

# NUOVI PERCORSI CICLABILI IN VALLE DI CEMBRA

Studio preliminare

COMUNITÀ DELLA VALLE DI CEMBRA

PROVINCIA AUTONOMA DI TRENTO

PRESIDENTE

**Simone Santuari**



GRUPPO DI LAVORO

**Luca Gottardi**

**Michele Brugnara**

**Stefano Casagrande**

**Michael Dall'Agnol**

**Luisa Callegari**

**Ermanno Fassan**

**Stefano Villotti**



## INDICE

PREMESSA del Presidente Simone Santuari	pp. 01
1. STRATEGIE PROGETTUALI	pp. 02
2. DIVERSITÀ DI PAESAGGIO	pp. 05
3. CICLISMO IN VALLE	pp. 10
4. E-BIKE	pp. 12
5. RETE DELLE CICLABILI REGIONALI	pp. 16
6. UTENTI	pp. 18
7. NECESSITÀ	pp. 19
8. LE CICLOVIE	pp. 20
9. TIPOLOGIE DI PERCORSO	pp. 21
10. PLANIMETRIA GENERALE	pp. 32
11. SVILUPPO DEL TRACCIATO	pp. 34
12. SPONDA DESTRA Distanze e dislivelli ingrandimenti percorso CICLOAVVIA 1:10000	pp. 40
13. SPONDA SINISTRA Distanze e dislivelli ingrandimenti percorso CICLOAVVIA 1:10000	pp. 57
14. PERCORSO MTB	pp. 67
15. CENTRO CULTURALE CICLOAVVIA DIFFUSO	pp. 80
16. COMUNICAZIONE	pp. 84
17. MARKETING	pp. 86
18. COINVOLGIMENTO	pp. 89
19. STIMA COMPLESSIVA DEI COSTI	pp. 90
20. RIFERIMENTI	pp. 95
21. IN EUROPA E NEL MONDO	pp. 103



## PREMESSA

La Comunità della Valle di Cembra ha sempre ritenuto il settore del turismo sostenibile, un elemento strategico per lo sviluppo economico, sociale e culturale della valle, tanto che sono stati messi in essere una serie di interventi, iniziative e progetti volti al miglioramento e al potenziamento del settore medesimo.

Collegare la nostra valle con il sistema delle altre ciclabili della valle di Fiemme, della Rotaliana, della Valsugana e con quella che porta in Alto Adige, significa mettere la Valle di Cembra al centro di questo sistema ciclabile provinciale.

Abbiamo coinvolto gli amministratori della valle di Fiemme, in particolare i comuni di Capriana e Castello Molina di Fiemme, in una logica di sistema, che veda tutti gli attori coinvolti, fin dalle fasi iniziali, per condividere finalità, modalità di finanziamento e di gestione futura.

Connettere tra loro i paesi della valle di Cembra, longitudinalmente e tra sponde, attraverso percorsi a forte valenza paesaggistica e ambientale, significa, valorizzare il nostro territorio e fa crescere il senso di appartenenza dei nostri cittadini.

Un percorso ciclopedonale della Valle di Cembra, è una straordinaria occasione di sviluppo, noi ci crediamo, e abbiamo fortemente voluto iniziare questo percorso con questo lavoro che vi presentiamo.

In tale contesto si inserisce questo studio preliminare con lo scopo di individuare nuovi percorsi ciclabili in Valle di Cembra.

È stato individuato un team di professionisti ognuno con delle proprie specializzazioni e competenze, che, nell'estate 2016, si è occupato della progettazione architettonica e delle problematiche legate all'inserimento paesaggistico dell'opera, della mappatura di percorsi esistenti, della fattibilità delle opere infrastrutturali, di una valutazione dei costi, di comunicazione e marketing.

Lo studio preliminare di nuovi percorsi ciclabili in Valle di Cembra CICLOAVVIA vuole essere un progetto che, adattandosi ai caratteri morfologici ed ambientali, alle attività presenti sul territorio, crei un percorso culturale diffuso che abbracci l'intera Comunità.

Percorrendo a piedi la Valle di Cembra da Lavis verso la Valle di Fiemme, il gruppo di lavoro ha sperimentato le diversità di paesaggio, di attività economiche, di esperienze turistiche, di coltivazioni agricole che si incontrano sulla sponda destra e sinistra Avisio. In questa esperienza aderente al territorio si inserisce il progetto CICLOAVVIA.

Simone Santuari  
Presidente della Comunità della Valle di Cembra

## 1. STRATEGIE PROGETTUALI

Il percorso ciclabile CICLOAVVIA corre lungo la Valle di Cembra sulle due sponde per un totale di circa 90 Km e da Lavis, situato a 230 m slm, si collega alla Valle di Fiemme ad un'altitudine di 810 m slm in località Stramentizzo. Il percorso rappresenta un collegamento importante per i residenti e per i cicloturisti. Per questo si è pensato ad uno sviluppo su un doppio tracciato. Un primo tracciato che, utilizzando strade secondarie di varie tipologie, corre parallelo alle strade principali (SP 76 SP 71 SS 612) ed un tracciato che segue la via delle strade SP 76 SP 71 SS 612 accompagnato da una linea rossa segnata a terra a segnalare la spirito bike della Valle di Cembra. La realizzazione di CICLOAVVIA è l'insieme di infrastrutture legate alla mobilità, di un centro culturale diffuso, di visioni comunicative e di una rete che coinvolga le risorse umane presenti sul territorio. Il nuovo sistema di tracciato viene organizzato ed attrezzato attraverso sentieri e strade secondarie sia ad uso già consolidato, sia di nuova realizzazione.

Il percorso, per unire paesaggi variegati, paesi, punti di interesse, servizi presenta dei passaggi con dislivelli impegnativi per il ciclista non allenato e non attrezzato. In questo contesto si inserisce perfettamente l'utilizzo della biciletta a pedalata assistita. Il fenomeno della e-bike può appiattire la Valle di Cembra, limitando le infrastrutture a passaggi di marcata difficoltà (superamento di rivi, di valli secondarie che s'innestano all'asse principale, attraversamento di strade, allargamento di sentieri, messa in sicurezza di strade secondarie, nuove piste di collegamento). La bicicletta elettrica permette a chi non possiede elevata preparazione tecnica e fisica di affrontare percorsi che attraversano valli e risalgono montagne. L'uso di e-bike permette di percorrere distanze maggiori.

CICLOAVVIA è contro la realizzazione di un unico tracciato di viabilità ciclabile costretto in barriere definite che ghettizzano il ciclista e non aumentano la consapevolezza nell'opinione pubblica dell'importanza di realizzare interventi atti a garantire lo sviluppo in sicurezza dell'uso della bicicletta. CICLOAVVIA promuove un sistema complesso di valori creando una competizione tra sistemi territoriali. La storia, la cultura, l'ambiente e l'economia della Valle di Cembra vengono connessi da un percorso ciclopedonale ad una rete di flussi europea.

Per realizzare il progetto CICLOAVVIA si individuano 4 insiemi: INFRASTRUTTURE - CENTRO CULTURALE DIFFUSO - COMUNICAZIONE - COINVOLGIMENTO. Il centro culturale diffuso viene inteso come l'insieme di spazi, atti a contenere le unicità del territorio delle valli (campioni del ciclismo, vino, piccoli frutti, grappa, porfido, paesaggio fluviale, boschi, contadini di montagna, le Piramidi, monumenti storici e naturali). Sul territorio sono stati individuati immobili pubblici sotto utilizzati o abbandonati, ruderi privati e pubblici dove è possibile collocare il centro culturale diffuso. Si tratta di costruzioni situate in luoghi strategici lungo il percorso ciclopedonale, come luoghi di rilevanza paesaggistica, punti significativi per il ciclista, come ad esempio le fontane, siti turistici.

Attraverso le ricognizioni conoscitive effettuate nell'estate 2016 sono state individuate delle emergenze territoriali e storiche: salvaguardare e valorizzare i paesaggi naturali ad elevata biodiversità ed i paesaggi antropici, sviluppare il tessuto economico dei servizi, aumentare il potenziale ricettivo, aumentare il livello di qualità architettonica e paesaggistica degli interventi pubblici e privati.

CICLOAVVIA è una straordinaria occasione di sviluppo perché attraverso il coinvolgimento di aziende agricole, cantine, ristoranti, alberghi, si innescano nuove opportunità di lavoro connesse al percorso ciclopedonale. CICLOAVVIA crea un sistema di mobilità alternativa interconnesso ai paesi per i residenti che possono muoversi in sicurezza. Il percorso incoraggia la mobilità ciclabile come valida alternativa ecologica all'uso dei veicoli a motore.

Il progetto si connette al circuito delle ciclabili del Trentino Alto Adige. In Trentino sono già presenti oltre 400 km di percorsi ciclabili dislocati per esempio in alta val di Non, nell'area Adige Nord, Valsugana, Dolomiti Fiemme e Fassa, Val Rendena, Valle dei Laghi, Valle dell'Adige sud, Primiero, Valli Giudicarie Centrali e inferiori, Val di Sole, Riva del Garda. La Valle di Cembra risulta al momento esclusa da qualsiasi circuito di questo tipo. Questa è un'importante ulteriore ragione per portare avanti in maniera determinata questo progetto, allineandosi ad una politica turistica già in parte condivisa a livello regionale.

## FASI DI STUDIO

1. Costituire un itinerario ciclabile sicuro e facilmente riconoscibile che non escluda l'attuale ampia fruizione della SS e SP.
2. Creare un sistema organizzato e attrezzato di percorsi attraverso la connessione di sentieri e strade secondarie sia di uso già consolidato, sia di nuova realizzazione.
3. Promuovere un progetto pilota di segnalazione a terra innovativo e di impatto leggero al fine di proteggere e tutelare il già elevato numero di fruitori della SS e SP della Valle di Cembra, apprezzata già da un numero considerevole di appassionati sia del Trentino sia di provenienza estera. Tale progetto pilota oltre ad assolvere a bisogni essenziali di sicurezza avrà anche il compito di lanciare il progetto ciclabile più ampio che prevederà anche interventi di tipo culturale ed a servizio delle attività sportive. Si ricorda a tal proposito la gloriosa U.S. Montecorona, e la squadra giovanile U.C. Valle di Cembra che già si è aggiudicata in passato il campionato italiano per squadre. L'attrattiva di una valle che ha sfornato campioni del calibro di Aldo Moser, Francesco Moser e Gilberto Simoni, di Moreno Moser tutt'ora in attività con una carriera promettente, permette di guardare al futuro delle 2 ruote come un'occasione unica ed irripetibile da cogliere con decisione ed apprezzamento.
4. Creare un sistema continuo di connessioni per incoraggiare la mobilità ciclabile come valida alternativa ecologica all'uso dei veicoli a motore.
5. Valorizzare il territorio della Valle di Cembra attraverso la creazione di percorsi che abbiano anche valenza paesaggistica e ambientale.
6. Promuovere interventi di miglioramento ambientale e riqualificazione urbana, attraverso l'individuazione di aree del territorio non sufficientemente valorizzate.
7. Innescare un sistema virtuoso di ampliamento di opportunità in seno ai green jobs emergenti.
8. Il progetto sarà sviluppato considerando anche collegamenti del circuito con le piste ciclabili della Val di Fiemme, della Valsugana e con la ciclabile della "Vecia Ferrovia" proveniente dalla val d'Adige in Alto Adige, in modo da integrare e ampliare l'ambito del sistema ciclabile del Trentino.

