza tuttavia escludere la possibilità di promuoverlo anche nella direzione opposta. Ciò rappresenta un punto di forza significativo in quanto permette di replicare ed allo stesso tempo diversificare la stessa esperienza con livelli di difficoltà diversificati e diversamente distribuiti, di garantire esperienze panoramiche, comunque, diverse e soprattutto di dare al fruitore la possibilità di “ritornare”. Ritornare per fruire delle innumerevoli e significative valenze di carattere naturalistico, storico-culturale ed enogastronomiche che si incontrano lungo il tracciato incontrano diverse caratteristiche identitarie, proprie della Valle Camonica che permettono al fruitore di vivere persone, luoghi, racconti alla base dell’idea di comunità camuna.

Il tracciato individuato si mostra attualmente in **buone condizioni** e si adatta ad essere percorso sia con una MTB muscolare (con difficoltà elevate), ma soprattutto con una E-MTB, mezzo al quale la presente strategia farà costantemente riferimento. Al fine di rendere percorribile alcuni dei tracciati individuati, si renderanno necessarie sostanziali migliorie, in modo da portare il percorso ad alti livelli di sicurezza e percorribilità. Proprio per questo dovranno essere garantiti, sulla base delle risorse finanziarie richieste, dei requisiti standard di riferimento, che andranno a costituire il minimo livello di adeguamento funzionale del percorso per una percorribilità che garantisca buoni livelli di sicurezza e continuità.

La rappresentazione cartografica che segue mette inoltre in chiara evidenza come il percorso proposto intersechi ed al tempo stesso **attraversi il tessuto amministrativo esistente** nella quasi totalità dei comuni presenti. Visto in una prospettiva sinergica con la Ciclovía dell’Oglio, fondamentale dorsale di congiunzione e raccordo come spiegheremo in seguito, il tracciato è un importante collegamento tra realtà vicine ma morfologicamente dissimili. Un filo rosso che vuole essere parte integrata di una realtà identitaria molto forte come quella camuna e che vuole essere strumento aggregante di un prodotto turistico che rappresenta il futuro del *destination management*.

Il tracciato è un importante raccordo tra realtà vicine ma morfologicamente dissimili. Un filo rosso che vuole essere parte integrata di una realtà identitaria molto forte come quella camuna e che vuole essere strumento aggregante di un prodotto turistico che rappresenta il futuro del *destination management*.

Figura 2
*La composizione amministrativa
 del territorio attraversato*



Un percorso, tanti percorsi

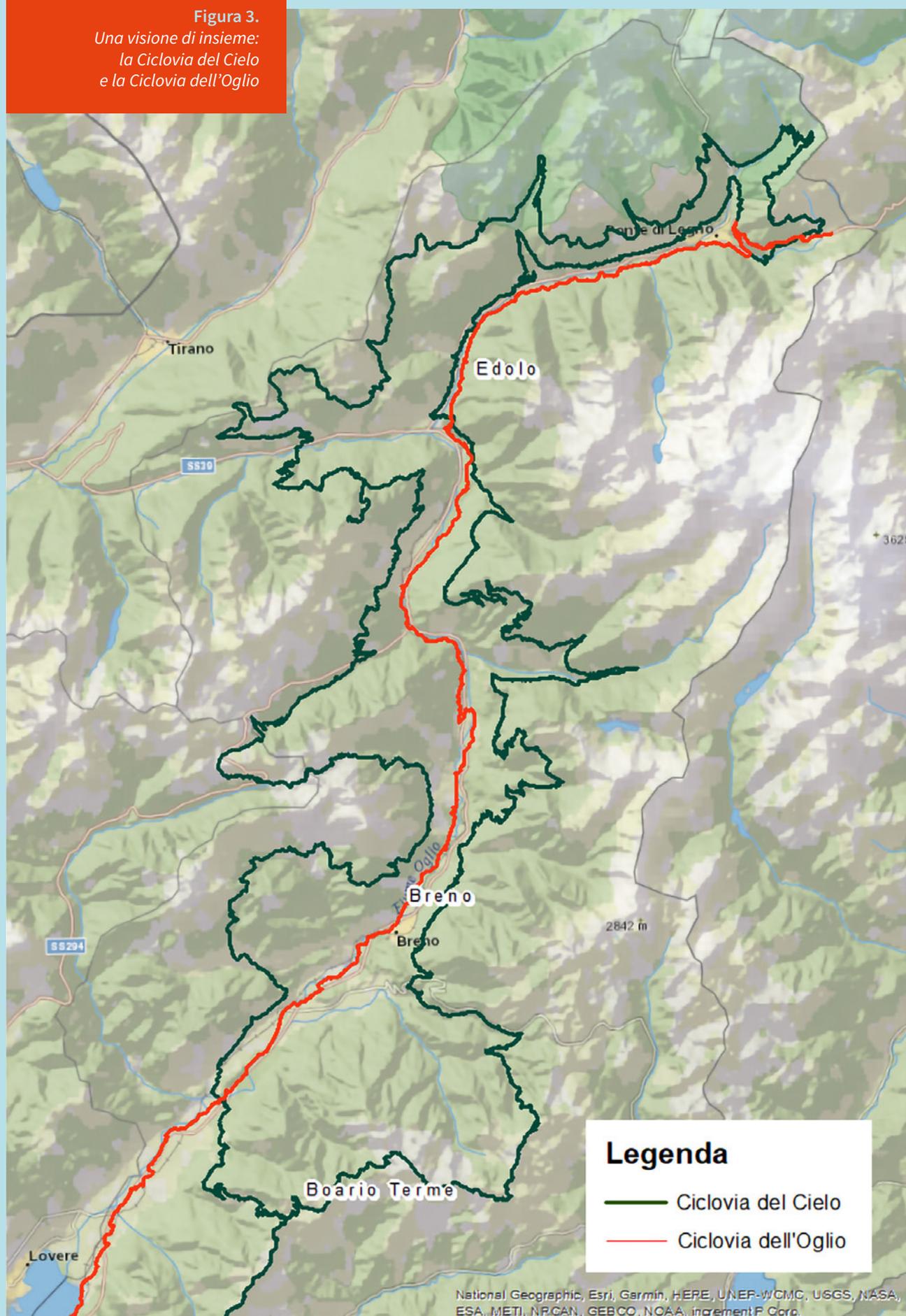
La lunghezza e la complessità dell'itinerario proposto, insieme alla "linearità" e alla "semplicità" della Ciclovía dell'Oglio, offrono la concreta possibilità di individuare ulteriori soluzioni concentriche che vanno ad arricchire l'offerta cicloturistica in termini di itinerari proposti. Come una "matrioska", infatti, la Ciclovía del Cielo potrà e dovrà contenere ulteriori soluzioni possibili, capaci di insistere sul percorso ed allo stesso tempo rientrare a valle tramite soluzioni alternative che trovano nella Ciclovía dell'Oglio un importante punto di raccordo e di appoggio. La proposta verrà meglio definita in seguito ma è importante precisare da subito come il presente lavoro sia inteso a costruire e gestire un prodotto dalle molteplici funzionalità e potenzialità. Le soluzioni concentriche che verranno proposte sono di fondamentale importanza al fine di proporre soluzioni alternative in termini di durata e difficoltà ed al tempo stesso per consentire all'ospite di usufruire di un'offerta turistica variegata capace di metterlo nella condizione di scegliere l'opzione che maggiormente lo soddisfa.



La seconda importante particolarità del progetto è rappresentata dalla potenzialità di **suddividere l'itinerario proposto in "tappe"**. Lo richiede la lunghezza indicata prima di tutto, ma anche la complessità stessa del tracciato. La suddivisione in tappe dovrà seguire criteri di selezione ben definiti che facciano riferimento a indicatori come complessità, lunghezza, punti di appoggio e di ricarica disponibili, elementi di particolare interesse culturale o naturalistico, possibilità di pernottamento, etc. In fase preparatoria, considerando lunghezza e dislivello giornalieri, sono ipotizzabili **10/12 tappe** all'interno dell'itinerario stesso, la cui strutturazione dovrà essere parte fondamentale del lavoro a venire.



Figura 3.
Una visione di insieme:
la Ciclovía del Cielo
e la Ciclovía dell'Oglio



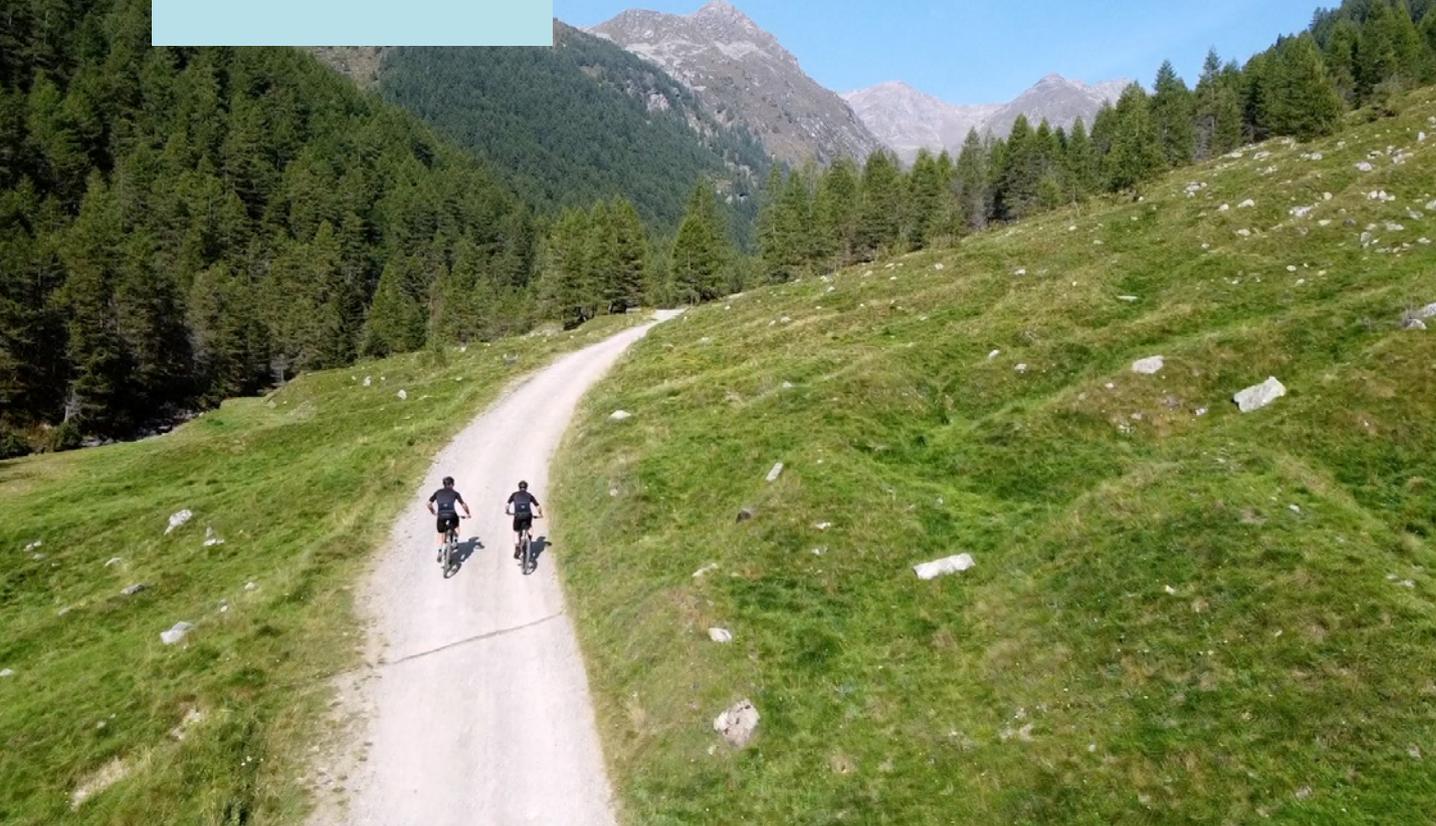
Tipologie di interventi

Al fine di renderlo un prodotto cicloturistico di qualità, l'itinerario dovrà poter contare sulle migliori infrastrutture come, ad esempio, colonnine di ricarica E-bike, tracciati *GPX* di alta qualità, sistemi di informazioni coordinati e multilingue, sistema informativi su ricettività della zona e punti di interesse. Considerata l'eterogeneità degli interventi e delle misure richieste, le azioni da porre in essere potranno essere sintetizzate come di seguito:

- **Interventi ordinari:** volti al miglioramento della viabilità esistente, nella sistemazione del fondo del tracciato, controllo della vegetazione invadente, rimozione del materiale di intralcio etc.;
- **Interventi straordinari:** volti alla sistemazione di fondi molto sconnessi, misure che necessitano dell'ausilio di mezzo meccanico, taglio invasivo di vegetazione, realizzazione di opere di drenaggio, messa in sicurezza di crinali o realizzazione di opere di sistemazione straordinarie di vario genere;
- **Interventi per la creazione di nuovi collegamenti/strutture:** volti all'eventuale innesto di percorsi di raccordo/unioni di percorsi integrati in una prospettiva di ottimizzazione dell'offerta cicloturistica integrata. Installazione di nuova cartellonistica direzionale o centrale di ricarica, posizionamento di totem informativi, etc.

Tutti questi interventi sono puntualmente definiti in calce al presente documento. Una stima indicativa dei costi di infrastrutturazione è visibile anche nel capitolo relativo ai costi delle azioni di progetto.





Fase 1: Il contesto territoriale di riferimento

posizionamento del “Prodotto Ciclovía del Cielo”

La Valle Camonica, con una fisionomia decisamente allungata, è una delle vallate più estese delle Alpi Centrali. Si sviluppa su una lunghezza di circa 90 km e su di una superficie di circa 1.320 km², che dalla Corna Trentapassi (Lago di Iseo) arriva fino al Passo del Tonale, Passo dell'Aprica e Passo del Gavia. È incuneata fra i massicci alpini Adamello-Presanella e Ortles-Cevedale, entrambi con altitudine superiore ai 3.500 m s.l.m., ed è attraversata dal fiume Oglio, quinto fiume italiano per lunghezza, componente strutturale della Rete Ecologica Regionale Lombardia. Il fiume rappresenta l'elemento orografico centrale del territorio vallivo, nel quale confluiscono numerosi torrenti. Il sistema acqua non si esaurisce con il fiume Oglio ma è costituito da laghi alpini (Lago Moro, Lago d'Arno), bacini imbriferi artificiali connessi alla produzione di energia idroelettrica e intimamente legati alla cultura locale.