**A  
P  
P  
R  
O  
C  
C  
I  
O  
  
C  
U  
L  
T  
U  
R  
A  
L  
E**

**A. INFRASTRUTTURE**

- S1 Striscia rossa su SS e SP segnaletica
- S2 Manutenzione e scurezza di percorsi secondari esistenti
- S3 Percorsi da realizzare o implementare
- S4 Affiancamento SS e SP

**B. CENTRO CULTURALE CICLOAVVIA DIFFUSO**

- Museo del ciclismo trentino
- Strutture sosta, esposizione prodotti tipici, servizi
- Noleggio e-bike
- Ciclofficine
- Accampamento notturno attrezzato

**C. COMUNICAZIONE**

- Studio brand
- Realizzazione sito, pagine social network
- Progetto segnaletica
- Pubblicità
- Allestimento spazi centro culturale diffuso

**D. COINVOLGIMENTO**

- Inserimento delle attività esistenti nel circuito
- Standard minimi di accoglienza
- Corsi specifici di formazione per operatori
- Programmi di controllo qualità



## 2. DIVERSITÀ DI PAESAGGIO

I percorsi ciclopedonali proposti permettono al fruitore la lettura del paesaggio della Valle di Cembra. Percorrendo la valle, longitudinalmente e trasversalmente, si sperimenta l'alternarsi di diverse identità territoriali. La Valle di Cembra, segnata dalla modificazione permanente dei terrazzamenti, mostra evidente la profonda cicatrice procurata dallo scorrere del torrente Avisio (terzo affluente per importanza del fiume Adige). Sulla sponda sinistra, nella zona di Albiano e Lona-Lases, troviamo la deformazione artificiale del tessuto dovuta alla presenza delle cave di porfido. Sulla sponda destra da Cembra a Lavis ampie terrazze favoriscono la coltivazione della vite.

Salendo verso la Val di Fiemme nell'alta Valle di Cembra incontriamo un territorio prevalentemente boschivo, con coltivazioni agricole limitate, presenza di pascoli e zone un tempo produttive lasciate al completo abbandono. La flora è un susseguirsi di latifoglie e cedui, con presenza di abeti rossi, larici e scarsi pini, cembri ed abeti bianchi. Abbiamo una buona presenza di faggi, ed il castagno, sofferente negli ultimi anni, sale fino alla quota di 1000 metri. Il percorso ciclo-pedonale sulla sponda sinistra incontra il lago di Lases e l'importante sito delle Piramidi di Segonzano.

L'attraversata trasversale della valle mostra un paesaggio, nelle spaccature porfiriche lungo il torrente, incontaminato, dove sono visibili i segni di antiche coltivazioni, mulini, vie di collegamento sulle varie Ischie o renai ormai ricoperte di vegetazione. Le popolazioni un tempo vivevano questi luoghi, dove si trova ancora abbondanza di fauna selvatica, e in questo spazio, fatto non solo di ghiaie e ciottoli, si trova un importante capitale paesaggistico.

Il tracciato CICLOAVVIA che corre parallelo alla viabilità principale permette di osservare architetture in pietra in stato di abbandono che mostrano i caratteri costruttivi di un tempo, mentre il passaggio che s'incontra attraversando i principali centri abitati si compone di numerosi materiali da costruzione d'epoca recente.

Il costante intervento dell'uomo ha modellato la valle lasciando un'impronta che, se inizialmente si presentava leggera, ora si è fatta pesante a mezza costa nelle aree edificate.

Il compito di CICLOAVVIA nei confronti del paesaggio della valle è di difendere l'alternarsi delle identità territoriali presenti che, se custodite con responsabilità e coraggio, portano ad un aumento della qualità della vita per residenti e non.

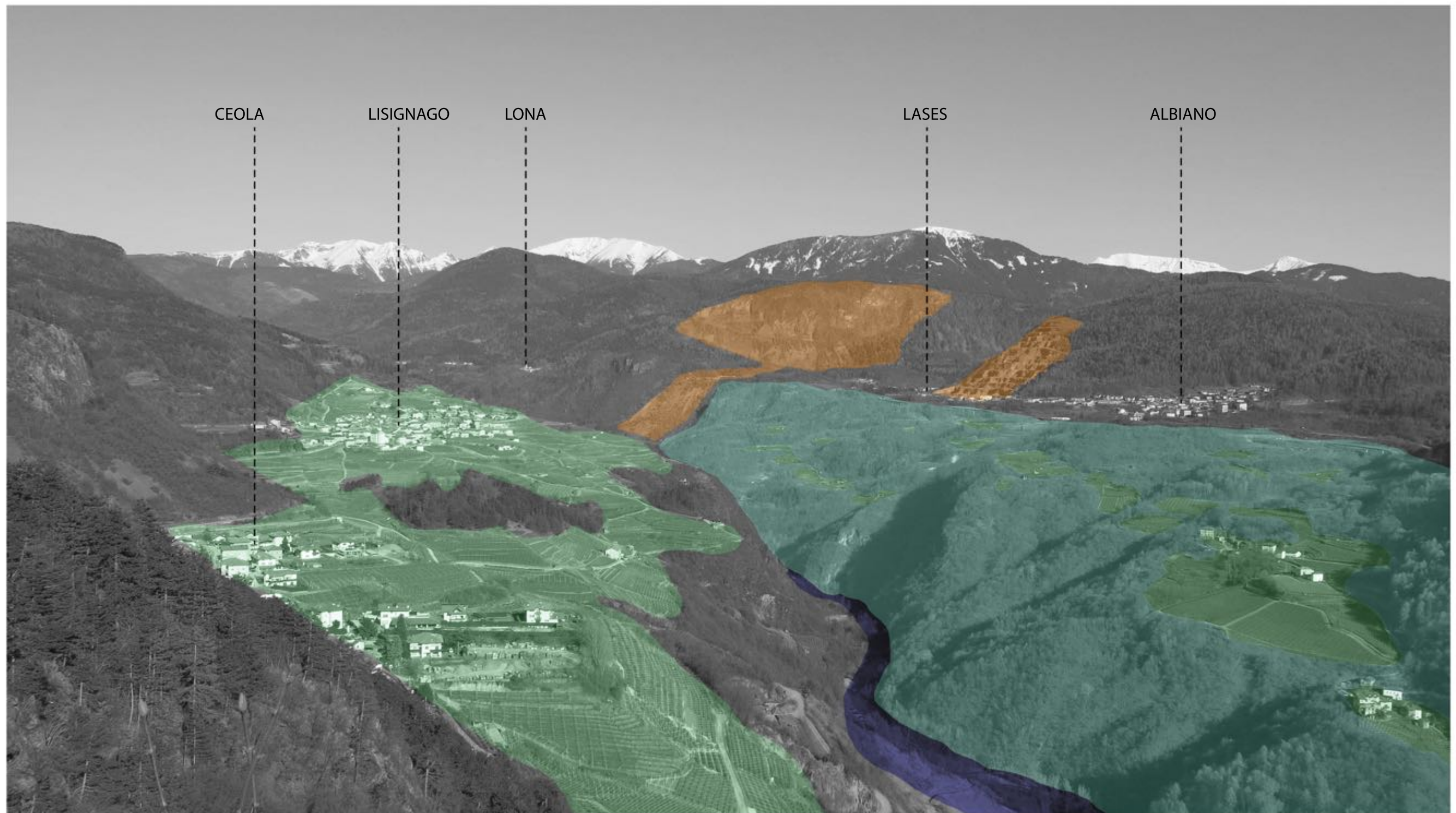
PAESAGGIO DELLA VITE

PAESAGGIO AGRICOLO

PAESAGGIO BOSCHIVO

PAESAGGIO FLUVIALE

PAESAGGIO ESTRATTIVO





Aggregati storici tra coltivazioni a vite sulla sponda sinistra



Paesaggi contrapposti lungo la valle



Nuclei storici circondati dal bosco



Paesaggio boschivo a nord della vallata





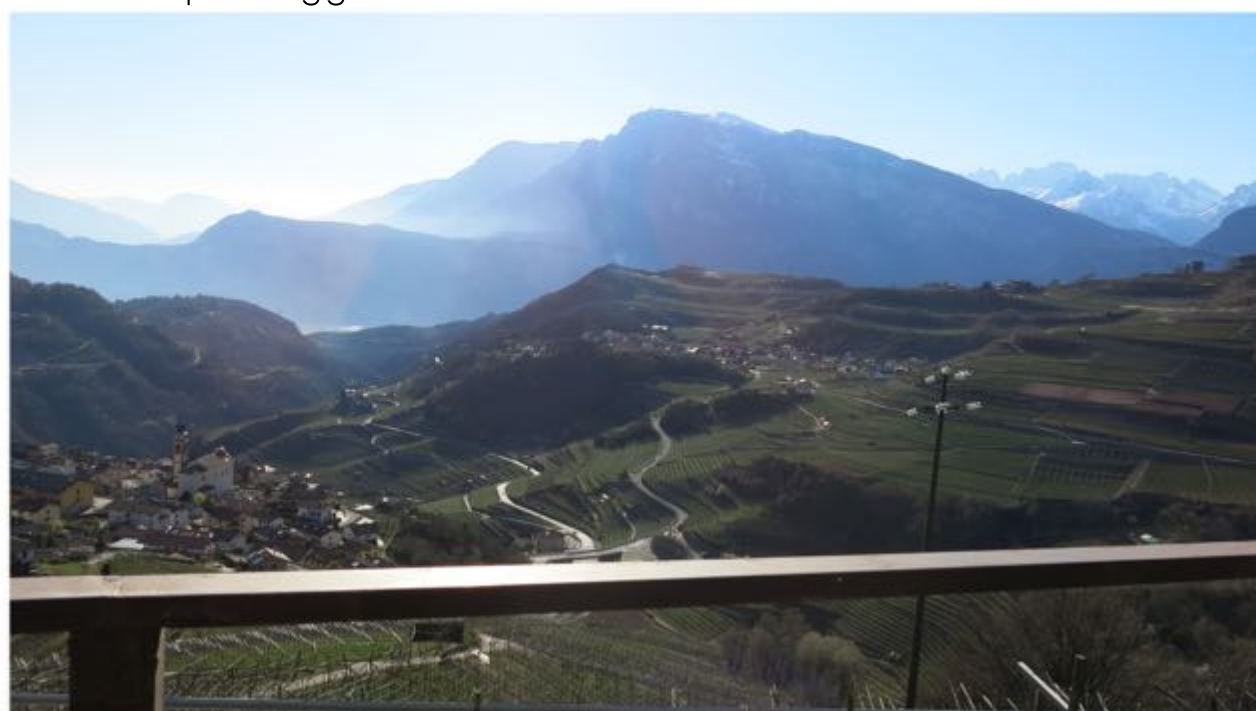
Vista della parte finale della valle da Valternigo



Architettura sacra immersa nel verde a San Floriano



Vista del paesaggio della vite a Palù



Il paesaggio della vite verso Ville





Spaccature porfiriche lungo il torrente



Attraversamenti valli secondarie trasversali rio Brusago



Vista del paesaggio in alta valle



Il castello di Piazza e le Piramidi di Segonzano





### 3. CICLISMO IN VALLE

La passione per le due ruote in Valle di Cembra nasce molto lontano.