Il territorio della Valle Camonica presenta una quota altimetrica variabile, dai circa 200 m s.l.m. del fondovalle ai 3.554 m s.l.m. delle cime più alte dei massicci dei gruppi dell'Adamello. Proprio tale scarto altimetrico costituisce criticità e opportunità allo stesso tempo: se da un lato tale elemento contribuisce all'acuirsi dell'isolamento di numerose borgate alpine, dall'altro genera paesaggi unici e incontaminati, potenziali risorse attrattive per forme di turismo autentico, in cui natura e uomo coesistono in un rapporto di reciproco rispetto e sviluppo.

Il capitale ambientale della Valle Camonica, costituito dal sistema delle reti ecologiche regionale e provinciale e dalla Rete Natura 2000, è un elemento prioritario per la conservazione della biodiversità, dell'identità culturale e per lo sviluppo economico del territorio. Sono inclusi all'interno del territorio camuno il Parco regionale dell'Adamello, con un'estensione di circa 510 km² e parte del Parco Nazionale dello Stelvio, che insieme alla Riserva naturale Incisioni rupestri di Ceto, Cimbergo e Paspardo, alla Riserva naturale delle valli di Sant'Antonio, Val Brandet e Valle di Campovecchio, nel Comune di Corteno Golgi e ai numerosi parchi locali, costituiscono il patrimonio naturale diffuso lungo tutta la vallata.

Il capitale culturale della Valle Camonica possiede caratteristiche identitarie forti e un patrimonio unico al mondo: primo sito italiano ad essere inserito nella Lista del Patrimonio Mondiale dell'UNESCO, l'Arte Rupestre della Valle Camonica costituisce la punta di diamante dell'intera valle. Ad esso si aggiunge un'attiva rete museale ed eco museale (Concarena Montagna di Luce, Bosco degli Alberi del Pane, Museo Archeologico di Cividate), numerosi beni culturali architettonici e artistici puntuali, e molti edifici industriali dismessi, a memoria del recente passato produttivo dell'area.

Al patrimonio culturale materiale si aggiungono le molteplici produzioni tipiche locali (Silter, Fatulì, castagne, miele, frutticoltura, vino), difese dal marchio "Sapori di Valle Camonica", e il ricco patrimonio immateriale di tradizioni locali, che sono elementi di crescente attrazione per un turismo responsabile e sostenibile.

Accessibilità al territorio

Gli accessi principali alla Valle Camonica avvengono prevalentemente lungo la direttrice Nord-Sud, nonostante siano presenti collegamenti verso Est ed Ovest.

L'arteria stradale di riferimento è rappresentata dalla strada statale 42 del Tonale-Mendola (SS42) che attraversa integralmente la Valle Camonica e conduce in direzione sud-ovest verso Bergamo, Milano e Brescia ed in direzione nord-est verso Trento e Bolzano. Dalla statale SS42 si diramano differenti livelli infrastrutturali che portano a percorrere vallate laterali e a connettere il territorio camuno con le regioni e provincie limitrofe. Molte di queste ramificazioni sono strade provinciali secondarie di accesso ai comuni, altre sono antiche mulattiere o percorsi agro-silvo pastorali, attualmente usati anche per l'escursionismo naturalistico e per il ciclo-turismo.

- A **sud** il collegamento alla Valle Camonica avviene attraverso la strada SS42 che attraversando la valle cavallina collega la vallata alla città di Bergamo, costeggiando il Lago di Endine. Il collegamento con la città di Brescia avviene invece attraverso la strada provinciale 510 Sebina Orientale che costeggiando il lago d'Iseo fino a Pisogne si congiunge alla SS42.
- A **nord** i collegamenti avvengono prevalentemente attraverso la SS42 e i passi montani: a nord-est il passo del Tonale collega la Valle Camonica con la Val di Sole (Provincia di Trento), mentre il Passo Gavia, Passo Mortirolo e il Passo dell'Aprica sono il collegamento con la media e alta Valtellina (Provincia di Sondrio). I passi sono anche ottimi collegamenti a est e ovest: Il passo Crocedomini collega la valle alla Valle Trompia (provincia di Brescia) mentre il Passo della Presolana connette il territorio camuno alla Valle Seriana (Provincia di Bergamo).

Il sistema del trasporto pubblico della Valle Camonica è costituito dalla rete di autobus che connettono i comuni in maniera discontinua e non capillare, e dalla **linea ferroviaria Brescia-Iseo-Edolo**, che, partendo dalla stazione dei treni di Brescia, costeggia in circa h 1,20 il lato orientale del lago d'Iseo e arriva fino a Edolo. Le stazioni principali che si trovano lungo il lago sono: Iseo, Sulzano, Pisogne, Darfo Boario Terme, Breno, Capo di Ponte, Cedegolo, Edolo. Per raggiungere Ponte di Legno è necessario utilizzare gli autobus in partenza dalla stazione di Edolo. Per raggiungere la Svizzera è possibile prendere gli autobus che da Edolo raggiungono Ti-

rano, da cui è possibile prendere il Bernina Express, il noto trenino rosso riconosciuto patrimonio dell'umanità, che dalla stazione di Tirano porta a St. Moritz.

In aereo, la Valle Camonica è accessibile dall'aeroporto di Bergamo – Orio al Serio (da cui dista 90 km), dall'Aeroporto di Verona (da cui dista 110 km), dall'aeroporto di Milano Linate (da cui dista 140 km) e dall'aeroporto di Milano Malpensa (da cui dista 190 km). Gli aeroporti sono raggiungibili con il trasporto pubblico mediante la linea ferroviaria Brescia-Iseo-Edolo o servizi autobus di linea che connettono la Valle Camonica alle stazioni ferroviarie di Bergamo, Milano e Verona, da cui è possibile prendere gli autobus in direzione degli aeroporti.

Il management della destinazione turistica: prospettive future per la gestione di un “prodotto cicloturistico” in Valle Camonica

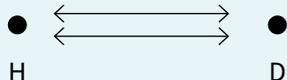
La gestione delle destinazioni turistiche come la Valle Camonica è caratterizzata da una tale complessità da richiedere capacità di *governance* molto forti. Le destinazioni turistiche, infatti, devono sapere tutelare, valorizzare e promuovere diversi elementi che afferiscono al patrimonio culturale, ambientale e socioeconomico al fine di creare prodotti turistici autentici. I prodotti turistici fruibili dal cliente finale sono il risultato di un lavoro di cooperazione tra una moltitudine di attori territoriali locali, collegati eterogeneamente al settore turistico. La gestione di questa complessità è spesso competenza delle DMO (*Destination Management Organization*), le quali fungono da tramite tra i diversi operatori del settore turistico, dando una chiara direzione strategica, creando e gestendo i prodotti turistici del territorio ed essendo responsabili della promozione della destinazione turistica nei diversi mercati di origine. Queste attività sono strettamente connesse alla soddisfazione delle aspettative esperienziali del potenziale turista.

Il turista, infatti, è alla ricerca di un'esperienza positiva “memorabile”, la quale emerge dall'unione di **diversi elementi dell'attrattività turistica** (Buhalis, 2000), elencati come segue:

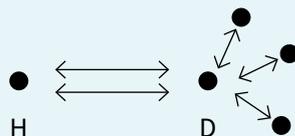
- **Attrazioni**, che possono essere di carattere naturalistico, culturale, immateriale, o collegate a eventi;
- **Accessibilità**, collegata al sistema dei trasporti e degli itinerari;
- **Servizi turistici**, che possono comprendere strutture ricettive e di ristorazione, diverse attività commerciali e altri servizi turistici;
- **Pacchetti turistici**, creati da intermediari e committenti prima dell'esperienza turistica;
- **Attività esperienziali**, che possono essere strettamente collegate alle motivazioni che spingono il turista a visitare una destinazione specifica (ad esempio l'escursione in bici);
- **Servizi aggiuntivi**, come banche, poste, edicole e ospedali.

All'interno delle esperienze turistiche possibili che una destinazione turistica può offrire, il **cicloturismo** può essere definito come una forma di **turismo “itinerante”**, nel quale l'attività ciclistica è una parte integrale dell'esperienza turistica complessiva. L'attività fisica si traduce in diverse “forme” di movimento, che includono il movimento in bici nella propria destinazione di pernottamento, i movimenti a stella con la visita a più destinazioni e la percorrenza di itinerari lunghi con pernottamenti in diverse strutture situate lungo il percorso [FIG. 4].

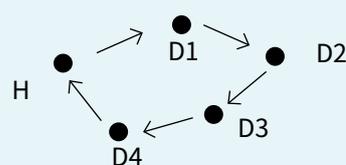
PUNTO SINGOLO [RESORT]



MOVIMENTI A STELLA



PERCORSI



Soprattutto durante lo spostamento in bici su itinerari a lunga percorrenza, che comporta l'attraversamento di un alto numero di destinazioni, la necessità di offrire al turista un prodotto turistico omogeneo può aumentare ulteriormente la complessità gestionale in quanto si deve tenere conto di diversi livelli di qualità dell'infrastruttura ciclistica e turistica. Conseguentemente, se inseriti in un contesto cicloturistico di ampio respiro, gli elementi dell'attività turistica sopra menzionati (Meng, & Han, 2018) vengono adattate come segue:

- Le **attrazioni** possono essere apprezzate sia svolgendo l'attività fisica, che fermandosi a visitarle;
- L'**accessibilità** all'interno del contesto cicloturistico è collegata principalmente alle necessità della presenza di corsie dedicate e di collegamenti multimodali che includano il trasporto bici e che garantiscano un accesso diretto e veloce ai punti di partenza individuati;
- I **servizi ricettivi** devono includere forme flessibili di pernottamento, che considerino le diverse tipologie di movimento dei cicloturisti. Queste vanno da movimenti sporadici all'interno di una destinazione specifica o visite a molteplici destinazioni con pernottamento prolungato in una struttura singola (i cosiddetti movimenti a "stella" come sopra rappresentati in FIG. 1), allo spostamento su percorsi di lunga percorrenza con pernottamenti in diverse strutture lungo l'itinerario. Quest'ultimo implica la necessità di offrire possibilità di pernottamenti brevi (anche di una sola notte). Oltre alle classiche forme di ristorazione (ristoranti, osterie, bar, ecc.), il prodotto cicloturistico necessita della possibilità di distribuzione di vitto lungo gli itinerari, come ad esempio chioschi e fontane.
- I **pacchetti cicloturistici** devono comprendere tour prenotabili con guide e idealmente un accesso facilitato al trasporto intermodale;
- Al centro del cicloturismo è collocata **l'attività ciclistica**, la quale può essere vista in un'ottica attiva (l'attività fisica) e passiva (assistere a eventi ciclistici);
- Oltre ai classici **servizi aggiuntivi**, il prodotto cicloturistico necessita di servizi orientati alla salvaguardia della sicurezza del ciclista, nonché della sua attrezzatura.

I segmenti del "mercato bici": breve analisi sull'andamento del mercato legato al mondo della bicicletta

Per promuovere uno sviluppo appropriato del cicloturismo in Valle Camonica e dedicato al prodotto cicloturistico Ciclovía del Cielo, si renderà necessario **condurre adeguate ricerche di mercato**, con particolare attenzione al mercato della bicicletta *tout court*. In particolare, attraverso una **ricerca congiunta** si dovranno individuare le tipologie di biciclette che siano in grado di:

- Adattarsi alla tipologia di percorsi e alla topografia del territorio;

Figura 4

Le "direzioni" del cicloturista

- Orientarsi tra segmenti/tendenze del mercato che sono in forte crescita;
- Individuare il segmento che inquadra il **Target Explorer Guest** (prima fase del ciclo dell'esperienza turistica);
- Soddisfare le tendenze ondulative del mercato cicloturistico attuale;

Il risultato di questa analisi congiunta di settore è l'individuazione **di tre segmenti di mercato per la strategia di sviluppo della Ciclovía del Cielo**. I tre segmenti afferiscono a uno sviluppo di lunga visione, volto da subito a non escludere aprioristicamente mercati di vicino interesse, ma inizialmente non adeguati a strategie di investimento specifiche:

- *Gravel bike*
- **MTB e E-MTB**
- *Sportive Trekking e E-Trekking-Biking*

Tra i tre segmenti sopra indicati, **il mercato della E-bike** sarà il primo settore di riferimento e dovrà rappresentare il centro della strategia di sviluppo di prodotto sin dall'inizio. Sono in primis **ragioni morfologiche**, il **dislivello complessivo** e la **lunghezza del percorso** di riferimento che orientano con precisione la scelta. Il percorso sinora analizzato si è dimostrato particolarmente impegnativo dal punto di vista altimetrico e allo stesso tempo "tecnico" se si considerano tratti specifici che insistono sullo stesso.

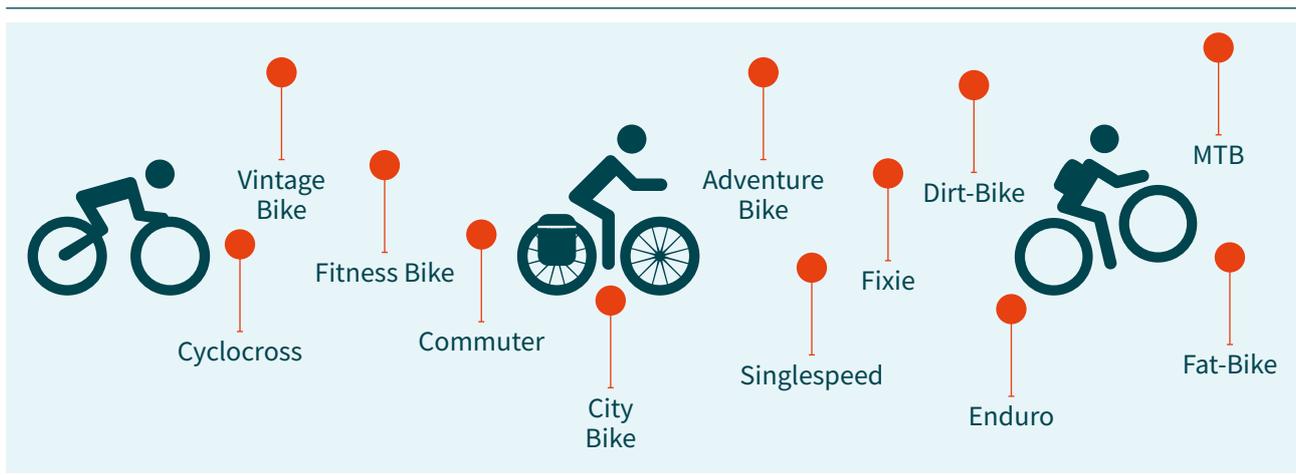


Figura 5
I "segmenti" del mercato bici

A ciò vanno aggiunte **specifiche ragioni di mercato**. La tendenza più che positiva iniziata nel 2020 anche a causa della pandemia di Covid-19 è stata confermata nel primo semestre del 2021. Le stime di ANCM (Associazione Nazionale Ciclo Motociclo Accessori) indica un numero di vendite pari a +44% nel 2020 rispetto al 2019, mentre nel primo periodo del 2021 la crescita è stata del +12%. Sono quasi 157 mila le bici a pedalata assistita vendute in Italia tra gennaio e giugno 2021 a dimostrazione che il comparto delle biciclette elettriche è stato quello trainante dell'intero settore se si considerano in valore assoluto tutte le unità vendute.

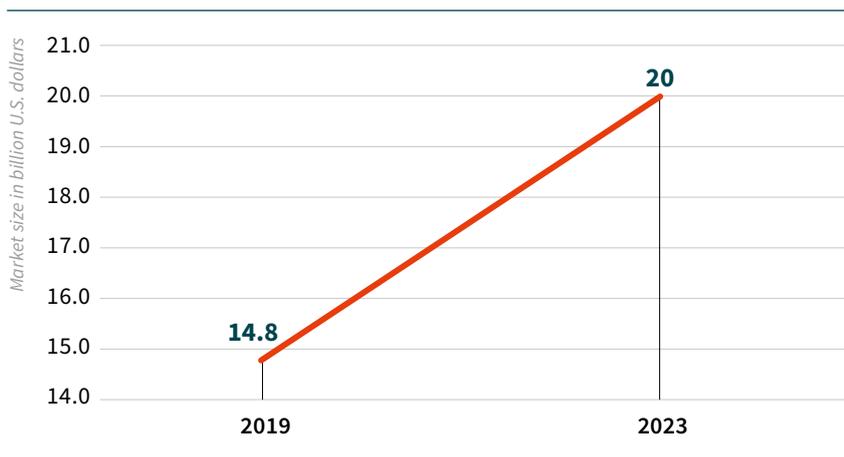


Figura 6
Stime di vendita nel settore E-bike sino al 2023 (Statista, 2021)

L'attività di ricerca condotta da Eurac in Valle Camonica ha inoltre evidenziato come il **mercato di riferimento sia ampiamente conosciuto dagli operatori di settore** che confermano la costante crescita della domanda. Allo stesso tempo vedono l'offerta limitata dalle tempistiche della produzione internazionale. All'interno del territorio si è altresì consapevoli di come il settore sia in costante evoluzione e richieda pertanto un aggiornamento continuo e dedicato su componentistica, manutenzione, riparazione e tecnica di guida dei mezzi. L'attività di *renting* è altamente attiva e l'estate 2021 ha registrato una crescita esponenziale della domanda.

AZIONI DI INDIRIZZO

- Analisi dettagliata del mercato E-bike in relazione al contesto di riferimento
- Acquisto di report di settore e dati statistici di riferimento
- Analisi morfologica dettagliata del percorso di riferimento (studio fisico in loco dell'intero tracciato)
- Attività di *scouting* da parte di agenzie
- Segmentazione GIS e inserimento dell'itinerario nelle piattaforme cartografiche di riferimento (Komoot, Outdooractive, ecc.)
- Analisi dettagliata del contesto territoriale di riferimento





Fase 2:

la creazione del “Prodotto Ciclovia del Cielo”

Individuazione del percorso della Ciclovia del Cielo

Lo studio del percorso della Ciclovia del Cielo si è basato su di un primo tracciato elaborato su cartografia GIS. **L’analisi correttiva** è stata implementata da un approfondimento cartografico partecipato che ha visto coinvolti diversi attori locali, profondi conoscitori del territorio oggetto di analisi. Sono state pertanto indicate varianti possibili al tracciato originario, sulla base di linee operative suggerite da Eurac e sulla base di emergenze morfologiche e criticità già note agli attori coinvolti.

Si sono pertanto delineate, in accordo con Eurac, delle linee guida di base, imprescindibili per una più corretta e accurata individuazione del percorso cicloturistico:

1. In primis, l’esigenza di garantire **continuità** al percorso. Con ciò si intende un tracciato scevro da interruzioni puntuali che ne impediscono una percorribilità sicura e aderente alla traccia proposta. L’elemento della continuità dovrà essere tenuto in profonda considerazione nel prosieguo della definizione del percorso stesso. La discontinuità, infatti, costituisce un forte deterrente nella perfetta fruizione dell’esperienza cicloturistica, spesso condizionata dalle **emozioni positive** raccolte.
2. Di pari importanza va considerato il tema della **sicurezza**. Con ciò si intende l’esigenza di garantire la possibilità di porre un percorso che non esponga il cicloturista a rischi definibili “altamente probabili” sulla base di valutazioni tecniche specifiche. Tali rischi vanno assolutamente evitati eliminando pericoli o interruzioni lineari atti a compromettere una fruizione funzionale dell’itinerario. Una scala dei rischi possibili sarà un utile strumento correttivo per la corretta individuazione del percorso definitivo.
3. Sulla base del target di riferimento, andrà anche considerato il **grado tecnico richiesto** nell’affrontare il percorso. Ciò è fondamentale perché va anch’esso a incidere sul piano della **sicurezza percepita**. Un percorso perché possa diventare altamente frequentato e “godi-

bile” sotto il punto di vista dell’esperienza fisica non deve proporre un grado tecnico troppo elevato. Eurac nel corso degli incontri fatti ha mostrato come tali valutazioni possano essere fatte sulla base di scale di riferimento precise che analizzino l’intero percorso in questa direzione (si è altresì mostrato l’esempio di Livigno). Tali valutazioni dovranno essere condivise sin da subito con il (ciclo)turista, al fine di garantire informazioni giuste e orientate all’esperienza concreta.

4. Ultimo, ma non meno importante punto, è **il paesaggio**. È fondamentale che il percorso attraversi elementi paesaggistici di alto valore emozionale. Altresì sono importanti **luoghi e tradizioni**. La ciclovie deve essere interpretata come un’esperienza sensoriale che coinvolge beni immateriali ed immateriali. In questa direzione, il prodotto Ciclovie del Cielo potrà anche fungere da attivatore di processi e attività economiche in disuso per mancanza di offerta e al tempo stesso potrà attivare un processo conoscitivo dei luoghi estremamente importante.

Costruzione e messa in rete del percorso Ciclovie del Cielo

Lo studio del percorso Ciclovie del Cielo e la sua dettagliata individuazione non prescindono da una approfondita analisi della rete dei percorsi ciclopedonali presenti sul territorio di progetto, che dovrà garantire le caratteristiche idonee a supportare un’adeguata domanda di mobilità alternativa, piacevole da usarsi, con un alto grado di sicurezza, percorribile con il giusto sforzo e con un elevato livello di attrattività.

In questa direzione Eurac, sin da subito ha messo in rilievo l’importanza di **implementare il processo di valorizzazione e gestione dell’esistente Ciclovie dell’Oglio**. Nella complessa progettazione della Ciclovie del Cielo, la Ciclovie dell’Oglio rappresenta un prezioso **strumento di raccordo** e al tempo stesso agevola la possibile diversificazione della proposta di itinerari alternativi.

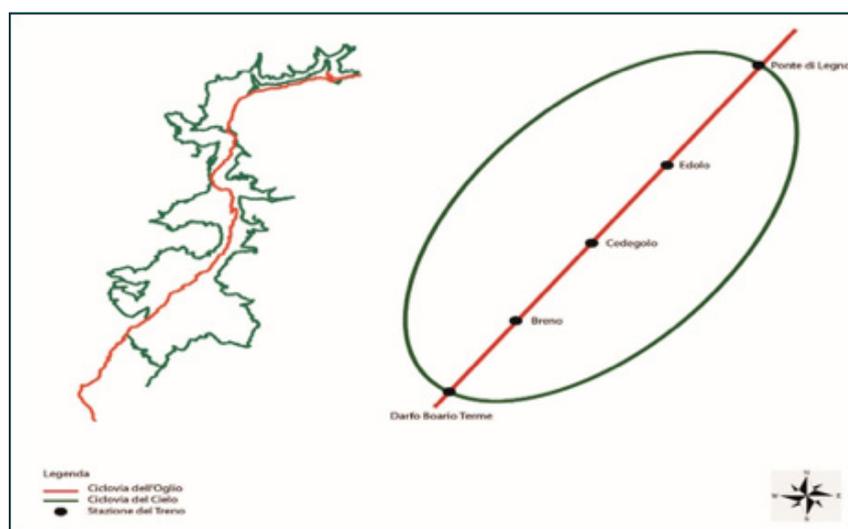


Figura 7
Ciclovie del Cielo e Ciclovie dell’Oglio come parti sinergiche di un unico prodotto

La Ciclovie dell’Oglio potrebbe essere considerata come una “**cerniera**” capace di fungere da giuntura strategica nella definizione di più itinerari intermedi e possibilmente concentrici. Questo lavoro di ulteriore diversificazione dell’offerta turistica è richiesto anche dalla lunghezza dell’itinerario di partenza pensato per la Ciclovie del Cielo e si rende utile al

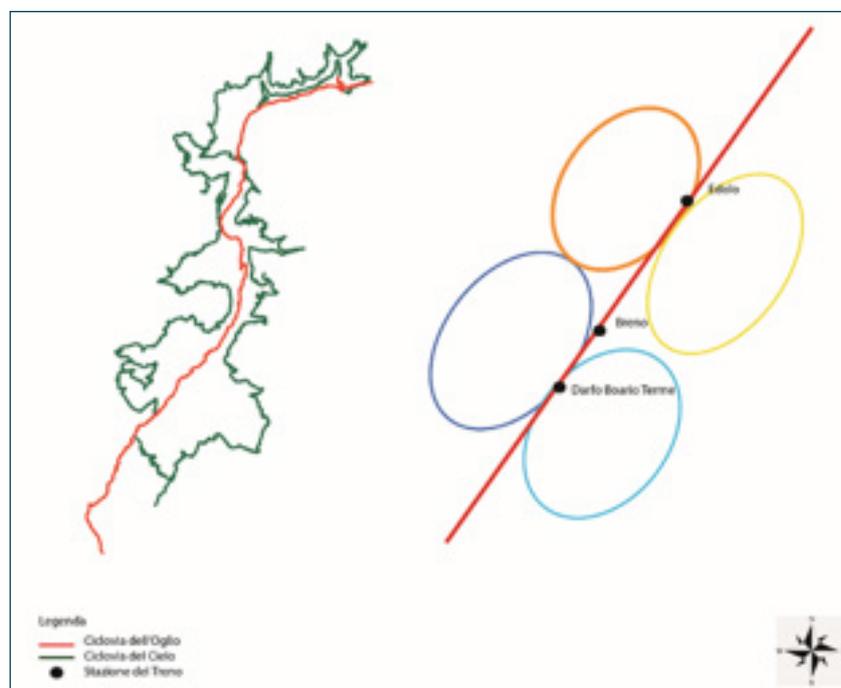
fine di differenziare il prodotto in commento in più proposte tra loro alternative e al tempo stesso sinergiche [FIG. 7]. La lunghezza complessiva del tracciato della Ciclovía del Cielo, attualmente allo studio e così come analizzata durante gli incontri tenutisi con gli attori locali in fase di studio, è superiore ai **400 km**. Una distanza importante e composita sia in termini di complessità gestionale sia per quanto concerne il futuro monitoraggio della stessa. Eurac ritiene che tutto ciò non debba essere considerato un elemento deterrente in fase di realizzazione ma debba ritenersi piuttosto un elemento di sfida fondamentale per raggiungere il **carattere di unicità** che spetta alla Ciclovía del Cielo. Sono infatti pochissimi e assolutamente differenziati gli itinerari di lunga percorrenza dedicati alla MTB. Eurac ha effettuato una ricerca catalogando brevemente alcune ciclovie a lunga percorrenza, dimostrando come non vi siano esperienze simili legate a un territorio identitario come quello della Valle Camonica.

Tabella 1
Alcuni esempi di ciclovie di lunga percorrenza dedicate alla MTB

CICLOVIE LUNGA PERCORRENZA	LUOGO	LUNGHEZZA
Ciclabile Auronzo-Somadida-Misurina-Lavaredo	Dolomiti	27 km (salita) + 27 km (discesa)
Ciclabile delle Dolomiti	Dolomiti	57.21 km
Strada delle Malghe di Caltrano	Asiago	35 km
Ciclovía del Volturno	Fiume Volturno	144.5 km
Ciclovía Alta Murgia	Puglia	65 km

Eurac ha immaginato la composizione visiva dell’offerta come da rappresentazione nell’immagine sottostante.

Figura 8
La Ciclovía del Cielo e le possibili declinazioni “a sistema” nel territorio della Valle Camonica



Ciò premesso, lo sviluppo della Ciclovía del Cielo deve puntare a far diventare **l’intera Valle Camonica una destinazione cicloturistica organizzata e riconosciuta** affinché la sua forza economica possa esprimersi appieno all’interno di un mercato, come quello del “mondo bici”, che

rappresenta una parte fondamentale del futuro del “*destination management*” [FIG. 9]. In questa prospettiva, Eurac vede nella Ciclovía del Cielo un laboratorio sperimentale di indubbia forza e un contenitore di proposte turistiche capaci di unire la valle nella condivisione di un prodotto idoneo a intercettare la domanda con garanzie qualitative alte e aderenti al territorio in cui si innesta. Tuttavia, l’esperienza di Eurac ha evidenziato come il lavoro sull’identificazione e definizione del percorso della Ciclovía del Cielo richieda ulteriori approfondimenti. L’approccio sinora adottato dalla Comunità di Valle è corretto perché inclusivo e partecipato ma dovrà necessariamente coinvolgere anche la componente istituzionale della valle. Inoltre, Eurac ritiene necessario predisporre un piano strategico dedicato al prodotto Ciclovía del Cielo.