Nel 1951 a Palù di Giovo un gruppo di appassionati di ciclismo fonda l'**Unione Sportiva Montecorona**, una squadra di ciclismo rivolta a categorie giovanili regionali.

Si mette subito in evidenza il giovane **Aldo Moser** che vince la sua prima corsa a Volano con la maglia della U.S. MONTECORONA.

Dopo pochi anni questo giovane si ritroverà a competere con campioni del calibro di Coppi e Bartali.

Nasce così la tradizione ciclistica della famiglia Moser che è anche quella della U.S. Montecorona.

In seguito i fratelli Enzo, Diego e Francesco, seguiranno Aldo nel suo stesso percorso.

Nel 1984 **Francesco Moser** vince il giro d'Italia e **Gilberto Simoni**, all'epoca tredicenne, viene irrimediabilmente attratto da questo sport tanto duro quanto pregno di piccole e grandi soddisfazioni e decide di iniziare la sua grande avventura in bicicletta che lo porterà a vincere due Giri d'Italia, 5 podi e tante altre corse.

La dinastia Moser non smette di regalare campioni e nel 2012 il nipote di Aldo e Francesco entra nel professionismo cogliendo da subito ottime vittorie tra cui la Strade Bianche ed il Giro di Polonia, continuando tutt'oggi a gareggiare con ottimi risultati.

Il desiderio di emulazione dei grandi campioni nati e cresciuti vicino a casa porta ancora oggi bambini e ragazzi a cimentarsi nel ciclismo attraverso squadre dilettantistiche come l'Unione Sportiva Montecorona e l'Unione Ciclistica Valle di Cembra senza la pretesa di diventare dei campioni ma con la certezza che possa chiunque avere questa ambizione.





### Aldo Moser

Nella prima corsa della sua carriera, Aldo, in maglia Montecorona, non fallisce. E' in palio il titolo di campione provinciale allievi CSI a Volano. Aldo opera la selezione decisiva lungo la salita di Nago. Al suo forcing non resiste nessuno e si invola tutto solo verso la sua prima vittoria: è il 7 agosto 1951.



### Francesco Moser

Nella prestigiosa storia del ciclismo italiano è il corridore più vittorioso di sempre. Tra i ciclisti più affermati durante gli anni '70 e '80, con 273 vittorie su strada risulta ad oggi il ciclista italiano con il maggior numero di successi: a livello mondiale è quinto assoluto.



### Gilberto Simoni

E' tra i ciclisti italiani con il miglior rendimento nelle corse a tappe negli ultimi dieci anni, avendo vinto due Giri d'Italia (2001 e 2003) e salendo sul podio in altre cinque occasioni. È uno dei corridori che è riuscito a vincere tappe in tutti i grandi giri, costruendo gran parte dei suoi successi nelle corse di montagna avendo avuto caratteristiche di scalatore puro.



### Moreno Moser

Moreno Moser discende da una grande famiglia di ciclisti. Ha caratteristiche di passista-scalatore ed è professionista dal 2011. Recentemente si dimostra sempre più uno specialista delle corse contro il tempo: il 14 settembre 2016 conquista infatti la medaglia di bronzo ai Campionati Europei in Bretagna (Francia).



## 4. E-BIKE

Nell'ambito Trentino la Valle di Cembra, presenta delle caratteristiche del tutto particolari rispetto ad altri ambiti che vedono lo svilupparsi delle ciclabili a fondo valle in situazioni morfologiche relativamente semplici.

La Valle di Cembra dal punto di vista orografico È continuazione della Valle di Fassa e Valle di Fiemme. Una valle a U e a V, frutto di un'evoluzione geologica che l'ha modellata prima attraverso il ghiaccio della marmolada modellando le colline fra i 300 msl e gli 800 msl e successivamente un sistema morfologico a V formato dall'erosione del torrente Avisio. Questa conformazione ha fatto sì che le situazioni morfologiche più impervie siano sprovviste di percorsi paralleli al torrente a fondo valle. Tutto il sistema urbano, fatto di piccoli centri abitativi e sistema stradale si sviluppa ad una quota superiore, dove la strada statale 612 che la percorre collega fra di loro i vari centri abitati fino ad immettersi da ambo i lati in Valle di Fiemme e successivamente in Valle di Fassa.

Ne deriva un sistema stradale che sostanzialmente si può schematizzare con una via principale parallela al corso naturale del torrente Avisio e altri sistemi secondari (antiche vie di passaggio, strade forestali, strade agricole) anch'essi paralleli. La considerazione riscontrabile È quella che molti collegamenti fra l'asse principale a mezza valle ed i sistemi che stanno sopra e sotto anch'essi paralleli, presentano spesso delle pendenze che non si riscontrano in sistemi ciclabili come oggi li conosciamo, ovvero sostanzialmente pianeggianti o con pendenze ridotte.

La necessità di trovare spesso alternative alla sede stradale ss 612, deriva anche dall'esigenza progettuale di recuperare antichi percorsi, indurre il fruitore-visitatore ad immergersi in un paesaggio sconosciuto spesso anche ai locali abitanti. La filosofia della mobilità alternativa o anche semplicemente a scopo ludico-turistico non deve prescindere da qualche piccolo impegno aggiuntivo.

Va aggiunto in ogni caso, che per chi dovesse provenire con le due ruote dalla Valle dell'Adige, un minimo di dislivello lo dovrà sempre affrontare, sia che si acceda dalla ciclabile a San Michele all'Adige, sia che si acceda da Lavis o da Egna attraverso la vecchia ferrovia che porta a Molina di Fiemme. Diverso è l'ingresso attraverso la ciclabile della Valsugana o dall'Altopiano di Pinè che si innestano già ad una quota più o meno corrispondente al sistema CicloViva.

A supporto di tali minime difficoltà L'E-bike motion risulta essere una validissima alternativa, sia dal punto di vista prettamente tecnico ovvero la semplicità di superare brevi tratti in pendenza, sia dal punto di vista dell'opportunità turistico imprenditoriale. A tale proposito si riporta una ricerca in merito all'uso e crescita dell'utilizzo di tale mezzo.

### Un'indagine racconta il cliente della e-bike in Italia

Confindustria ANCMA ha commissionato all'Università degli Studi di Milano Bicocca una ricerca per definire potenzialità e limiti della bicicletta a pedalata assistita in Italia. Ecco alcuni significativi estratti dei primi risultati.

La bicicletta a pedalata assistita o e-bike, come viene generalmente chiamata, ha ormai assunto dimensioni importanti nella maggior parte dei paesi europei, come le nostre riviste Bicitech e Veicoli Elettrici hanno puntualmente registrato ed evidenziato nel tempo.

Superata la soglia del milione di unità vendute in Europa già nel corso del 2013, l'anno scorso la diffusione della e-bike non si è arrestata segnando nuovi incrementi percentuali a due cifre in paesi come la Germania (+17% e 480.000 unità vendute circa), l'Olanda (+16% con 333.000 vendite), la Francia (+37% con 77.000 consegne), ma anche l'Austria e la Svizzera solo per citare i mercati più rilevanti.

Per contro in Italia la distribuzione e la domanda del nuovo prodotto, malgrado un'offerta ormai tecnologicamente evoluta e diversificata nelle tipologie di modelli che spaziano dai mezzi da città alle più sportive Mtb, sta seguendo un trend più laborioso e meno tumultuoso anche se ha raggiunto e superato il livello delle 51.000 unità vendute.

Allo scopo di meglio comprendere e definire il fenomeno italiano Confindustria ANCMA ha affidato ai ricercatori dell'Università degli Studi di Milano Bicocca il compito di analizzare sul piano qualitativo la conoscenza e la percezione del prodotto, il profilo dei potenziali utilizzatori e come sia possibile espandere il mercato.



L'indagine si è svolta con la tecnica dei focus group la cui aggregazione è rappresentata in Tabella 1.

Gruppo	Composizione	Caratteristiche	Motivazioni
Gruppo 1	Soggetti 18-29.	Studi universitari.	Consumo di prodotti per emulazione. Consumatori di domani.
Gruppo 2	Soggetti 30-44.	In possesso di laurea. Buona condizione occupazionale	Maggiori utilizzatori della bicicletta tradizionale su base valoriale. Soggetti emulabili ( <i>teoria della classe agiata</i> ).
Gruppo 3	Soggetti 45-60	Attenzione al benessere. Soggetti nel MdL.	Potenziale interesse per un mezzo di trasporto che favorisce l'attività fisica durante lo svolgimento di altre attività.
Gruppo 4	Soggetti > 60	Autosufficienza quotidiana. Fuori dal MdL.	Disponibilità di tempo libero, disponibilità economica.

Fonte: Confindustria ANCM - Università degli Studi di Milano Bicocca

## I clienti tipo

Con riferimento alla bicicletta a pedalata assistita e al suo vissuto su un mercato, a nostra opinione fortemente storicizzato da una parte dall'immagine agonistica insita nel ciclismo come attività sportiva, dall'altra da quella di mezzo di mobilità individuale prettamente cittadino, l'indagine individua essenzialmente tre profili di clientela così definiti:

**Non utilizzatori:** rappresentati in prima istanza da coloro che, in coerenza con le proprie abitudini e stili di vita, non prendono in considerazione l'utilizzo della bici in quanto tale per i propri spostamenti. Ad essi si sommano, con non minor forza, gli appassionati della bicicletta che la vivono soprattutto in sintonia con l'utilizzo sportivo per cui non è pensabile l'impiego di un mezzo "assistito" da un motore elettrico. Osserviamo come in qualche misura in questa categoria confluiscano due gruppi opposti entrambi accomunati da un negativo, anche se superficiale, riscontro delle caratteristiche del prodotto alle proprie esigenze.