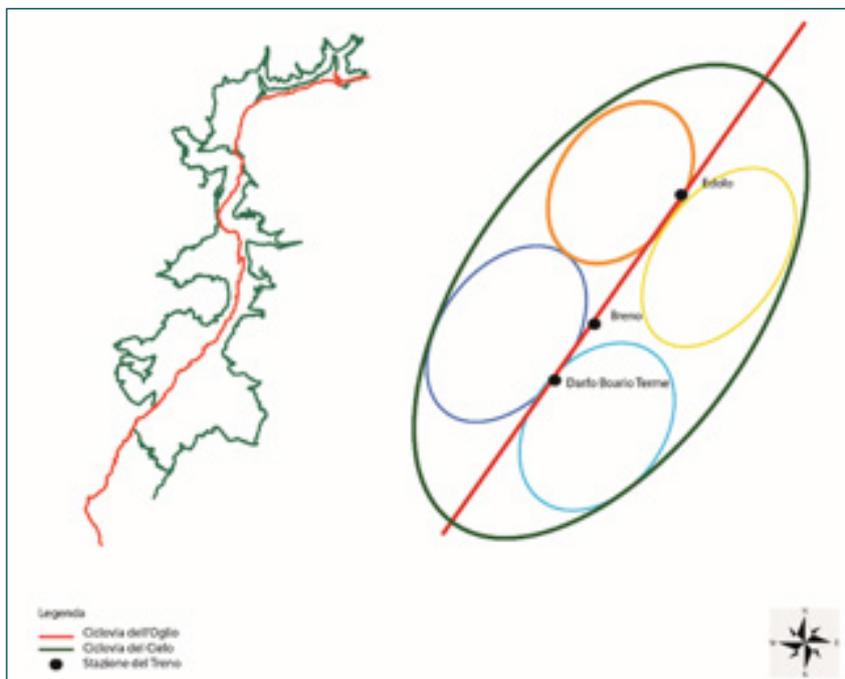


Figura 9

La Ciclovía del Cielo in una prospettiva inclusiva di strutturazione dell’offerta

Piano strategico dedicato al percorso cicloturistico Ciclovía del Cielo

Sulla base di quanto esposto nei paragrafi precedenti, Eurac ritiene necessaria la realizzazione di una *masterplan* di riferimento, capace di collocare il prodotto all’interno del contesto di area vasta. Il *masterplan* è uno **strumento di programmazione strategica** finalizzato a definire una visione futura dell’ambito in esame, a fornire una **lettura critica dell’esistente** e una **visione strategica a breve e lungo termine**, individuando i soggetti interessati, le possibili fonti di finanziamento, gli strumenti e le azioni necessarie alla sua attuazione.

Il *masterplan* per il percorso Ciclovía del Cielo consentirebbe, sulla base di una analisi delle risorse territoriali presenti, delle criticità e delle potenzialità dell’area, di capire **cosa e come mettere in rete i percorsi cicloturistici esistenti in alta quota** al fine di creare una **infrastruttura cicloturistica con una forte identità**, capace di diventare un pezzo importante dell’industria turistica della Valle Camonica. Inoltre, il *masterplan* per il percorso Ciclovía del Cielo consentirebbe di definire le azioni e gli strumenti più adatti per uno sviluppo turistico del territorio, in grado di determinare con la presenza di visitatori un presidio del territorio, una valoriz-

zazione delle valenze culturali e paesaggistiche esistenti e una attivazione del tessuto produttivo, portando anche benefici socioeconomici.

Il *masterplan*, nel lavoro preparatorio proposto da Eurac, si dovrebbe sviluppare principalmente in tre fasi (che verranno spiegate nei paragrafi successivi):

- 1. Fase conoscitiva** in cui verranno mappate le risorse esistenti (naturali, culturali, ricettive ecc.) evidenziandone criticità e potenzialità;
- 2. Fase diagnosi:** definizione fisica del percorso, definizione di una visione strategica, obiettivi da raggiungere, azioni da intraprendere, un cronoprogramma degli interventi e investimenti da realizzare nonché l'individuazione dei finanziamenti da ottenere per realizzare le azioni;
- 3. Fase di progettazione:** realizzazione delle azioni previste nei tempi definiti.

In termini di metodo, all'interno di questo processo sarà di fondamentale importanza dialogare con gli amministratori pubblici locali, regionali e i portatori di interesse perché percepiscano una nuova identità del territorio fortemente legata alle potenzialità estrinseche del cicloturismo moderno. Così facendo, sarà fondamentale amministrare e gestire il prodotto "Ciclovía del Cielo" in un'ottica di interesse collettivo condiviso.

1 | FASE CONOSCITIVA

Identificazione e analisi dei siti di particolare rilevanza (ciclo) turistica e punti di interesse

Come evidenziato nel punto "*Il management della destinazione turistica*", l'esperienza turistica è composta da diversi elementi, di cui le **attrazioni** sono una parte fondamentale. Sono diversi i siti visitati dai turisti di riferimento, l'importanza dei quali può variare sulla base di diversi segmenti di mercato.

Un'identificazione iniziale dei siti di particolare rilevanza (ciclo)turistica lungo l'itinerario principale della Ciclovía del Cielo, servirà a creare un quadro di riferimento idoneo a poter valutare l'attrattività turistica del percorso, indipendentemente dall'intensità del legame del singolo segmento turistico riferentesi all'attività ciclistica in generale. Per poter assicurare un'adeguata individuazione dei punti di interesse e la successiva analisi in termini di attrattività, i siti dovranno essere aggregati in due macrocategorie: (1) siti di interesse naturalistico e (2) siti di interesse culturale, con le categorizzazioni proposte:

SITI DI INTERESSE NATURALISTICO	SITI DI INTERESSE CULTURALE
<ul style="list-style-type: none">• Biotopo• Lago/Laghetto• Cascata• Fiume• Parco/Riserva Naturale	<ul style="list-style-type: none">• Museo• Castello/Forte• Abbazia/Monastero/Convento• Monumento• Chiesa/Parrocchia

Considerando la Ciclovía del Cielo la principale "arteria" sulla quale si concentrerà il movimento dei cicloturisti, i diversi siti di interesse dovranno essere evidenziati e analizzati sulla base della loro prossimità e accessibilità in rispetto all'itinerario principale. **L'analisi della prossimità** dovrà tener conto della distanza chilometrica dalla ciclovía differenziando tra siti a <1 km, 1-3 km e >3 km di distanza da percorrere. Il **grado di accessibilità** dovrà essere invece valutato attraverso l'inclusione dell'altimetria e del grado di pendenza, nonché della condizione del percorso (sede dedicata, sede promiscua, single track, strada forestale, ecc.), distinguendo tra: 0 = per niente accessibile

Un'identificazione iniziale dei siti di particolare rilevanza (ciclo) turistica lungo l'itinerario principale della Ciclovía del Cielo, servirà a creare un quadro di riferimento idoneo a poter valutare l'attrattività turistica del percorso.

- 1 = scarsamente accessibile
 2 = accessibile
 3 = facilmente accessibile

Identificazione e analisi dei servizi ricettivi e di ristorazione

Un'ulteriore parte integrante dell'esperienza turistica è composta dai **servizi ricettivi e di ristorazione**. Un iniziale categorizzazione volta all'individuazione degli esercizi ricettivi deve tenere conto delle diverse esigenze dei segmenti cicloturistici. Di seguito la panoramica della categorizzazione possibile:

ESERCIZI ALBERGHIERI	ESERCIZI EXTRALBERGHIERI
<ul style="list-style-type: none"> • 4-5 Stelle • 3 Stelle • 1-2 Stelle • Residence 	<ul style="list-style-type: none"> • Campeggio • Alloggio privato • Esercizio agriturismo • Altro esercizio

Gli esercizi di ristorazione possono essere categorizzati in modo seguente:

ESERCIZI DI RISTORAZIONE		
<ul style="list-style-type: none"> • Ristorante • Chiosco 	<ul style="list-style-type: none"> • Pizzeria • Bicigrill 	<ul style="list-style-type: none"> • Osteria • Bar

Considerando la crescita esponenziale del mercato E-Bike, durante il processo di individuazione e analisi di questi servizi, un'informazione aggiuntiva dovrà riguardare la presenza di punti di ricarica che insistono sul percorso. Si tratterebbe in questo caso di individuare i cosiddetti **“punti di interesse per la mobilità cicloturistica”**.

Come già accennato, l'evoluzione dell'E-bike ha conosciuto negli ultimi anni un forte impulso e ha consentito di scoprire il cicloturismo come “forma di vacanza” a una fascia di utenza che in precedenza non impiegava le due ruote per questa tipologia di spostamenti. L'utilizzo dell'E-bike offre la possibilità di poter allargare notevolmente il bacino di potenziali cicloturisti, ma necessita anche di alcuni importanti accorgimenti infrastrutturali. Il più importante è la presenza omogenea (e numericamente soddisfacente) di stazioni di ricarica. Non meno importante è la messa in sicurezza delle stesse: sia lungo il percorso, sia in prossimità di luoghi di ristoro o di pernottamento, l'utente deve sentirsi sicuro nel momento in cui affida la propria bicicletta al punto di ricarica, certo di ritrovarla dopo la sua pausa. La **fase dell'“esperienza”** ha inizio nell'istante in cui il potenziale cicloturista intraprende la sua avventura verso la destinazione scelta. Il livello di qualità della rete è in questa fase sintetizzabile nell'offerta di un insieme di servizi/prestazioni, di cui il (ciclo)turista deve poter essere diretto fruitore. Essi includono, tra gli altri, possibilità di noleggio bici con criteri di qualità definiti, presenza di punti di ricarica per E-bike con distribuzione omogenea sul territorio, parcheggi bici custoditi, punti raccolta bike sharing, segnaletica semplice. L'analisi della prossimità e accessibilità dovrà essere inclusa altrettanto per gli esercizi ricettivi e ristorazione, basandosi sempre sull'itinerario della Ciclovía del Cielo.

Analisi della domanda di trasporto all'interno della valle e studio dell'intermodalità dello stesso

La **domanda di trasporto (o domanda di mobilità)** si riferisce al numero di viaggi che gli utenti con determinate caratteristiche sono disposti a

fare sotto un dato set di condizioni (tempo di viaggio, costo, sicurezza, comfort, sicurezza, ecc.) in un determinato periodo di tempo (ora, giorno, ecc.). La domanda di trasporto dipende sia dalla localizzazione delle attività e dei servizi sul territorio sia dall'offerta del sistema di trasporto (infrastrutturazione, gestione, ecc.). Lo studio della domanda di mobilità serve a stimare "i carichi" sul sistema di trasporto, cioè il numero di utenti che si serve di un sistema di trasporto esistente o il numero di utenti che si servirebbe di un sistema di trasporto da progettare.

Una volta individuata l'area oggetto di studio, in questa sezione sarà necessario raccogliere dati utili a stimare la domanda di trasporto. Per questo scopo, si adotterà una strategia di raccolta dati sulla domanda con metodo misto, che permette di integrare la raccolta di dati primari e secondari utilizzando metodi quantitativi e qualitativi. La raccolta di dati secondari sarà relativa alla dimensione sociodemografica del territorio, ai volumi di traffico e al comportamento di viaggio degli utenti residenti e turisti (se disponibile). La raccolta di dati primari potrà includere sia indagini osservative quantitative e qualitative e ispezioni stradali in loco, sia dati raccolti attraverso *focus group*.

Analisi dell'offerta di trasporto (o offerta di mobilità) è l'insieme delle infrastrutture (strade, ferrovie, stazioni, fermate, nodi) e dei servizi di trasporto (collettivi ed individuali) disponibili sul territorio agli utenti per effettuare gli spostamenti.

In questa sezione si dovrebbero identificare e cartografare in maniera esaustiva i servizi di trasporto pubblico (TP) a supporto degli itinerari ciclabili esistenti (e in particolare dei percorsi della Ciclovía del Cielo e della Ciclovía dell'Oglio). L'analisi non si dovrà limitare ai soli servizi di trasporto pubblico comunemente intesi (treno, trasporto su gomma), che presentano una scala transnazionale, interregionale o regionale. Dovranno invece essere inclusi nell'analisi anche eventuali servizi a carattere locale, ma rilevanti per aumentare l'accessibilità di un itinerario ciclo-turistico altamente accessibile (per esempio, un servizio navetta che congiunge due punti rilevanti del percorso) e quei servizi integrativi non strettamente assimilabili al TP (per esempio, autobus privati che effettuano servizi di trasporto con bici a seguito), ma che costituiscono un'alternativa all'utilizzo del veicolo privato per muoversi nell'area e che, di fatto, contribuiscono a rendere maggiormente sostenibile lo spostamento.

Per ciascuno di questi servizi è necessario fornire alcune informazioni generali: i punti di origine e di destinazione, il percorso e la distanza coperta. In aggiunta, sono richieste una serie di informazioni integrative utili a comprendere le caratteristiche tecniche del servizio: la tipologia del servizio (in funzione del modo di trasporto), le fermate effettuate e le relazioni multimodali eventualmente presenti in alcune di esse (TP-TP e TP-Ciclovie/itinerari escursionistici), la possibilità di trasportare biciclette, l'operatività del servizio (continuativa, stagionale, festiva, a chiamata). Inoltre, in aggiunta ai servizi offerti, si dovranno identificare le principali lacune o mancanza di collegamenti per tratti ritenuti rilevanti al fine di garantire la continuità del sistema. Laddove il servizio non segue percorsi definiti, sarà sufficiente indicare il punto di partenza o di raccolta. Queste informazioni saranno ancor più utili se fornite in formato *shape*, al fine di predisporre un database dell'intera area di progetto e la visualizzazione dei materiali attraverso specifiche mappe. Una descrizione testuale di accompagnamento è richiesta per rendere più chiaro il contenuto e specificare eventuali dettagli.

Studio della cartellonistica esistente e breve tassonomia di riferimento

La presenza sul territorio di itinerari a diversa scala (la Ciclovía dell'Oglio in primis) rappresenta un punto di indubbia forza per la Valle Camonica.

Per essere funzionali ai fini di uno sviluppo cicloturistico, tali percorsi devono essere integrati con altri elementi, non infrastrutturali in senso stretto, ma a essi inestricabilmente connessi. La **cartellonistica** rappresenta uno di questi. Essa è volta a indirizzare consapevolmente l'utente che si trova in loco, permettendo una corretta identificazione dei (diversi) percorsi da seguire.

Da un punto di vista della pianificazione, la **predisposizione di informazioni chiare** rappresenta una sfida complessa: queste devono essere **sufficientemente dettagliate** per consentire all'utente di non fraintendere il percorso da seguire. Al contempo **non devono essere ridondanti**, per evitare perdite di tempo e non creare confusione visiva. Pertanto, predisporre un valido supporto informativo costituisce un elemento fondamentale nella definizione di percorsi ciclabili disegnati per semplificare gli spostamenti dell'utente.

I diversi percorsi analizzati nel periodo di studio condotto da Eurac dimostra che essi sono attrezzati, a seconda dei casi, sia con appositi segnali di pericolo e di obbligo da Codice della Strada, sia con segnaletiche di indicazione/direzione. Tuttavia, anche nel corso di uno degli incontri organizzati in loco, è emersa nuovamente la scarsa visibilità dei percorsi esistenti in alcuni punti ritenuti strategici, con particolare riferimento alla Ciclovía dell'Oglio. Rappresentando quest'ultima una cerniera di fondamentale raccordo vallivo, sarà necessario apportare opportune migliorie. Al fine di predisporre una tassonomia della cartellonistica si potrà prendere come riferimento il testo "*Segnaletica per itinerari ciclabili (ciclovie) - Documento approvato dal Consiglio Nazionale della FIAB 14 gennaio 2005*" (FIAB, 2005), che fornisce uno schema di diversi segnali utilizzabili per gli itinerari ciclabili. Ciò chiaramente potrà valere per la sola Ciclovía dell'Oglio.

Per quanto concerne la Ciclovía del Cielo sarà necessario creare una segnaletica *ad hoc*, che non si sovrapponga a quella già esistente e capace di coprire possibili criticità. Durante gli incontri partecipativi si è fatto esplicito riferimento a una **segnaletica essenziale e intuitiva**, su punti strategici e di raccordo, riferendosi a una **simbologia chiara e identitaria**. Sono stati rappresentati il modello scozzese delle *Highlands* e quello altoatesino dei classici percorsi MTB.

Figura 10
Esempio di segnaletica presente all'interno del Loch Lomond National Park (Scozia)



Di particolare interesse **l'esempio svizzero, simile a quello scozzese**. La segnaletica sulle strade svizzere è suddivisa in diversi colori: il rosso indica i percorsi raccomandati ai ciclisti, il bianco le strade secondarie, il blu le strade principali, il verde gli indicatori di direzione per accedere alle autostrade e semi autostrade (con divieto per le biciclette) e il giallo indica i sentieri per le escursioni a piedi. I nove percorsi nazionali di *“La Svizzera in bici”* sono dotati di una segnaletica unitaria e iniziano sempre in prossimità di una stazione ferroviaria. I singoli percorsi hanno un numero da 1 a 9 e un nome. Alle biforcazioni e ai raccordi ferroviari, oltre ai simboli dei percorsi, figurano anche indicazioni sulla destinazione e la distanza. I pannelli informativi ubicati alle stazioni ferroviarie e alle biforcazioni illustrano l'offerta nazionale e regionale dei percorsi ciclabili. Questi pannelli sono sempre abbinati alla segnaletica con l'indicazione della destinazione e della distanza. Chiaramente questo approccio ben si adatta a un percorso ciclabile *tout court*.

Si raccomanda pertanto uno studio dettagliato della cartellonistica esistente al fine di attuare un sistema coerente ed integrato di segnaletica dedicata, anche per la Ciclovía del Cielo.

La segnaletica della Ciclovía del Cielo dovrà rispondere ai seguenti requisiti:

- **BASSO IMPATTO:** evitare la proliferazione di cartelli segnaletici, riducendo al minimo la posa di nuovi segnali (per esempio limitandoli all'inizio del percorso o in corrispondenza di deviazioni significative non già indicate o per punti nodali del percorso) e preferendo l'aggiunta di elementi informativi sulle frecce o tabelle già esistenti (per esempio tramite etichette adesive o *QR code* collegati all'app della ciclovía) oppure sui pali di sostegno (tramite l'aggiunta di piccole targhe).
- **DURABILITÀ E PERIODICITÀ DELLA MANUTENZIONE:** in caso di installazione di nuovi elementi di segnaletica preferire materiali durevoli (acciaio, alluminio). Per gli elementi aggiuntivi (etichette adesive, targhette) verificare che i materiali garantiscano una buona durata rispetto all'esposizione agli agenti atmosferici e al deterioramento. In ogni caso prevedere un quadro di verifiche periodiche per il controllo della visibilità delle informazioni e/o della loro validità in caso di variazioni o integrazioni dei percorsi. Si propone di seguito una semplice check-list da utilizzare per i controlli periodici.
- **COERENZA CON LA SEGNALETICA GIÀ INSTALLATA NEI TERRITORI:** a partire dal requisito di basso impatto, nel caso di installazione di singoli elementi di segnaletica si raccomanda di coordinarsi con gli enti gestori per la scelta della tipologia di palo/freccia segnavia e tabella informativa. Analogamente per l'aggiunta di informazioni sulle frecce o sui pali, sarà opportuno coordinarsi con gli enti di riferimento, concordando eventualmente con gli stessi le modalità di verifica periodica. Nell'aggiunta e/o posizionamento ex novo di frecce segnavia o cartelli si raccomanda di seguire questi criteri generali: posizionare al livello più basso l'informazione per l'escursionista a piedi e, se possibile senza stravolgere la segnaletica esistente, più in alto l'indicatore per il ciclista (che solitamente ha una visuale migliore). Le indicazioni per i “ciaspolatori” dovranno essere poste al livello più alto per evitare che vengano nascoste dall'innevamento (e in ogni caso spesso tali indicazioni sono poste su pali dedicati).
- **RICONOSCIBILITÀ:** inserire sempre i loghi del progetto per rendere il **percorso riconoscibile:** il logo sarà apposto sui punti di ricarica, sulle ciclofficine, sui pali segnaletici e come aggiunta sulle frecce segnavia e/o tabelle informative del percorso.

- **PUNTI NODALI DELLA E-CICLOVIA:** a promozione del valore di itinerario “tematico” sarà importante aggiungere almeno sui punti nodali del percorso informazioni sintetiche (logo progetto, nome del punto nodale, *QR code* per le informazioni aggiuntive).
- **USO PROMISCUO/ESCLUSIONI:** installare segnaletica aggiuntiva soprattutto nel caso in cui l’utilizzo promiscuo dei sentieri richieda **limitazioni di velocità** oppure occupazione di **corsie dedicate**. Nel caso sia necessario escludere l’accesso alle biciclette a pedalata assistita a tratti di percorso (in presenza di deviazioni) valutare l’installazione di un **cartello di divieto**. Resta comunque consigliato in fase di pianificazione di itinerari di non coinvolgere percorsi o sentieri il cui uso promiscuo con gli escursionisti a piedi possa anche in futuro rischiare di essere precluso.
- **REGOLE DI COMPORTAMENTO E RESPONSABILITÀ:** è consigliabile installare un cartello (a inizio percorso e/o in prossimità di punti critici) per ricordare di:
 - mantenere velocità adeguata e dare precedenza agli escursionisti (“*Trail Tolerance*”);
 - non uscire dai tracciati, rispettare la natura e non abbandonare rifiuti;
 - chiudere steccati e cancelli dopo il passaggio;
 - non frenare a ruote bloccate;
 - equipaggiarsi adeguatamente sia per la sicurezza che per affrontare la variabilità atmosferica;
 - organizzare percorsi con responsabilità rispetto alla propria preparazione e ricordare i numeri di emergenza.
- **INFORMAZIONI MINIME PER LA TABELLAZIONE INFORMATIVA** da inserire negli elementi di segnaletica (ricordando che a seconda la disponibilità di copertura dati potrebbe non essere possibile accedere alle informazioni online):
 - logo dei comuni su cui insiste il percorso.
 A seconda della tipologia di cartello da posizionarsi potranno essere presenti anche le seguenti informazioni:
 - distanza dalla meta più vicina;
 - distanza dal punto di ricarica più vicino (e direzione per raggiungerlo);
 - distanza dalla ciclofficina più vicina (e direzione per raggiungerla);
 - difficoltà del percorso (soprattutto nel caso di anelli e circuiti).
 Si ricorda infine che, ragionevolmente, mantenere brevi e sintetiche le informazioni nelle frecce segnaletiche dedicate al cicloturista, ne agevola la lettura senza obbligare l’utente a interrompere il percorso. Le informazioni aggiuntive possono essere certamente contenute nel *QR code* applicati oppure nei pannelli informativi di inizio percorso o ancora in caso di deviazioni significative (si veda **Punti nodali della e-ciclovia**).
- **LIVELLI DI DIFFICOLTÀ**
Attualmente il progetto Ciclovia del Cielo non prevede l’adozione di una segnaletica specifica anche sulla base della difficoltà dei percorsi.
In ogni caso si ritiene opportuno riportare come esempio quanto già definito per la classificazione “qualitativa” del Manuale Grafico IDM Provincia di Bolzano, per MTB non a pedalata assistita (IDM, 2018).
 - **Percorso facile:** percorso abbastanza breve senza particolari salite, con fondo in buone condizioni, assenza di pericoli e adatto a famiglie – **segnaletica blu**.

Sarà necessario creare una segnaletica ad hoc, che non si sovrapponga a quella già esistente e capace di coprire possibili criticità. Una segnaletica essenziale e intuitiva, su punti strategici e di raccordo, riferentesi a una simbologia chiara e identitaria.

- **Percorso medio:** percorso con salite a tratti ripide, fondo tale da richiedere idoneo equipaggiamento, presenza di tratti con scarsa visibilità e numerose curve, richiede buone capacità fisiche e sportive – **segnaletica rossa.**
- **Percorso difficile:** percorso lungo e/o ripido con tratti difficili, pendenti e pericolosi, richiede equipaggiamento idoneo e ottime capacità fisiche e sportive – **segnaletica nera.**
- **INFORMAZIONI CORRELATE E COMPLEMENTARI NELLA APP:** nella cartografia dovranno essere segnati i punti di ricarica, le ciclofficine, i punti nodali della ciclovìa.
- **PROGETTI GRAFICI** dei cartelli e/o di targhette e adesivi aggiuntivi: dovranno essere predisposti i progetti grafici e l'esempio di composizione per tutti gli elementi di segnaletica (logo del progetto, *font* per le destinazioni, i punti nodali e le distanze). I progetti grafici in formato vettoriale saranno messi a disposizione dei richiedenti.

Identificazione e coinvolgimento dei portatori di interesse

L'approccio metodologico della presente strategia non trascura l'importanza di un adeguato coinvolgimento di tutti i portatori di interesse nello sviluppo dell'intero progetto, per creare e promuovere un prodotto turistico che rispetti precisi standard di qualità preventivamente stabiliti.

In questa prospettiva, la letteratura diffusa sulla definizione e coinvolgimento dei portatori di interesse è la base di partenza per l'individuazione degli attori che il progetto dovrà coinvolgere. Ogni destinazione turistica comprende un alto numero di portatori di interesse, i quali contribuiscono attivamente o passivamente all'esperienza turistica. Inoltre, questi stakeholder sono collocati in diversi livelli sistemici delle destinazioni turistiche. La creazione e gestione di un prodotto complesso come la Ciclovìa del Cielo, che racchiude diversi punti di interesse e si avvale di una moltitudine di risorse materiali e immateriali, rende necessario un coinvolgimento attivo di questi portatori di interesse, partendo dalla loro individuazione e continuando con il loro coinvolgimento attivo.

Per gestire la pluralità dei diversi portatori di interesse e i loro ruoli, è necessario procedere ad una loro categorizzazione iniziale. Questa categorizzazione dovrà essere eseguita sulla base di tre indicatori: **responsabilità, influenza e vicinanza.**

- La **responsabilità** deve essere vista in un'ottica del progetto complessivo e si rivolge soprattutto a interlocutori e portatori di interesse che seguiranno il progetto attivamente e a coloro che per primi saranno influenzati dalle ricadute progettuali;
- L'**influenza** può essere di carattere formale o informale, e afferisce alla capacità di diversi attori di orientare/condizionare scelte strategiche progettuali, nonché altri portatori di interesse;
- La **vicinanza** si riferisce al livello di prossimità dei singoli attori all'ambiente progettuale.

Introducendo il **fattore "tempo"**, si dovrà tenere conto del fatto che le tre variabili potranno subire alterazioni connesse alle diverse fasi del progetto. Per esempio, un attore potrà avere una bassa responsabilità durante la fase concettuale del progetto, e alta durante la commercializzazione della Ciclovìa del Cielo. Questo comporterà la creazione di obiettivi specifici e la categorizzazione del loro raggiungimento nel breve, medio e lungo termine. Scegliere da subito gli interlocutori con i quali è più urgente rafforzare i rapporti è molto importante: un piano che preveda il coinvolgimento di un portatore d'interesse non strategico può portare a un uso non ottimale

delle risorse e deviare le attività di progetto dalle proprie priorità. Soprattutto gli attori con un'alta responsabilità iniziale saranno chiesti a provvedere a una raccolta di informazioni su portatori di interesse da coinvolgere nelle successive fasi progettuali sulla base della propria competenza tematica e territoriale. Si consiglia la creazione di un database (anche in formato Excel), che dovrà includere le seguenti tipologie di informazioni:

- a. Identificazione degli attori.
- b. Valutazione iniziale della loro influenza e vicinanza utilizzando una scala comprendendo A = Alta, M = Media, B = Bassa.
- c. Informazioni aggiuntive volte alla precisazione della classificazione degli attori.

Una volta individuati gli attori, dovranno essere organizzati degli incontri tematici.

2 | FASE DI DIAGNOSI

Definizione fisica del percorso

Sulla base delle risultanze e delle valutazioni emerse nella fase conoscitiva, si dovrà procedere **alla valutazione fisica del percorso**. Lo scopo di questa azione è duplice: da un lato consente di fare valutazioni dirette sul campo e di individuare e definire le criticità strutturali e qualitative; dall'altro lato porta alla definizione della traccia finale in formato digitale *GPX*.

La **conoscenza fisica del percorso** è una prerogativa fondamentale della sua possibile commercializzazione e l'identificazione di criticità strutturali e qualitative è essenziale per costruire un percorso totalmente fruibile.

La **raccolta del dato GPX** è di fondamentale importanza perché andrà a rappresentare il punto di riferimento di base per la navigazione turistica. Non solo, esso permetterà di meglio definire anche il supporto cartaceo, sempre importante e imprescindibile dal comune utilizzo di dispositivi elettronici. L'analisi dovrà identificare i punti di campo poco coperti, condurre una rappresentazione fotografica chiara di complessità e punti di forza del tracciato, definirne i punti di raccordo e i punti di maggiore distanza dall'asse centrale. Al fine di realizzare quanto indicato, Eurac consiglia di dividere il percorso in tre sezioni – Bassa, Media ed Alta Valle – e creare tre gruppi di lavoro che possano occuparsi delle valutazioni del percorso nelle aree territoriali identificate. Le modalità di lavoro, gli strumenti del lavoro e il piano operativo nelle tre sezioni saranno ovviamente identiche.



Conoscenza del percorso ed individuazione e definizione delle criticità strutturali

L'analisi dello stato di fatto ha messo in luce come il percorso intersechi a tratti settori promiscui. La stessa Ciclovía dell'Oglio, nella sua funzione di cerniera di raccordo, presenta una struttura a "pettine", con numerosi innesti e punti tangenti alla circolazione promiscua stessa. Questo elemento di per sé non rappresenta un aspetto detrattore del sistema infrastrutturale ciclabile, soprattutto se si verifica in presenza di flussi di traffico limitati, quali quelli presenti lungo le strade secondarie della Valle Camonica. Tuttavia, esso può generare delle criticità qualora il sistema non sia stato progettato in modo integrato. In particolare, si possono verificare le due seguenti condizioni di criticità: **discontinuità del sistema**, che costituisce un disincentivo all'utilizzo da parte dell'utenza e **manca di sicurezza**, verificabile dal tasso di incidentalità che si verifica lungo la rete stradale della valle.