**Vorrei ma non posso:** costituisce una categoria trasversale tra i diversi gruppi e raccoglie tutti coloro che non hanno ancora elaborato uno specifico e valido modello di sostenibilità e non ritengono che i vantaggi dell'acquisto di una e-bike siano superiori ai punti deboli ancora presenti. È questa una categoria riscontrata anche in altri sondaggi condotti a livello europeo dove le negatività citate sono state rappresentate per lo più da prezzo d'acquisto, autonomia, peso del prodotto e mancanza di piste ciclabili sicure.

Generalmente però gli intervistati mostrano una bassa conoscenza dell'offerta e dell'evoluzione tecnica intervenuta nel tempo.

**Lead User:** è il gruppo più interessante ai fini delle attuali potenzialità del mercato della e-bike. I suoi componenti infatti

sono caratterizzati da un particolare stile di vita attento a precisi consumi culturali che ben si coniugano con l'utilizzo della bici elettrica come mezzo di mobilità sostenibile e alternativo ad altri veicoli da trasporto.

## **Le caratteristiche del Lead User**

Le informazioni psicografiche fornite dalla ricerca consentono di descrivere in maggior dettaglio i Lead User come persone di età compresa tra i 30 e i 55 anni, in possesso di un elevato titolo di studio e con una posizione professionale nel mondo del lavoro media o alta.

Da rilevare subito la buona sovrapposizione di questi primi dati con quelli emersi in altre ricerche europee dove l'età media riscontrata si attesta sui 40 anni e la condizione socio economica prevalente è quella del libero professionista o dell'impiegato.

Il loro quadro valoriale di riferimento tende a privilegiare ben determinati consumi culturali per esempio in campo alimentare (slow food, cibo vegetariano o biologico) o nei gusti letterari e musicali così come grande è l'attenzione al benessere e a uno stile di vita sostenibile.

In questo contesto «l'uso della bicicletta elettrica – sostengono i ricercatori dell'Università Bicocca – risulta legittimo se consente di sostituire in modo radicale gli altri mezzi di trasporto, come il trasporto su gomma ma anche i mezzi pubblici. Per il lead user la mobilità diventa una vera e propria scelta culturale, dettata da motivi funzionali (salute, benessere) ma anche dall'interiorizzazione di uno specifico stile di vita e atteggiamento valoriale. Non acquistano un prodotto per immagine ma contribuiscono a costruire l'immagine del prodotto.»

## **Il limite della non conoscenza**

Se questa categoria di persone, che al momento rappresenta il nucleo più rilevante e convinto di utilizzatori, dispone certamente di tutte le informazioni necessarie sul prodotto per poterne valutare punti di forza e di debolezza, uno dei dati più rilevanti che emerge dall'intera indagine è proprio la scarsa conoscenza del prodotto, delle sue caratteristiche e conseguentemente delle potenzialità che offre il suo impiego da parte del più largo pubblico di ciclisti o aspiranti tali.

D'altra parte è risaputo che la stessa definizione legislativa di bici a pedalata assistita trova una non totale conoscenza sul mercato da parte sia della clientela potenziale che, talvolta, di alcuni operatori.

Non appare pertanto banale il suggerimento fornito dai ricercatori a conclusione dell'indagine di dar vita a campagne di comunicazione informativa sulla reale distinzione tra bici a pedalata assistita e biciclette elettriche che non rispettando i limiti di potenza del motore (250 W) o la velocità massima di 25 km/h in presenza di pedalata continua, non possono essere considerate biciclette e devono essere omologate come ciclomotori.

Per contro dovrebbero essere maggiormente valorizzate le positività della bici a pedalata assistita in termini di funzionalità, utilità, qualità, innovazione e semplicità d'uso.

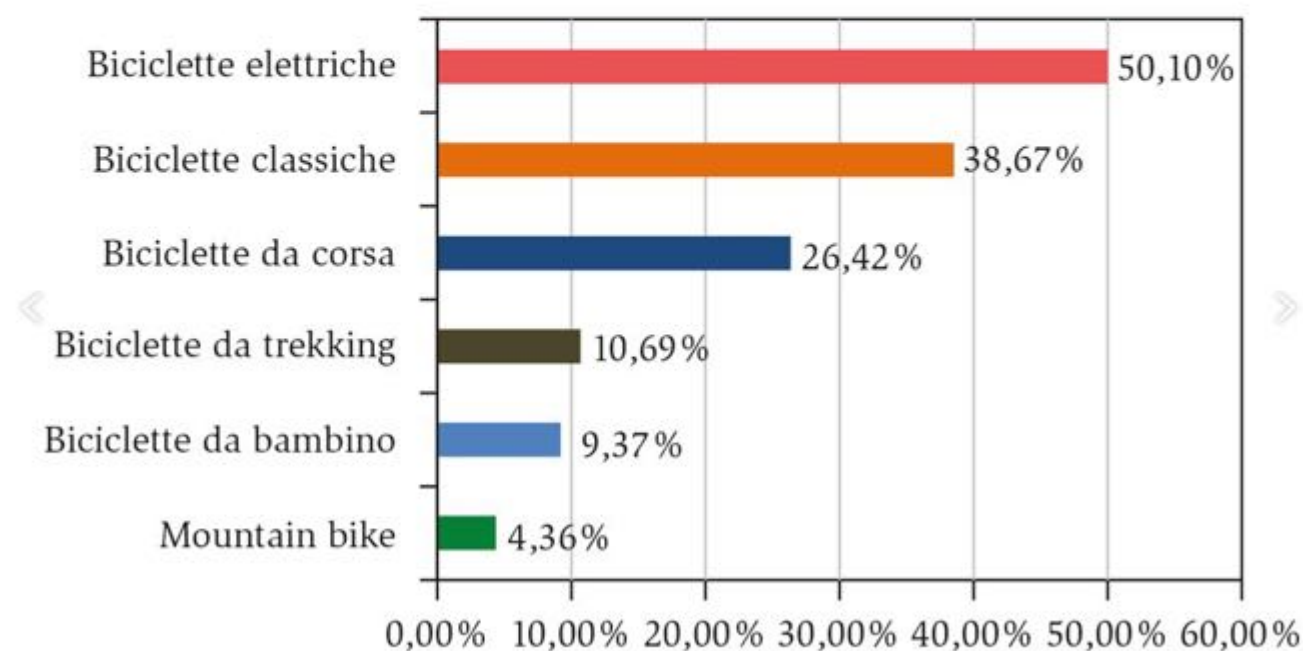
Le nuove e-bike infatti sono in grado di assolvere non solo a compiti di mobilità cittadina a zero emissioni ma al tempo stesso trovare una loro collocazione anche in un ambito di ricerca del benessere come valido ausilio all'esercizio di una attività sportiva o per l'utilizzo nel cicloturismo.

Proprio l'associazione dei nuovi prodotti a pedalata assistita con quel particolare stile di vita green che oggi distingue i consumi di quella categoria di clienti in grado di lanciare e contribuire ad affermare specifiche mode, potrebbe contribuire a una maggior diffusione del prodotto anche nel nostro mercato.

## **Il ruolo dei rivenditori**

Insistiamo infine su un aspetto già esposto in precedenti articoli e che ritroviamo negli ultimi dati diffusi dall'ANCMA stessa relativi alla percentuale di negozi che non tratta specifiche tipologie di prodotto.

Percentuale di negozi che non vendono la tipologia di bici seguente:



Fonte: Confindustria ANCMA – Università degli Studi di Milano Bicocca Item 3 of 3

Dalla tabella 2 emerge che oltre il 50% dei negozi di bici non tratta la bicicletta a pedalata assistita probabilmente non sentendola in linea con la propria personale definizione di ciclismo e avvalorando l'idea che non sia un prodotto coerente con la cultura delle due ruote, fatta essenzialmente di fatica, che merita di essere diffusa.

Anche in questo caso una maggior conoscenza del prodotto sarebbe auspicabile, non solo delle sue caratteristiche tecniche ma anche di quelle economiche se è vero che l'incremento delle sue vendite in quasi tutta Europa ha determinato un incremento del prezzo medio e dei margini dei negozi.

Tale atteggiamento infine appare in contrasto con il dato che secondo il 72% dei negozi di bici in Italia, le vendite di biciclette a pedalata assistita seguiranno un trend di crescita nei prossimi anni (dato ANCMA-GfK), valore che addirittura raggiunge l'82% nelle regioni del Sud. Segno innegabile di fiducia.

## 5. RETE DELLE CICLABILI REGIONALI

**In trentino sono presenti numerose piste ciclabili, organizzate in reti territoriali con le quali fare sistema.**

Sono oltre 400 km quelli percorribili con la bicicletta, alla scoperta del territorio regionale e non solo, attraversando vallate, inseguendo torrenti e fiumi, scalando montagne, toccando antichi borghi e piccoli villaggi e raggiungendo mete ideali per ogni tipo di gusto. Sono 11 i percorsi ciclopedonali realizzati dalla PAT con apposita CicloGuida.

È quindi possibile scoprire la nostra regione attraverso un movimento lento e libero, consapevole e attento scoprendone le molteplici declinazioni.

Collegare la nostra valle con il sistema delle altre ciclabili della Valle di Fiemme Val di Fassa, della Rotaliana, della Valsugana e con quella che porta in Alto Adige, significa mettere la Valle di Cembra al centro di questo sistema ciclabile regionale.

<https://www.visittrentino.it/it/piste-ciclabili>

[http://www.piste-ciclabili.com/regione-trentino\\_alto\\_adige](http://www.piste-ciclabili.com/regione-trentino_alto_adige)

<http://www.ciclabili.provincia.tn.it/>

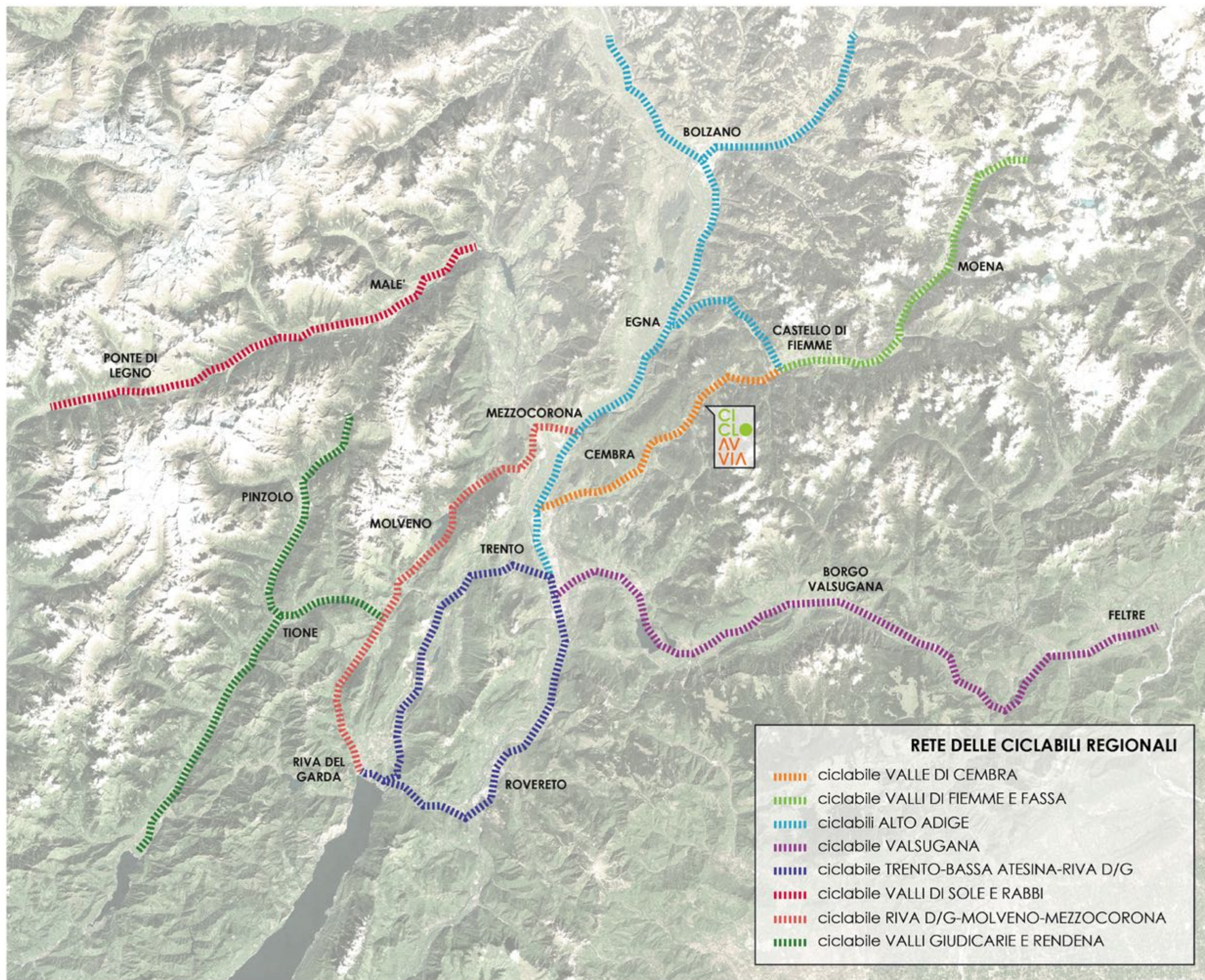
<http://www.tr3ntino.it/it/sport-e-tempo-libero/bici-e-mountain-bike/piste-ciclabili-in-trentino/>

<http://www.suedtirolerland.it/it/sport-e-tempo-libero/bici-e-mountain-bike/piste-ciclabili/>



1. Valle dell'Adige
2. Valsugana
3. Valle del Primiero
4. Val di Sole
5. Val di Fiemme e Val di Fassa
6. Val Rendena
7. Giudicarie inferiori
8. Garda trentino - Basso Sarca
9. Valle dei Laghi
10. Ledro e Concei
11. Valle di Non







## 6. UTENTI

I percorsi ciclabili della Valle di Cembra sono stati concepiti in funzione delle quattro tipologie di ciclisti che attualmente usufruiscono della rete viaria della valle nonché in previsione di un loro incremento futuro visto il trend nazionale e soprattutto europeo in tale settore.

In particolare i percorsi ipotizzati fanno riferimento alle seguenti categorie di utenti:

### 1. utenti residenti nella zona

Utenti che utilizzano la bicicletta per spostamenti locali a corto raggio per recarsi sul posto di lavoro, a scuola, a fare la spesa o per lo svago;

### 2. ciclisti dediti all'uso della bicicletta da corsa

Utenti il cui impiego (stante le peculiarità del mezzo) è strettamente legato al transito lungo le strade provinciali o la statale;

### 3. utilizzatori della mountain bike

Utenti che percorrono preferibilmente strade sterrate e sentieri in quota, ma anche le strade asfaltate che collegano i vari centri abitati e le strade agricole;

### 4. cicloturisti

Utenti che utilizzano la bicicletta da turismo per spostamenti a medio e lungo raggio, anche da effettuarsi in più giornate, in cui la Valle di Cembra diventa una tappa di un percorso più lungo alla ricerca di luoghi e paesaggi di particolare interesse.

### 5. Utenti legati all'uso della bicicletta a pedalata assistita (E-bike)

Utenti che rientrano nei casi 1, 3 e 4 con peculiarità di poter superare dislivelli, anche impegnativi, senza compiere sforzi particolari. Si può ritenere che in questo settore ci sia un incremento degli utenti legati al mondo della bicicletta in quanto permette di muoversi in un territorio contraddistinto da numerosi tratti in salita e in discesa anche ad individui senza particolari doti atletiche.

## 7. NECESSITÀ

Nell'analisi preliminare dello stato di fatto sono emerse lacune in tutti gli ambiti di riferimento delle varie categorie di utenza, alcune di tipo più marcato altre meno.

Da segnalare che i centri abitati in valle su entrambe le sponde sono situati quasi tutti a mezzacosta e che questi sono collegati in sponda destra dalla S.S. 612 e in sponda sinistra dalla S.P. 76.

Le due strade, pur essendo in salita si addentrano nella valle con hanno un andamento altimetrico pressoché uniforme è salvo sporadici casi non hanno tratti in contropendenza inoltre sono in un posizione ben esposta e panoramica. Questo comporta che le due strade principali della valle sono dei percorsi ideali per tutti i tipi di ciclisti, con l'esclusione forse dei soli mountain-bikers che tendenzialmente prediligono i percorsi sterrati in quota, ma che in ogni caso utilizzano queste per i tratti di spostamento.

Facendo un'analisi delle carenze relative ai percorsi che interessano le varie categorie di ciclisti si giunge alle seguenti conclusioni:

1. Nel primo caso, è stato constatato che non esiste in valle un percorso specifico, sicuro, per il collegamento tra i vari centri abitati destinato al transito locale costituito da persone di ambo i sessi e di tutte le età con particolare riferimento a ragazzi e anziani;

2. Nel caso dell'utenza legata all'uso della bicicletta corsa, questa per ragioni intrinseche del mezzo impiegato e allo sport praticato, è legata a muoversi principalmente lungo la S.S. 612 e la S.P. 71 e S.P. 76. Tali strade non costituiscono un percorso protetto o dedicato e i ciclisti sono costretti a convivere con il traffico veicolare, spesso anche pesante, e a muoversi in un ambiente pericoloso, soprattutto nelle zone in cui la larghezza della sede stradale è di ridotta;

3. nel caso del mountain-bikers questi, come accennato in precedenza, prediligono i percorsi in quota, allo stato attuale esiste una nutrita rete di percorsi adatti allo scopo, mappati e disponibili agli appassionati di questo tipo di sport. La rete presente si ritiene adeguata per estensione e qualità dei tracciati, tuttavia si ritiene possa essere implementata con dell'apposita segnaletica e delle infrastrutture di servizio lungo il percorso oltre che alla sistemazione di alcuni sporadici tratti di tracciato e alla realizzazione di alcune bretelle di collegamento nei punti strategici.

4. Nel caso del cicloturismo vale il discorso generale in premessa secondo cui l'utente attualmente si muove lungo le strade statali e provinciali in maniera promiscua con il traffico automobilistico e pertanto non gode della necessaria sicurezza. Oltre a questo, il cicloturista potrebbe godere di una più nutrita rete di infrastrutture legate alla bicicletta, quali strade locali di servizio, attrattive turistiche legate al mondo della bicicletta come il museo della bicicletta, ciclo officine o luoghi dove acquistare parti di ricambio e attrezzi per la manutenzione, locali pubblici con spazi dedicati, ecc.

5. Per l'E-bike valgono le limitazioni illustrate in precedenza salvo che dispongono di una maggior mobilità che consentirebbe l'impiego di percorsi alternativi alle strade trafficate se queste fossero adeguatamente segnalati e mantenuti, in sostanza si potrebbe disporre con interventi economici del tutto marginali di una rete di percorsi molto estesa da dedicare a questo tipo di utenza.

## 8. LE CICLOVIE

Sulla base delle esigenze riscontrate si è cercato di individuare una rete di ciclovie in grado di adeguarsi nel modo più organico possibile.

Ovviamente nella stesura dei tracciati si è dovuto mediare le necessità dell'utenza (quali per esempio collegamenti con percorsi pianeggianti dei vari centri abitati e con le aree esterne alla valle, percorsi in sede protetta, collegamento di tutti i punti di interesse,...) con l'orografia del territorio, la presenza di manufatti e infrastrutture nonché con le disponibilità economiche per realizzare una rete di tale estensione e complessità.

Dalle precedenti premesse si riscontra che i percorsi ciclabili necessari sono rivolti a quattro diverse tipologie di utenti che richiedono essenzialmente quattro tipologie diverse di tracciato, anche se talvolta possono coesistere le une con le altre.

In particolare è emersa la necessità di realizzare:

### 1. rete di collegamento rivolta agli utenti residenti nella zone

Rete tra i centri abitati di entrambe le sponde della valle, e di questa con l'esterno, dotata di percorsi protetti, con andamento piano altimetrico abbastanza regolare da realizzarsi con le caratteristiche geometriche conformi al Decreto Ministeriale N. 557 del 30/11/1999 (larghezza non inferiore a 2.50 m e pendenza longitudinale inferiore al 5.00% salvo deroghe debitamente documentate per casi particolari). Considerato che la realizzazione di un'infrastruttura di questo tipo comporta un notevole impegno di risorse, almeno in questa fase, si è cercato di utilizzare il più possibile percorsi esistenti che soddisfino le caratteristiche richieste apportandovi dei lavori di adeguamento alla nuova funzione e limitando al massimo i tratti di nuova realizzazione. Inoltre la necessità di collegare tra loro i centri abitati e rendere fruibile ai futuri utenti della ciclovie il patrimonio socioeconomico e culturale che questi offrono, i centri storici della valle vengono integrati nel percorso diventandone anche l'elemento culturale del percorso.