Eurac suggerisce di effettuare le seguenti analisi:

1. L'obiettivo principale sarà quello di verificare, rispetto allo stato di fatto, la **presenza di collegamenti continui e in sicurezza per tutti i comuni interessati** dallo studio, evidenziando i punti in cui tali requisiti non sono soddisfatti. Da un punto di vista spaziale, le criticità sono state suddivise in lineari (riscontrate in alcuni tratti del sistema infrastrutturale analizzato) e puntuali, presenti principalmente nelle intersezioni viabilistiche (per esempio incroci a raso) o in altre parti della rete.
2. Durante la definizione fisica del percorso attraverso la fase di *testing* della Ciclovía del Cielo, una particolare rilevanza avrà l'**individuazione di criticità strutturali**. Queste possono diminuire notevolmente la fluidità del percorso e la sicurezza (percepita) del cicloturista creando discontinuità, che possono avere un impatto negativo sull'esperienza cicloturistica e sulla soddisfazione complessiva. Una **classificazione delle criticità strutturali** è necessaria per lo sviluppo e la gestione di interventi mirati, volti al miglioramento della ciclabilità.

Come sopra specificato, le criticità possono essere di **carattere lineare o puntuale**. Una prima classificazione che riguarda esclusivamente le cosiddette piste ciclabili diversifica le parti dell'itinerario sulla base dell'assenza o presenza di mezzi di trasporto non ciclistici ed è di **carattere lineare**:

- Sedi dedicate: Piste ciclabili.
- Sedi promiscue: Tratti del percorso collocati su strade.
- Le sedi promiscue dovranno essere diversificate considerando il volume di traffico di mezzi motorizzati rilevati da stazioni di monitoraggio del traffico
 - Sedi promiscue <500 veicoli all'ora
 - Sedi promiscue >500 veicoli all'ora.

Criticità strutturali puntuali includono incroci e attraversamenti pericolosi, passaggi da sede dedicata a sede promiscua non adeguatamente segnalati e carreggiate danneggiate o con manutenzione non adeguata.

3. La morfologia specifica del percorso di partenza della Ciclovía del Cielo impone l'analisi di **criticità cosiddette "di pericolo"**. A questo proposito la messa in sicurezza del percorso deve includere valutazioni orografiche e ambientali proprie di un itinerario prevalentemente forestale e alpino. Criticità come smottamenti, frane, valanghe o intralci naturali, seppure essi difficilmente prevedibili dovranno essere valutati con gradienti capaci di individuare le giu-

ste alternative che consentano la messa in sicurezza del percorso stesso.

4. Altresì, la stessa valutazione delle criticità dovrà riguardare la **coesistenza tra cicloturisti ed escursionisti**. Durante gli incontri preliminari, Eurac ha sollevato la necessità di prevenire/gestire in modo partecipato la possibile conflittualità emergente. Il problema è stato altresì discusso in sede. Allo stato attuale non sembra rappresentare una problematicità esistente (come diversamente mostrato nell'esperienza del Trentino-Alto Adige).



Figura 11

La "dimensione"

in cui si muove il cicloturista

3 | FASE DI PROGETTAZIONE

Le regole del gioco e la definizione delle priorità di intervento

La fase di progetto si basa sulle valutazioni compiute in sede di diagnosi, per cercare di affrontare le problematiche secondo poche regole ma chiare, giustificabili e misurabili in termini quantitativi. Poiché le risorse economiche e temporali a disposizione sono per definizione limitate, una soluzione appropriata può derivare solo da una **chiara definizione delle "regole del gioco"**. In questa sezione, si dovrà cercare di sintetizzare la strategia adottata per il miglioramento delle infrastrutture legate alla possibile realizzazione della Ciclovía del Cielo. Le regole vengono presentate di seguito, elencate per punti, e costituiscono una sorta di "decalogo". Rimane la consapevolezza che ciascuno di questi punti potrà essere oggetto di dibattito e di futura revisione, ma al contempo si spera anche che l'approccio adottato mostri una coerenza visibile in tutta la fase futura di progetto, tale da giustificare le scelte compiute.

Il "decalogo":

- 1 **Mostrare i collegamenti** della Ciclovía del Cielo (ma si badi bene anche della Ciclovía dell'Oglio) con la viabilità (non solo ciclabile) di scala superiore e definire quali di questi rivestono una natura strategica.

La fase di progetto si basa sulle valutazioni compiute in sede di diagnosi, per cercare di affrontare le problematiche secondo poche regole ma chiare, giustificabili e misurabili in termini quantitativi.

- 2 **Individuare le possibili integrazioni** con le forme di trasporto alternative.
- 3 **Garantire una continuità** degli itinerari ciclabili, rendendo chiare le caratteristiche delle infrastrutture lungo cui si sviluppano i percorsi.
- 4 **Valutare la tipologia di strada** in funzione della compatibilità con i flussi ciclistici.
- 5 **Favorire**, laddove possibile, **la viabilità ciclabile promiscua su strade secondarie a traffico contenuto** (<500 veicoli), considerata la presenza di tali infrastrutture.
- 6 **Evidenziare i nodi e gli archi in cui la continuità della rete non è garantita**, spiegandone la ragione.
- 7 Selezionare la **tipologia di informazioni integrative** da includere negli elaborati di progetto.
- 8 **Assegnare una priorità agli interventi** necessari a ricucire la rete infrastrutturale.
- 9 Sulla base degli interventi prioritari, **inserire la rete ciclabile secondaria**, non strettamente necessaria a garantire la continuità dei percorsi, ma importante per creare valide alternative e arricchire l'offerta.
- 10 **Integrare la rete** così definita con i percorsi cicloturistici già noti.

Da un punto di vista strettamente metodologico, l'approccio adottato è quello degli **scenari**, ovvero la rappresentazione di diverse configurazioni infrastrutturali e territoriali per **zone territoriali di valle (Bassa, Media e Alta)** a seconda dell'orizzonte temporale considerato.

Come prima cosa, andranno innanzitutto definiti i punti critici su cui intervenire e le relative tempistiche. Gli interventi volti al miglioramento delle criticità infrastrutturali individuate nella fase di diagnosi (2) possono essere i seguenti:

- Potenziamento del sistema di monitoraggio;
- Intervento infrastrutturale mirato al ripristino ciclo-escursionistico;
- Intervento infrastrutturale mirato alla creazione di una nuova sede dedicata;
- Intervento infrastrutturale mirato al potenziamento di elementi aggiuntivi (per esempio messa in sicurezza di attraversamenti pericolosi attraverso passaggi ciclo-escursionistici);

Sulla base dell'analisi della ciclabilità del percorso a ogni intervento infrastrutturale verrà attribuita una priorità di intervento, inizialmente classificata in **Alta, Media e Bassa**. La scala definirà anche la cronologia degli interventi stessi.

Lo scopo dovrà inoltre includere la predisposizione di progetti di cooperazione interterritoriali volti al rafforzamento della strategia proposta, in un'ottica di sinergia a più ampia scala. Solo in questo modo si può innescare un processo virtuoso di **integrazione del sistema cicloturistico**, in grado di favorire lo sviluppo equilibrato di tutte le parti e di competere con altre realtà (anche internazionali) maggiormente strutturate.

Programmazione degli interventi e valutazione finanziaria

Sulla base delle priorità definite al punto precedente andranno programmati gli interventi puntuali volti alla risoluzione di criticità che incidono sulla continuità del percorso.

Sotto questo profilo, una delle criticità più significative è indubbiamente la carenza di strumenti tecnico-economici a supporto delle amministra-

zioni locali nello svolgimento della funzione di progettazione e di supervisione della gestione delle stesse. Il quadro è aggravato da elementi specifici del contesto settoriale.

L'incertezza dei riferimenti normativi e quella in merito **all'effettiva disponibilità di risorse** introduce un elemento di rischio che potrebbe scoraggiare la risoluzione puntuale e di conseguenza innalzarne il costo. Anche la cronica frammentazione, da un lato degli enti appaltanti e dall'altro del sistema delle imprese, non favorisce la creazione della necessaria competenza per l'affidamento dei contratti specifici come quelli in commento. Ne potrebbe derivare una dilatazione dei tempi di svolgimento delle gare ipotizzabili e, conseguentemente, della successiva realizzazione e messa in esercizio.

Per questi motivi, un'azione **sinergica da parte della Comunità di Valle** è ampiamente auspicabile ma deve garantire la più ampia adesione possibile alle scelte da adottare.

Definizione degli interventi straordinari e integrativi

Alla programmazione fa seguito una lista degli **interventi strutturali** che integreranno il percorso secondo le esigenze specifiche del mercato cicloturistico, come per esempio il potenziamento delle infrastrutture (materiali e immateriali) per il cicloturismo, il miglioramento del patrimonio e dell'offerta storico-artistico-culturale e il sostegno al sistema dell'ospitalità diffusa. Queste misure hanno una natura strutturale e presentano una priorità di intervento molto alta, poiché consentono la continuità dei percorsi cicloturistici.

Tuttavia, esse possono essere affiancate da altre **misure integrative** mirate a risolvere specifiche situazioni di criticità o a fornire servizi integrativi rispetto a quelli esistenti. Sebbene esse non siano fondamentali per il funzionamento del sistema, ne consentono tuttavia una migliore fruizione. Tra questi elementi, ad esempio, vi sono sistemi di **rilevamento di passaggi moderni**. Esistono appositi strumenti, già introdotti in altre realtà urbane ed extraurbane in Italia, che permettono di monitorare la variazione di flussi di veicoli motorizzati e biciclette in modo regolare e preciso, restituendo informazioni legate alla stagionalità, alla singola giornata, ma anche alle specifiche ore del giorno, nonché la direzione di passaggio. Si tratta di sistemi a radar, piro, cavo pneumatico, spira induzione e sensori a induzione elettro-magnetica, con questi ultimi che si fanno maggiormente preferire per affidabilità. Questa tipologia di valutazione permette di monitorare costantemente i flussi che sono un importantissimo indicatore di mercato.

Un altro elemento integrativo di rilievo, sempre a titolo di esempio, in grado di migliorare l'offerta ricettiva è rappresentato dagli **stalli per le biciclette** posizionati nei nodi strategici del territorio. In corrispondenza dei grandi raccordi o delle destinazioni turistiche di maggior attrattività, le rastrelliere per le biciclette dovrebbero essere provviste di possibilità di ricarica per le E-bike.

Infine, il posizionamento della **cartellonistica dedicata ed essenziale** è un aspetto rilevante. Sulla base delle risultanze della fase 2 andranno individuati i punti in cui la cartellonistica dedicata e omogenea dovrà essere installata. Si dovranno definire le modalità, la tipologia e la dimensione in accordo con le linee guida predisposte nella fase di *branding*.

Tra le misure integrative, richiedono una particolare attenzione i **punti di ricarica E-bike**. Il corretto dimensionamento dei punti di ricarica, la scelta della tipologia e la localizzazione delle colonnine di ricarica dipendono dalla domanda prevista. Pertanto, sarà fondamentale individuare i punti sulla base della domanda (potenziale in questo caso) e strategicità in riferimen-

to al percorso. Andrà creata una cartografia dedicata che dovrà poi essere integrata nei supporti di riferimento. L'evoluzione dell'E-bike ha conosciuto negli ultimi anni un forte impulso e ha consentito di scoprire il cicloturismo come "forma di vacanza" a una fascia di utenza che in precedenza non impiegava le due ruote per questa tipologia di spostamenti. L'utilizzo dell'E-bike offre la possibilità di poter allargare notevolmente il bacino di potenziali cicloturisti, ma necessita anche di alcuni importanti accorgimenti infrastrutturali. Proprio per questo, tra i più importanti vi è la **presenza omogenea (e numericamente soddisfacente) di punti di ricarica**.

Non meno importante è la **messa in sicurezza delle biciclette**: sia durante il percorso, sia in prossimità di luoghi di ristoro o di pernottamento, l'utente deve sentirsi sicuro nel momento in cui affida la propria bicicletta al punto di ricarica, certo di ritrovarla dopo la sua pausa.

La fase dell'"esperienza" ha inizio nell'istante in cui il potenziale cicloturista intraprende la sua avventura verso la destinazione scelta. Il livello di qualità della rete è in questa fase sintetizzabile nell'offerta di un insieme di servizi/prestazioni, di cui il (ciclo)turista deve poter essere diretto fruitore. La scelta di tali punti è dettata sia da un'analisi attuale del mercato cicloturistico, sia da un'analisi delle peculiarità morfologiche del territorio oggetto di programma.

AZIONI DI INDIRIZZO

- Creazione di un team di lavoro volto alla realizzazione del Piano Strategico per la Ciclovía del Cielo
- Identificazione, georeferenziazione e analisi dei siti di particolare rilevanza (ciclo)turistica e punti di interesse
- Identificazione e analisi dei servizi ricettivi e di ristorazione
- Analisi della domanda di trasporto all'interno della valle e studio dell'intermodalità dello stesso
- Studio della cartellonistica esistente e breve tassonomia di riferimento
- Identificazione e categorizzazione dei portatori di interesse sulla base degli indicatori di responsabilità, di influenza e di vicinanza.
- Definizione orografica del percorso su criteri di continuità, percorribilità e valore paesaggistico
- Individuazione e definizione puntuale delle criticità strutturali del percorso
- Individuazione degli anelli cicloturistici di raccordo interni alla Ciclovía del Cielo
- Frammentazione in segmenti giornalieri dell'intero percorso secondo criteri predefiniti
- Definizione delle priorità di intervento
- Programmazione degli interventi e valutazione finanziaria
- Definizione degli interventi straordinari e integrativi
- Tabellazione direzionale del percorso cicloturistico
- Tabellazione informativa puntuale del percorso cicloturistico
- Definizione tipologia e installazione punti ricarica E-bike in zone attualmente non provviste



Identità e struttura del brand “Ciclovia del Cielo”

Considerando il prodotto turistico un prodotto intangibile, la creazione, commercializzazione e comunicazione coerente di un *brand* riconoscibile è estremamente importante. In quanto “biglietto da visita”, deve essere in grado di trasmettere al turista potenziale un messaggio specifico, basandosi sulla propria reputazione e differenziandosi in modo chiaro dai propri *competitor*. Il turista potenziale deve realizzare facilmente, che le sue aspettative esperienziali saranno soddisfatte (Pike, & Page, 2014). Seguendo l’approccio di Morrison (2013), i passi da seguire per la **creazione di brand turistici** sono i seguenti:

1. Analisi della **situazione attuale della destinazione**, volta alla creazione delle basi per la susseguente strategia. L’analisi comprende l’identificazione del gruppo turistico target;
2. Identificazione degli **stakeholder di settore**, i quali contribuiranno al posizionamento dell’immagine della destinazione;
3. Identificazione delle **Unique Selling Propositions (USPs)**, che comprendono le caratteristiche singolari delle destinazioni in comparazione ai loro competitor. Queste caratteristiche possono essere di natura culturale, naturalistica, artistica, sociale ecc.
4. Attuazione del processo di **brand development**, che mira a pianificare la posizione delle destinazioni turistiche, incrementare la loro riconoscibilità, creare un’immagine positiva e fornire una forte **brand identity**.