### 2. rete di collegamento rivolta ai ciclisti dediti all'uso della bicicletta da corsa

Per gli utenti legati al mondo della "bici da corsa", predomina una forte componente atletico/agonistica e necessitano di percorsi con una tortuosità moderata, un piano viabile regolare e pulito e l'assenza di impedimenti che obblighino il ciclista a continue riduzioni della velocità. Per questo tipo di utenti si ritiene indispensabile mantenere la possibilità di continuare a utilizzare le strade statali e provinciali con i relativi collegamenti tra le due sponde della valle e con l'esterno. In tale senso si ritiene di fondamentale importanza indicare e segnalare su tali strade la presenza dei ciclisti con apposita segnaletica orizzontale (linee rosse e/o loghi e cartelli esplicativi), fermi restando gli obblighi del codice della strada in merito alle norme di circolazione.

### 3. rete di collegamento rivolta agli utilizzatori della mountain bike

Per l'uso della mountain-bike a livello cartografico è stato individuato, a titolo esemplificativo, un percorso in quota in sponda destra. Poiché una rete stradale adatta di questo tipo di utenza già esiste, non si prevedono interventi in tale senso, se non quelli relativi all'installazione di un sistema di segnaletica generale e alla realizzazione di eventuali strutture integrative a supporto del settore come piccoli rifugi adatti al pernottamento, fontane, ecc. dislocati in maniera uniforme sul territorio.

### 4. rete di collegamento rivolta al cicloturismo

Nel caso del cicloturismo, il percorso deve collegare i punti di interesse posti sul territorio. Punti di interesse che possono spaziare su più campi, dai beni di rilevanza storico/culturale a quelli di carattere ambientale/paesaggistico a quelli di natura enogastronomica e sportiva. In genere la rete predisposta per le altre categorie di ciclisti è adatta anche per il cicloturismo in quanto attraversano i centri abitati che in linea generale sono le sedi dei maggiori luoghi di interesse culturale, tuttavia andrebbe integrata con dei percorsi alternativi in modo da dare la possibilità di attraversare le zone terrazzate presenti in valle e coltivate a vigneto. Entrambi i versanti della Valle di Cembra sono ricchi di questi percorsi, generalmente hanno pavimentazione in conglomerato bituminoso e andamento piano altimetrico irregolare, tuttavia, in previsione di una sempre più ampia diffusione delle e-bike, si può ritenere che possano riscuotere un buon interesse da parte di questo tipo di utenza. In cartografia questi percorsi non sono stati evidenziati se non quello a che da Ceola scende per i vigneti e risale a Lisignago passando per San Leonardo o il percorso storico della "Corvaia" e pochi altri.

## 9. TIPOLOGIE DI PERCORSO

la diversità degli utenti, le numerose necessità e le differenti ciclovie individuate tracciano numerose tipologie di “strade” sul territorio.

A partire dalle strade esistenti, come le statali, lungo le quali sarà tracciata una linea rossa come monito di attenzione e sensibilizzazione alla presenza del ciclista; passando per le strade secondarie che attraversano i centri abitati, i boschi ed i numerosi paesaggi presenti sul territorio, comprensive di strade sterrate o inerbite, arrivando ai “sentieri”.

Inoltre dovranno essere realizzati sul territorio nuovi percorsi, allargamenti o affiancamenti a strade esistenti, per permettere agli utenti di muoversi lungo la valle di Cembra alla scoperta delle due sponde dell'Avisio.

### **S1 LINEA ROSSA**

### **S2 PERCORSI SECONDARI**

### **S3 PERCORSI DA REALIZZARE O IMPLEMENTARE**

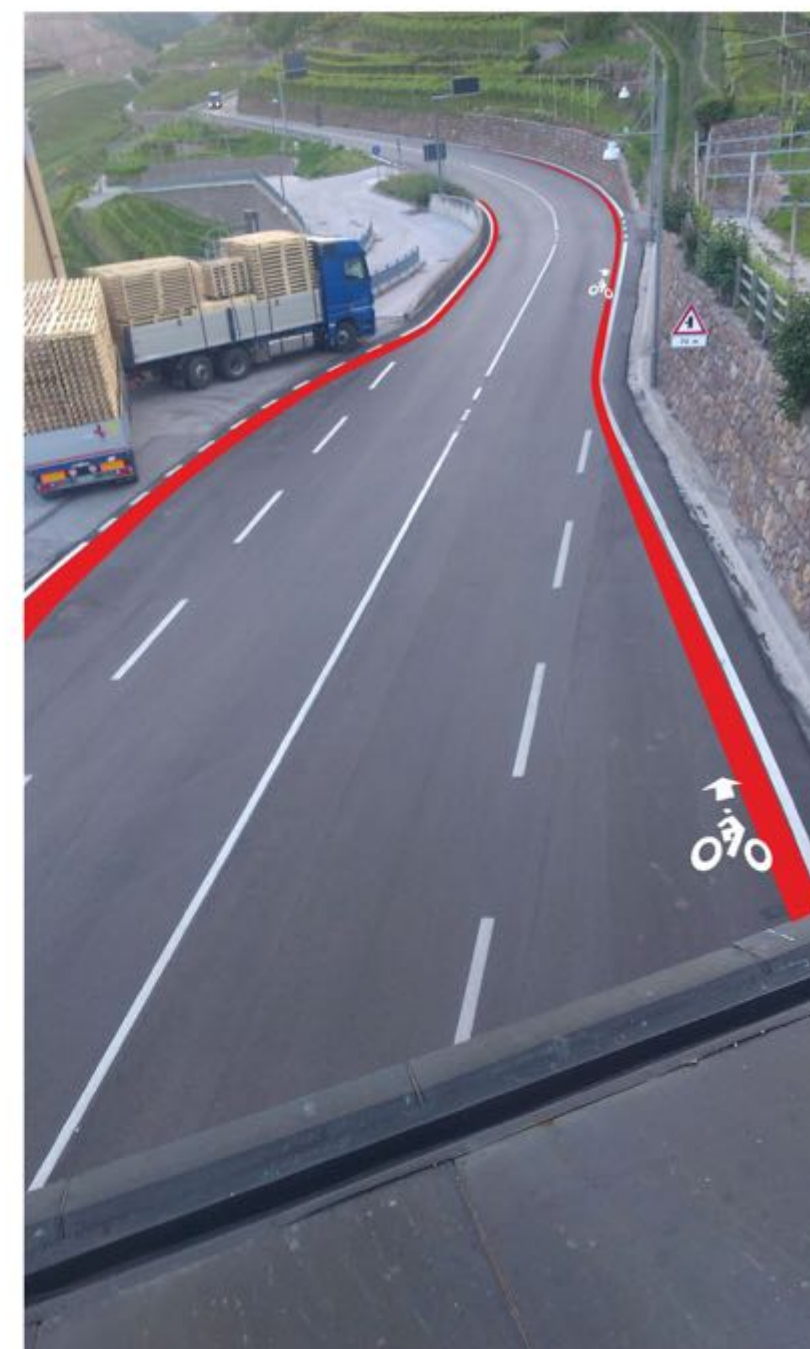
### **S4 PERCORSI AFFIANCATI A S.S.612 - S.P.71 - S.P.76**

### **S5 PERCORSO MOUNTAIN BIKE**



## S1 LINEA ROSSA

Proposta di segnaletica orizzontale su sede stradale S.S. 612, S.P. 71 e S.P. 76.  
La linea rossa segnala lo spirito bike della Valle di Cembra.





## S2 PERCORSO SECONDARIO

Il percorso sfrutta strade esistenti che attraversano diversi contesti, interventi leggeri di messa in sicurezza se necessari, segnaletica e mappati per una fruizione migliore (maggiore accessibilità).

### A ATTRAVERSAMENTI DI CENTRI ABITATI

Tratti posti all'interno dei centri storici da completare con la sola posa della segnaletica.



### B STRADE RURALI O FORESTALI ASFALTATE

Sistemazione di strade già pavimentate in conglomerato bituminoso attraverso lavori marginali quali la messa in opera di tratti di barriera di protezione (50%) nei luoghi pericolosi e il rifacimento parziale delle pavimentazioni in conglomerato bituminoso danneggiate (30%).





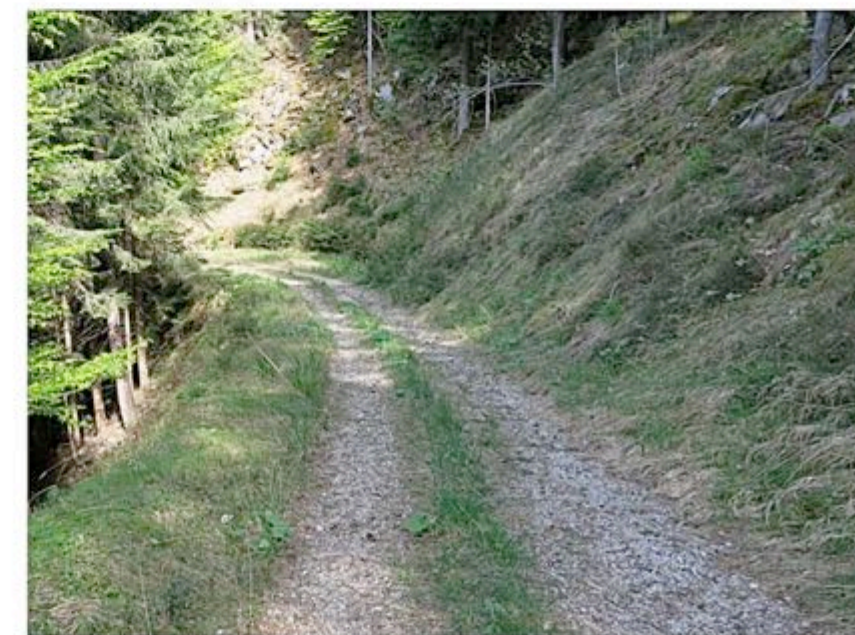
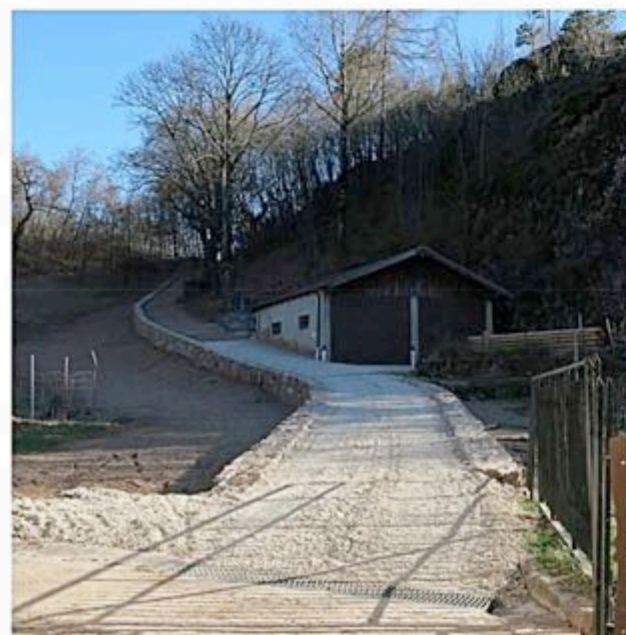
## S2 PERCORSO SECONDARIO

Il percorso sfrutta strade esistenti che attraversano diversi contesti, interventi leggeri di messa in sicurezza se necessari, segnaletica e mappati per fruizione migliore (maggiore accessibilità).