Una particolare sfida del branding di un itinerario, come lo è la Ciclovia del Cielo, è di trovare il giusto **equilibrio degli elementi da includere**, per creare un *brand*, che racchiuda un adeguato bilanciamento delle diverse peculiarità naturalistiche, culturali e sociali, degli elementi *core* che compongono il prodotto cicloturistico e dei diversi *brand* di destinazione già presenti sul territorio. In riguardo a quest’ultimo aspetto, un eventuale affiancamento di *brand* territoriali al *brand* dell’itinerario cicloturistico, può essere valutato in specifiche occasioni.

Fase 3:

sviluppo della “brand identity”

Seguendo le indicazioni date da Saraniemi (2009), la creazione del *brand* dovrà tener conto dei seguenti elementi della *brand identity*:

ELEMENTI DI BASE:

- Cultura (valori, significati, storia e miti)
- Natura (locazione, risorse naturali e socioculturali)
- Infrastruttura
- Attrazioni

INTERAZIONI:

- Stakeholder interni (popolazione locale, community, sub-cultura)
- Stakeholder esterni (visitatori e le loro esperienze/immagini)

STRUTTURA DELLE DESTINAZIONI E DELL'ITINERARIO:

- Struttura organizzativa (DMO, imprese)
- Struttura del *brand* (prodotti turistici)

STRATEGIA:

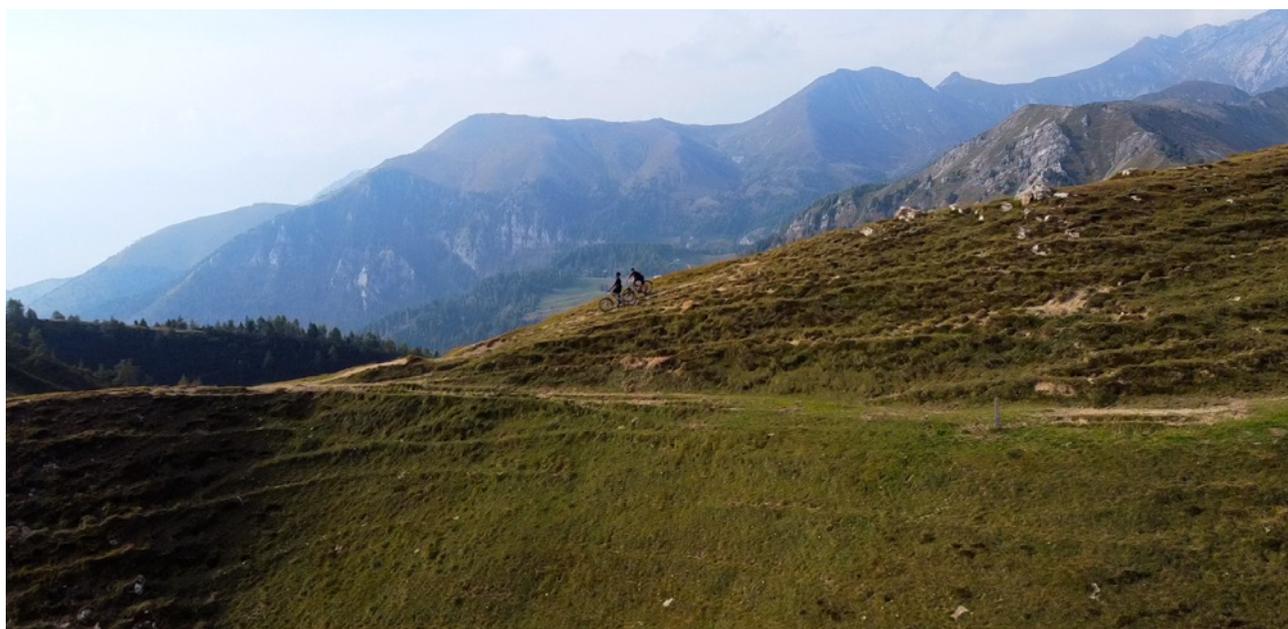
- *Vision & mission*
- Posizionamento
- Differenziazione

COMUNICAZIONE:

- Pubblicità
- Marketing
- Passaparola
- Design (identità visuale, logo, slogan, presenza in internet, disposizione fisica)

Definizione dei temi del *brand* e posizionamento sul mercato digitale

La strategia per la creazione del *brand* “Ciclovía del Cielo” nasce dalla necessità di pensare a un **posizionamento competitivo** del territorio della Valle Camonica nel mercato (ciclo)turistico Europeo.



A tale proposito, Eurac suggerisce che una accurata analisi di marketing effettuata condurrebbe all'elaborazione di una dettagliata *vision* di progetto, con l'obiettivo di fornire nuovi impulsi, soprattutto in termini socio-economici, a una porzione del territorio vallivo che vive in una condizione di ritardo dal punto di vista dell'evoluzione del mercato cicloturistico generale.

Riteniamo, in questa prospettiva, che il rilancio (ciclo)turistico, ma anche economico della Valle Camonica, sia bene riassunto da tre concetti chiave: “**Sport**”, “**Wild**” e “**Segni**”. Questi i temi che principalmente caratterizzano l'identità del *brand* e del sistema prodotto/mercato “Ciclovía del Cielo”.



Figura 12

La direzione del branding

In particolare, il tema della **wilderness** dovrà essere tenuto in particolare considerazione. L'emergenza Covid-19 ha cambiato le “regole del gioco” all'interno dell'industria del turismo. Destinazioni **green** e poco affollate risultano oggi tra le mete più ricercate. La Valle Camonica rappresenta il perfetto connubio tra **ambiente incontaminato e ampia proposta di attività ricreativa all'aperto**. Le performance italiane nel turismo hanno subito e subiranno delle notevoli fluttuazioni per via della pandemia. Per questo motivo le scelte strategiche che verranno adottate nel futuro prossimo saranno fondamentali e prioritarie.

“In ogni luogo ci vorrebbe un posto, così, lasciato incolto”
[Cesare Pavese]

La citazione letteraria richiama il concetto di **wilderness** intesa come **autenticità di un luogo** non particolarmente affetto dalle attività umane e che richiama il ritrovamento di un contatto di tipo primordiale e arcaico con la natura. La Valle Camonica in questi termini si presenta particolar-

mente vicina a tale rappresentazione. Come valore aggiunto di assoluto prestigio, **l'incontaminatezza** e la realtà selvaggia di una destinazione sono elementi determinanti nella scelta di una meta, in una contingenza storica come quella (non ancora) post Covid-19, in cui il bene "ambiente" è indiscutibilmente al centro di diversi dibattiti.

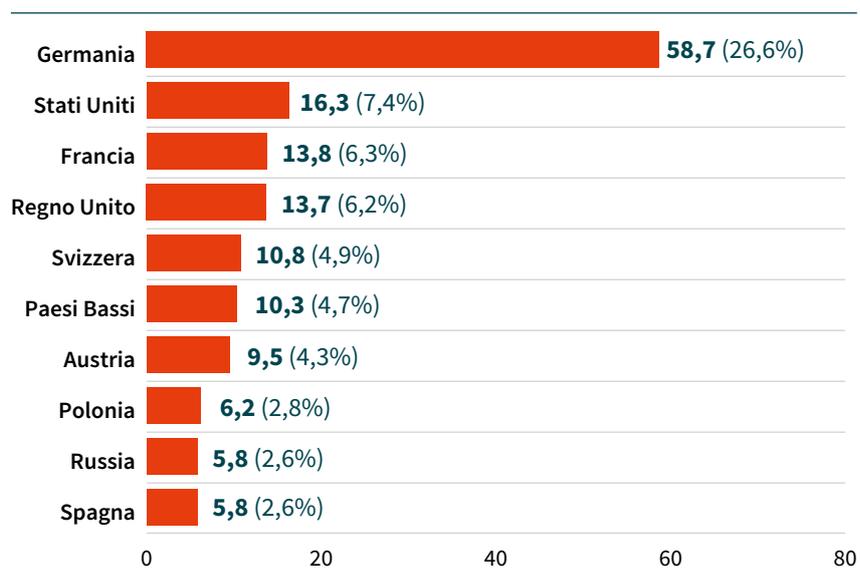
Il riferimento al termine "**segni**" è ancorato al patrimonio culturale rappresentato dalle incisioni rupestri che ancor oggi ha un profondo potere evocativo e rappresenta un forte elemento di riconoscibilità della valle. È forse, questa, ancora la simbologia più forte oltreconfine e sinergica con le scelte comunicative fatte finora dalla DMO locale e dagli operatori turistici. Infine, il termine "**Sport**" fa riferimento alla Valle Camonica come ad un territorio con un'alta vocazione sportiva. Tra le motivazioni che spingono al viaggio quelle legate allo sport, sia per praticare un'attività sia per assistere a un evento, sono in fortissima crescita. Sport e turismo condividono spesso strutture e risorse quali l'ambiente naturale, la sostenibilità del viaggio, la ricettività, i trasporti, trovando spazi di sovrapposizione per cui, se da un lato lo sport può rappresentare un ulteriore fattore di attrattività per il turismo, dall'altro "fare sport" può aumentare le occasioni per viaggiare. La destinazione attraverso l'ampliamento dei fattori di attrattività, all'interno dei quali troviamo la pratica sportiva, può attrarre nuovi segmenti di domanda, ridurre la stagionalità e differenziare l'offerta dai concorrenti cercando di soddisfare le aspettative di fasce di clientela più esigenti.

Tema molto rilevante nell'ambito della riflessione teorica e manageriale della destinazione turistica, è da rinvenirsi nella relazione tra la progettazione di grandi eventi sportivi (prevalentemente di spiccata dimensione agonistica), con la conseguente programmazione delle iniziative ad essi connesse, e il management della destinazione stessa. L'attenzione è dedicata in particolare ai processi di comunicazione e alle strategie di immagine, che spesso gli eventi sportivi rendono possibili, nella consapevolezza che l'organizzazione di eventi è spesso un'opportunità di sviluppo che supera la contingenza dell'evento. Oltre che rappresentare un momento di comunicazione e promozione, infatti, l'evento sportivo può permettere la generazione di flussi *incoming* non solo per la durata dell'evento stesso ma soprattutto nei periodi a seguire e immediatamente antecedenti.

Il posizionamento sul mercato dovrà inoltre essere connesso all'andamento della domanda. Sarà fondamentale analizzare quali sono **i flussi che possono essere intercettati** con maggiore facilità e adattare le strategie promozionali agli stessi.

Figura 13

Paesi di origine per presenze incoming nel settore recettizio in Italia nel 2019 (ISTAT, 2021)





AZIONI DI INDIRIZZO

- Creazione del *brand* “Ciclovia del Cielo”
- Processo partecipativo con attori turistici territoriali
- Piano di marketing con la definizione dei temi del *brand* e posizionamento sul mercato digitale
- Analisi dei flussi di mercato e adattamento delle strategie promozionali agli stessi
- Sponsorizzazione del prodotto attraverso una piattaforma di comunicazione dedicata
- Creazione del supporto cartaceo multilingue (mappe dedicate)
- Sponsorizzazione del prodotto su piattaforme specialistiche dedicate



Fase 4: Individuazione dei modelli di riferimento

definizione della governance

Il termine *governance* fa riferimento alla capacità di coordinare l'offerta con l'esperienza turistica complessiva, promuovendo la diversificazione di ruoli propositivi e gestionali, propri delle politiche pubbliche, di un diverso numero di attori e garantendo al tempo stesso l'ingresso di soggetti privati. Un sistema di gestione che pertanto non è mono-referenziale, ma si presta a un sistema (ciclo)turistico. L'ottima qualità dei prodotti turistici, infatti, deve essere garantita attraverso la collaborazione e l'azione condivisa di diversi operatori (albergatori, ristoratori, operatori di trasporto, punti di attrazione e vari altri attori professionali e privati). Una buona *governance* fa sì che gli attori si coordinino al fine di garantire il pieno successo del prodotto sul mercato promuovendo **un'alta qualità dell'esperienza complessiva**. In questo caso la molteplicità degli operatori diventa una forza e non incide in modo negativo sul prodotto.

Il sistema di *governance* di una ciclovia è influenzato da molteplici fattori, tra cui la **scala geografica** della stessa (ad esempio regionale, nazionale o transnazionale), la domanda (basata sulle motivazioni chiave che spingono il cicloturista a intraprendere una determinata esperienza) e le offerte sviluppate nelle diverse destinazioni. Questi fattori definiscono specifiche tipologie di prodotti cicloturistici e profili di utente, che vedono nel cicloturista stesso il soggetto "consumatore" e "attore" della propria esperienza. In particolare, la scala transnazionale (che dovrà interessare anche la Ciclovia del Cielo) risulta spesso complessa in quanto coinvolge una molteplicità di attori differenti (ad esempio *stakeholder* pubblici e privati) presenti all'interno di destinazioni turistiche eterogenee. Come anticipato, questi tre livelli territoriali presentano differenze sia dal punto di vista morfologico, sia per quanto riguarda le sfide gestionali. Nel dettaglio:

- 1. Scala regionale:** si riferisce a ciclovie e prodotti turistici che attraversano diversi comuni o province all'interno della medesima regione. In questa categoria sono spesso inclusi prodotti cicloturistici "locali", che coinvolgono attori anch'essi spesso locali per la promozione di un territorio specifico.

- 2. Scala transregionale e nazionale:** considera le ciclovie che attraversano almeno due regioni. Questi prodotti richiedono un sistema di gestione più articolato, che in taluni casi, fa capo alle cooperazioni transregionali, mentre in altri casi si riferisce a sistemi di gestione nazionale.
- 3. Scala transnazionale:** interessa le ciclovie che attraversano almeno due nazioni. Questa scala implica un livello di complessità gestionale elevata, in quanto sono necessarie cooperazioni transfrontaliere non usuali in settori quali, ad esempio, turismo e trasporto. Sistemi internazionali tra cui ad esempio la rete **EuroVelo** e organi istituzionali quali ECF possono supportare la gestione delle ciclovie a livello transnazionale.

Questi tre livelli territoriali sintetizzati qui sotto, determinano, quindi, non solo la dimensione geografica della ciclovie, ma influenzano anche la composizione del partenariato che la gestisce, così come il sistema organizzativo scelto.