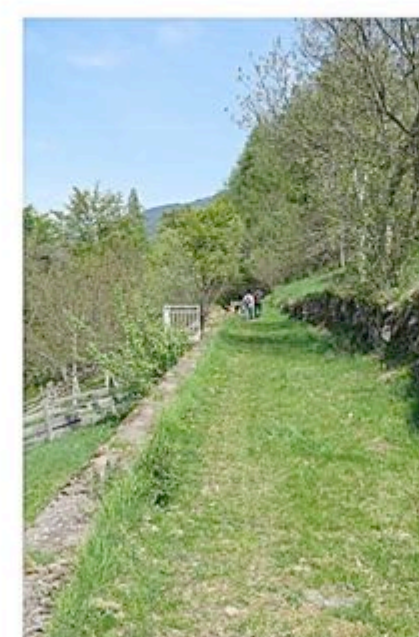
### C STRADE RURALI O FORESTALI STERRATE

Sistemazione di sede stradale esistente con il rifacimento della pavimentazione sterrata, con l'eventuale realizzazione di brevi tratti di muratura e la messa in opera di tratti di barriera di protezione verso valle.



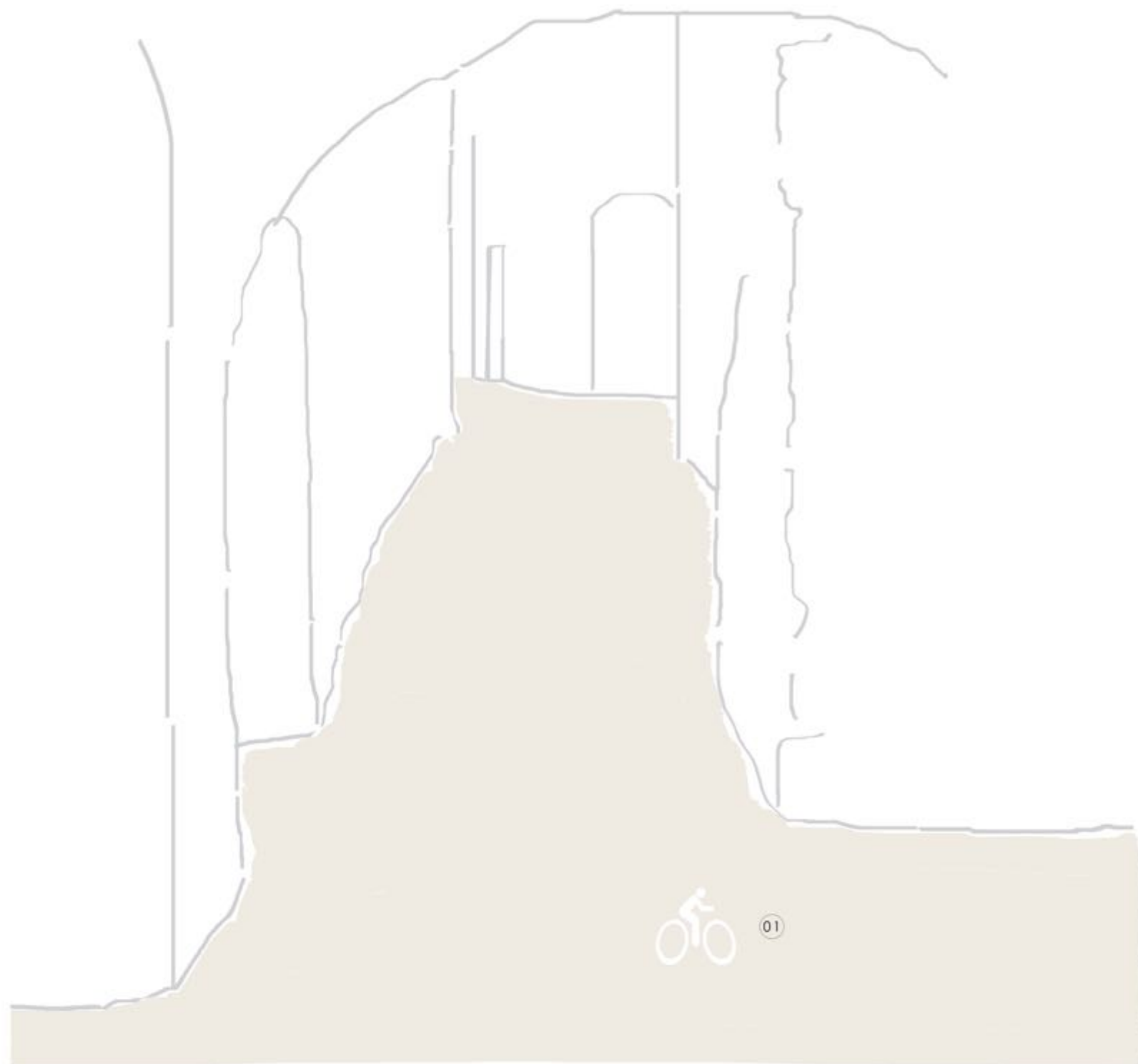
### D STRADE RURALI O FORESTALI INERBITE

Sistemazione di strade già pavimentate attraverso lavori marginali quali la messa in opera di tratti di barriera di protezione (50%) nei luoghi pericolosi e il rifacimento parziale delle pavimentazioni in conglomerato bituminoso danneggiate (30%).





S2 - PISTA CICLABILE ALL'INTERNO DEI CENTRI STORICI



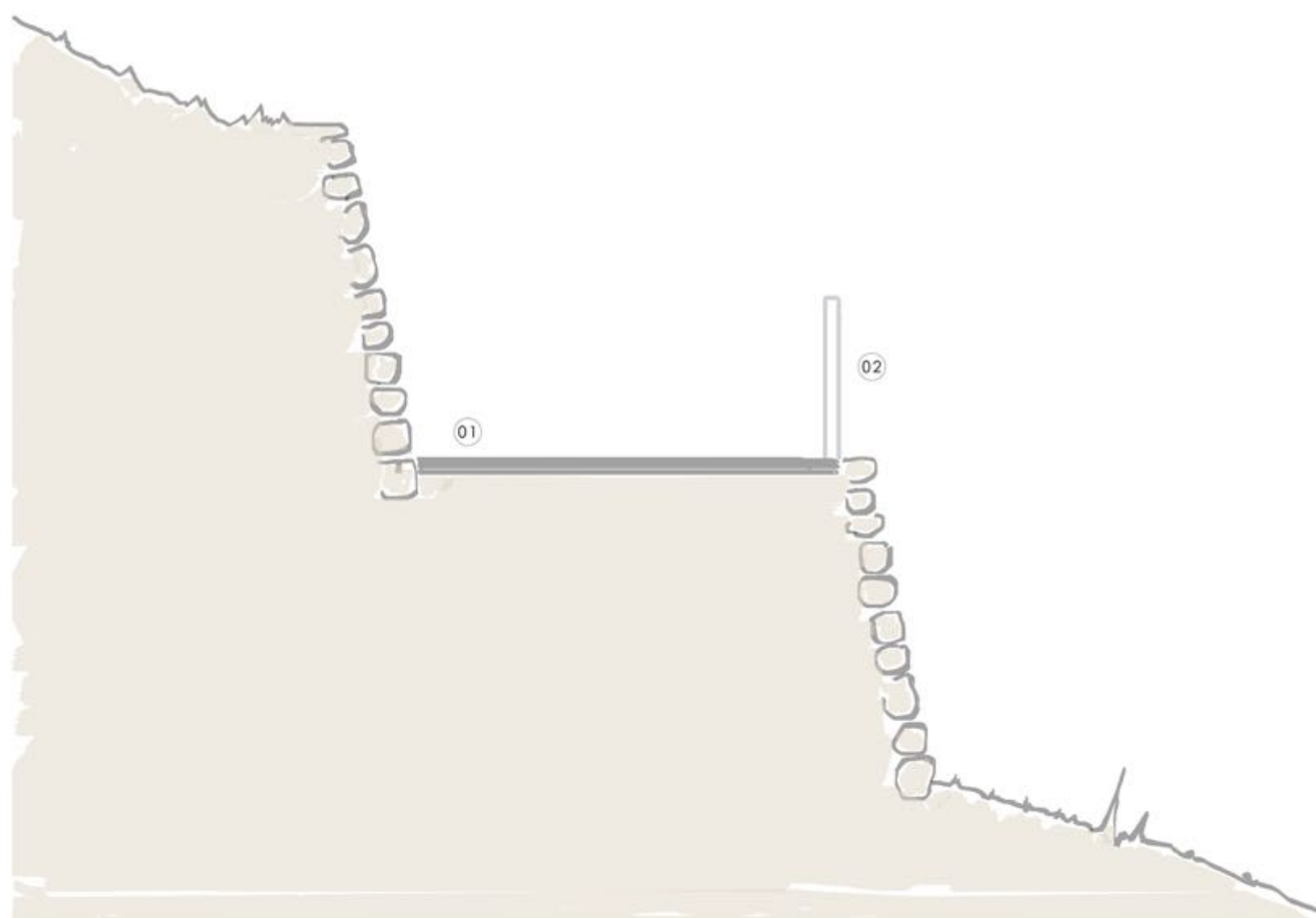
01 | posa di apposita segnaletica

S2 - PISTA CICLABILE SU STRADE ESISTENTI RURALI



01 | sistemazione e pulizia delle strade forestali inerbite

S2 - PISTA CICLABILE SU SEDE STRADALE ESISTENTE



01 | rifacimento della pavimentazione stradale dove compromessa  
02 | nuovo parapetto



### S3 PERCORSO DA REALIZZARE O IMPLEMENTARE

Lungo questo tratto il percorso, per essere adatto alla mobilità ciclabile, necessita di interventi consistenti.