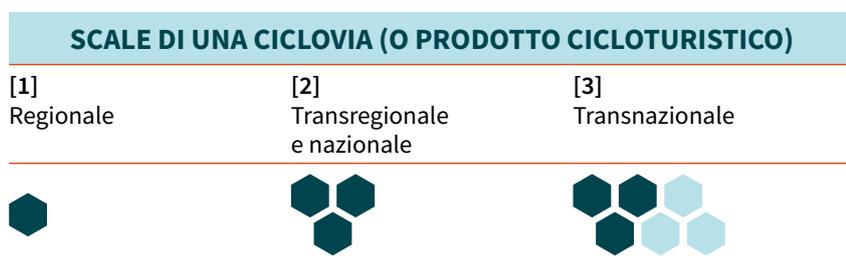


Figura 14
Le scale possibili
della Ciclovie del Cielo

Allo stato attuale la Ciclovie del Cielo può essere inserita all'interno della scala transregionale e nazionale.

Definizione della *membership* gestionale e creazione del “sapere” intorno al prodotto cicloturistico

Sulla base della scala di riferimento e in base ai diversi casi studio analizzati da Eurac nel corso delle proprie esperienze, si possono identificare quattro obiettivi chiave per lo sviluppo dell'itinerario (visto già come prodotto cicloturistico), di seguito definiti: [1] generare un “marchio” della ciclovie; [2] aggregare diverse tipologie di *stakeholder*; [3] stabilire degli standard qualitativi; [4] sponsorizzare il prodotto attraverso una piattaforma di comunicazione. Più nel dettaglio tali obiettivi possono essere così declinati:

- 1. Generare un marchio della ciclovie:** per poter attrarre l'utenza ed essere efficace, una ciclovie necessita di un “marchio” che la contraddistingua. Elementi quali a) l'itinerario della ciclovie, b) i servizi collegati ad essa e c) le offerte proposte per viverla, contribuiscono alla creazione di tale “marchio”, inteso come elemento distintivo e identitario della ciclovie.
- 2. Aggregare diverse tipologie di *stakeholder*:** per fornire un itinerario, dei servizi e delle offerte è necessario aggregare *stakeholder* con competenze in diversi settori (ad esempio trasporti, ristorazione, promozione turistica). Per il raggiungimento di tale obiettivo risulta quindi fondamentale che una ciclovie aggreghi e gestisca diversi *stakeholder*, che contribuiscano alla costruzione del marchio, con focus sull'utenza che si intende attrarre.
- 3. Stabilire degli standard qualitativi:** itinerari, servizi e offerte non devono solamente essere disponibili, ma anche omogenei e riferiti all'utenza che fruisce della ciclovie. Questo è un parametro fondamentale

che garantisce all'utente la qualità dell'esperienza e contribuisce al rafforzamento del marchio cicloturistico. A tal scopo, è opportuno stabilire degli standard qualitativi, ad esempio attraverso l'identificazione e qualificazione di infrastrutture e alloggi convenzionati.

- 4. Sponsorizzare il prodotto attraverso una piattaforma** di comunicazione e infomobilità: per favorire la comunicazione all'utente finale, il marchio (compreso di itinerari, servizi e offerte) deve essere efficacemente comunicato e commercializzato. In aggiunta, al fine di supportare l'utente durante l'esperienza, tale comunicazione dovrebbe anche coprire esigenze di infomobilità, diventando così parte integrate dell'esperienza cicloturistica.

Questi 4 obiettivi afferiscono tutti a modelli di *governance* definiti e riconosciuti. Il raggiungimento di questi quattro obiettivi deve essere garantito e monitorato dal sistema di *governance* proposto, il quale dovrebbe facilitarne il raggiungimento, supportare un efficace funzionamento della ciclovie e monitorare lo standard qualitativo nel tempo.

Figura 15
Gli obiettivi della *governance* del prodotto cicloturistico



Dagli obiettivi vanno ricavate le azioni specifiche che si traducono in attività concrete volte garantire il funzionamento del prodotto Ciclovie del Cielo nel tempo e con standard qualitativi alti e costantemente monitorati. Tali attività si potranno sviluppare nei seguenti punti:

1. La costruzione del **marchio** che caratterizza una ciclovie può essere efficacemente realizzata con diversi modelli di *governance*.
2. La genesi di un marchio dipende principalmente dalle **caratteristiche geografiche**, dai servizi che si intendono promuovere e dal mercato di riferimento in cui si intende inserire il prodotto.
3. L'aggregazione di **un'ampia varietà di stakeholder** coinvolti nel settore cicloturistico è facilitata nei casi che si affidano a un modello esternalizzato. Ne consegue anche una maggiore strutturazione degli standard qualitativi idonei all'identificazione del prodotto.
4. La presenza di un **ente specificatamente preposto** allo sviluppo del prodotto cicloturistico facilita il processo di aggregazione.
5. La creazione di **standard qualitativi** è un punto complesso per tutti i modelli di *governance*. L'identificazione degli stessi risulta meglio raggiungibile tra i modelli esternalizzati.
6. Gli standard qualitativi vengono spesso creati da enti specializzati nel cicloturismo e richiedono grande **collaborazione da parte degli stakeholder** che sono chiamati a soddisfarli e un costante impegno nel monitoraggio degli stessi da parte dell'organo di gestione individuato.

7. La **comunicazione** risulta particolarmente efficace e chiara quando è demandata a un singolo soggetto, sia esso interno o esterno alla *partnership*.

Strutturazione delle risorse umane e finanziarie

Lo studio condotto fino ad ora sul percorso Ciclovía del Cielo suggerisce di indirizzare la scelta sin da subito verso una *governance* che faccia riferimento a tre “sì”: (1) “sì” a una strategia chiara e dedicata al solo prodotto “Ciclovía del Cielo”, capace di indirizzare la *governance* e fornire un orientamento preciso nella sua promozione; (2) “sì” a una strutturazione di base utile a garantire visibilità verso gli attori che lavorano nella destinazione e garantire continuità dell’azione; (3) “sì” ad avviare e assicurare un’operatività immediata, perché una strategia può funzionare solo se vive, e vive solo se viene implementata di continuo e sta al passo con i tempi.

In base a questi principi sarà importante:

- **Definire una struttura organizzativa** seguendo il modello della *governance* del prodotto piuttosto che quello della destinazione turistica. Si tratta di un prodotto turistico che permette una differenziazione nel mercato globale e che necessita di una *governance* specializzata. Questo non esclude affatto che questa gestione dedicata si inserisca nel sistema di *governance* della destinazione. La *mission* è trovare la spinta che favorisca il salto da un turismo “per destinazione” a un “**turismo per motivazione**”.
- Aprire sia alla **membership pubblica che a quella privata**: partendo dall’idea che il prodotto dovrebbe idealmente includere tutti coloro che hanno volontà di essere parte attiva e abbiano alte competenze nel tema, senza limitarsi solo agli attori strettamente legati al settore del turismo.
- Coinvolgere in modo proattivo **l’industria ciclistica della regione e i residenti “appassionati”**, perché sono i primi fruitori della competenza territoriale del tema.

La *governance* turistica deve garantire un minimo di stabilità e presenza che può raggiungere attraverso la definizione di elementi visibili, strategia condivisa e operatività. La dinamicità nel settore del turismo può essere forte e nuovi prodotti possono faticare ad assicurare la loro continuità. Per assicurare sia operatori che *stakeholder* sul fatto che c’è massima fiducia nel prodotto, ci si deve dotare di una strategia comprensibile, di una struttura (organizzativa) solida e di un’operatività immediata. Anche segnali visibili dell’esistenza del prodotto sul territorio possono incidere positivamente sulla fiducia. La *governance* turistica può operare in modo strategico solo se riesce a dotarsi di un **meccanismo di finanziamento stabile**. Solo una base finanziaria con un minimo di solidità garantisce una pianificazione a medio termine. I successi necessitano spesso di un “fiato” non troppo corto.

AZIONI DI INDIRIZZO

- Incarico tecnico per l’individuazione e lo sviluppo di un efficace modello di *governance*
- Piano di monitoraggio continuo del percorso cicloturistico
- Attività di consulenza/affiancamento/formazione per l’identificazione e ottenimento di standard qualitativi dedicati
- Strategia di comunicazione multilingue dedicata
- Individuazione fonti di finanziamento stabili

I costi delle azioni di progetto

Per ogni fase presentata precedentemente, che può essere anche intesa come un macro-obiettivo del progetto Ciclovía del Cielo, sono state identificate azioni specifiche da intraprendere. Nella seguente tabella viene riportata per ogni azione una stima dei costi.

FASI DI PROGETTO:

FASE 1 POSIZIONAMENTO DEL PRODOTTO CICLOVIA DEL CIELO		INDICAZIONE SOMMARIA DEI COSTI PER ATTIVITÀ	TEMPI DI REALIZZAZIONE
1	Analisi dettagliata del mercato E-bike in relazione al contesto di riferimento	600 euro	2 mesi
2	Acquisto di report di settore e dati statistici di riferimento (presenze cicloturistiche)	2.000 euro	/
3	Analisi morfologica dettagliata del percorso di riferimento (studio fisico in loco dell'intero tracciato)	8.000 euro	2 mesi
4	Attività di scouting da parte di agenzie esterne	/	
5	Segmentazione GIS e inserimento dell'itinerario nelle piattaforme cartografiche di riferimento (<i>Komoot, Outdooractive, ecc.</i>)	5.000 euro	2 mesi
6	Creazione del consenso da parte della comunità e delle istituzioni	/	1 mese

FASE 2 CREAZIONE DEL PRODOTTO CICLOVIA DEL CIELO		INDICAZIONE SOMMARIA DEI COSTI PER ATTIVITÀ	TEMPI DI REALIZZAZIONE
0	Creazione di un gruppo di lavoro volto alla realizzazione del Piano Strategico per la Ciclovía del Cielo	/	1 mese

REDAZIONE PIANO STRATEGICO: FASE CONOSCITIVA

1	Identificazione, georeferenziazione e analisi dei siti di particolare rilevanza (ciclo)turistica e punti di interesse	5.000 euro	6 mesi
2	Identificazione e analisi dei servizi ricettivi e di ristorazione	2.000 euro	6 mesi
3	Analisi della domanda di trasporto all'interno della valle e studio dell'intermodalità dello stesso	5.000 euro	5 mesi
4	Studio della cartellonistica esistente e breve tassonomia di riferimento	1.000 euro	1 mese
5	Identificazione e categorizzazione dei portatori di interesse sulla base degli indicatori di responsabilità, di influenza e di vicinanza	1.000 euro	1 mese

REDAZIONE PIANO STRATEGICO: FASE DI DIAGNOSI

6	Definizione orografica del percorso su criteri di continuità, percorribilità e valore paesaggistico	/	1 mese
7	Individuazione e definizione puntuale delle criticità strutturali del percorso	1.000 euro	3 mesi

8	Individuazione degli anelli cicloturistici di raccordo interni alla Ciclovía del Cielo	2.000 euro	2 mesi
9	Frammentazione in segmenti giornalieri dell'intero percorso secondo criteri predefiniti	500 euro	1 mese

REDAZIONE PIANO STRATEGICO: FASE DI PROGETTAZIONE

10	Definizione delle priorità di intervento	/	3 mesi
11	Programmazione degli interventi e valutazione finanziaria	3.000 euro	4 mesi
12	Definizione e risoluzione degli interventi straordinari e integrativi	250.000 euro	12 mesi
13	Tabellazione direzionale del percorso cicloturistico	70.000 euro	6 mesi
14	Tabellazione informativa puntuale del percorso cicloturistico	70.000 euro	6 mesi
15	Definizione tipologia e installazione punti ricarica E-bike in zone attualmente non provviste	70.000 euro	12 mesi

FASE 3 SVILUPPO DELLA BRAND IDENTITY		INDICAZIONE SOMMARIA DEI COSTI PER ATTIVITÀ	TEMPI DI REALIZZAZIONE
1	Creazione del marchio "Ciclovía del Cielo"	5.000 euro	5 mesi
2	Processo partecipativo con attori turistici territoriali	3.000 euro	3 mesi
3	Piano di marketing con la definizione dei temi del marchio e posizionamento sul mercato digitale	8.000 euro	8 mesi
4	Analisi dei flussi di mercato e adattamento delle strategie promozionali agli stessi	3.000 euro	4 mesi
5	Sponsorizzazione del prodotto attraverso una piattaforma di comunicazione dedicata	5.000 euro	5 mesi
6	Creazione del supporto cartaceo multilingue (mappe dedicate)	20.000 euro	8 mesi
7	Sponsorizzazione del prodotto su piattaforme specialistiche dedicate	5.000 euro	2 mesi

FASE 4 DEFINIZIONE DELLA GOVERNANCE		INDICAZIONE SOMMARIA DEI COSTI PER ATTIVITÀ	TEMPI DI REALIZZAZIONE
1	Incarico tecnico per l'individuazione e lo sviluppo di un efficace modello di governance	4.000 euro	5 mesi
2	Piano di monitoraggio continuo del percorso cicloturistico	4.000 euro	5 mesi
3	Attività di consulenza/affiancamento/formazione per l'identificazione e ottenimento di standard qualitativi dedicati	5.000 euro	6 mesi
4	Strategia di comunicazione multilingue dedicata	5.000 euro	6 mesi
5	Individuazione fonti di finanziamento stabili	/	/



- Buhalis, D. (2000). Marketing the competitive destination of the future. *Tourism management*, 21(1), 97-116.
- FIAB (2005). Segnaletica per itinerari ciclabili (ciclovie) - Documento approvato dal Consiglio Nazionale della FIAB 14 gennaio 2005. Disponibile al sito http://www.fiab-onlus.it/download/segnali_05.pdf
- IDM (2018). Manuale Grafico IDM Provincia di Bolzano. Disponibile al sito <https://docplayer.it/136636582-Sistema-di-segnaletica-degli-itinerari-per-mtb-dell-alto-adige-manuale-grafico.html>
- ISTAT (2021). Istituto Nazionale di Statistica: Presenze turistiche. Disponibile al sito <http://dati.istat.it/>
- Meng, B., & Han, H. (2018). Multiple attributes of cycling tourism in travelers' decision-making process. *Journal of Quality Assurance in Hospitality & Tourism*, 1-22.
- Morrison, A. M. (2013). *Marketing and managing tourism destinations*. Abingdon, UK: Routledge.
- Pike, S., & Page, J. (2014). Progress in tourism management: Destination marketing organizations and destination marketing: A narrative analysis of the literature. *Tourism Management*, 41, 202-227.
- Saraniemi, S. (2009). Destination branding in a country context. A case study of Finland in the British Market (Academic Dissertation). University of Joensuu. Finland.
- Statista (2021). Statista: Size of the global market for electric bicycles in 2019 and 2023. Disponibile al sito <https://www.statista.com/>

eurac
research



Comunità Montana
di Valle Camonica