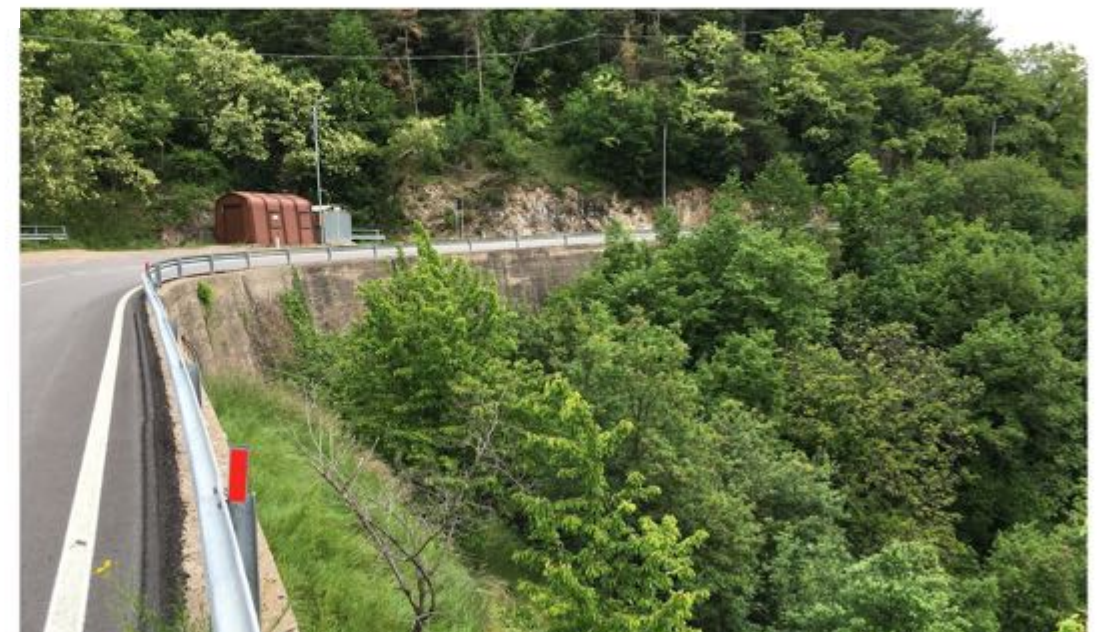
#### A. NUOVE STRADE FORESTALI

Nuova sede viabile con muro di sostegno/di controripa all'occorrenza e sistemazione del suolo tramite riporti e livellamenti.



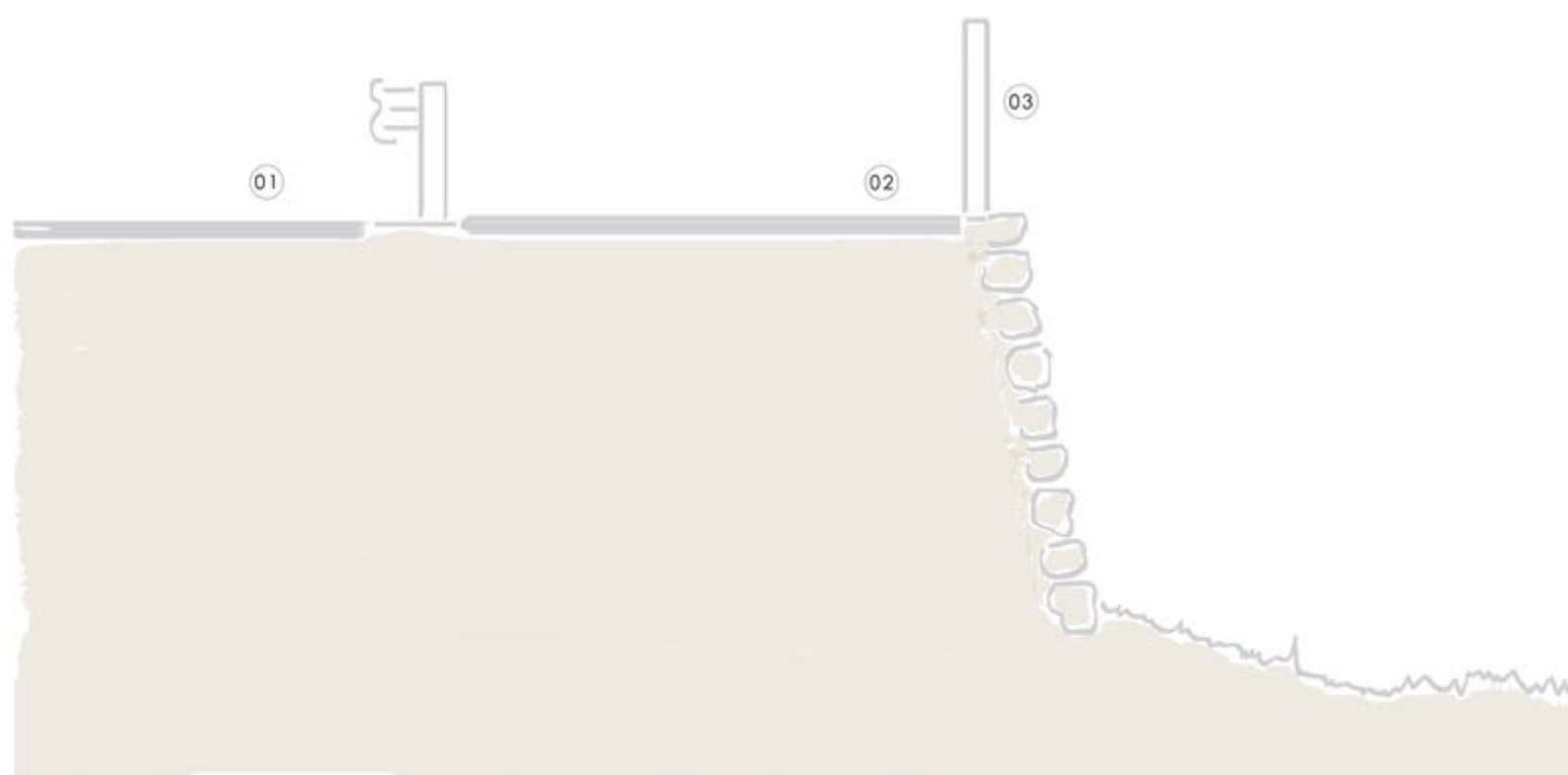
#### B. NUOVE STRADE AFFIANCATE

Nuova sede viabile con muro di sostegno/di controripa e pavimentazione in conglomerato bituminoso dotata di barriera di protezione verso valle e verso la carreggiata stradale. Possibili tratti a sbalzo.



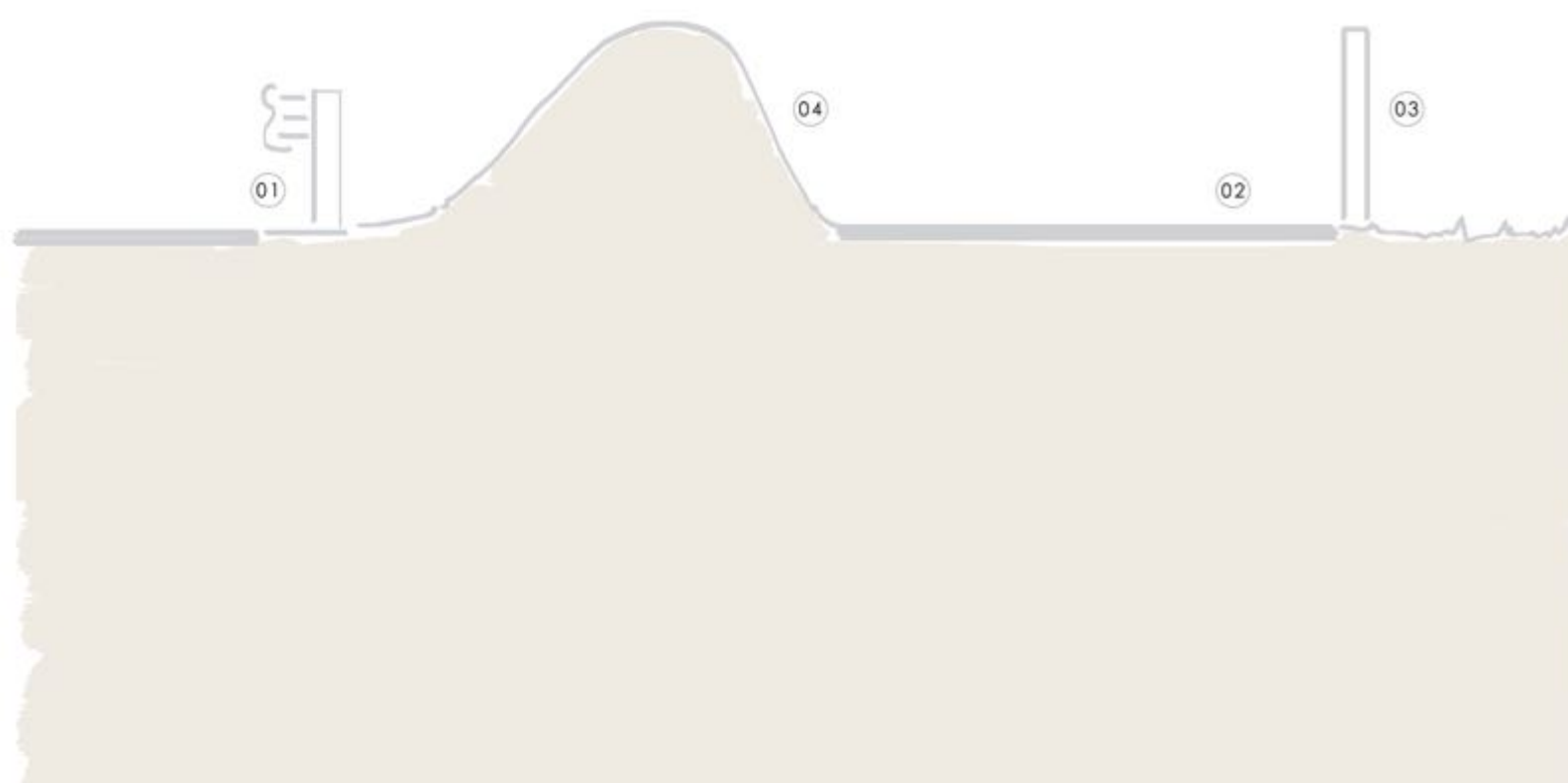


S3 - PISTA CICLABILE AFFIANCATA ALLA STRADA ESISTENTE



- 01 | sede stradale esistente
- 02 | nuova pavimentazione stradale in conglomerato bituminoso
- 03 | nuova parapetto

S3 - PISTA CICLABILE AFFIANCATA ALLA STRADA ESISTENTE



- 01 | sede stradale esistente
- 02 | nuova pavimentazione stradale in conglomerato bituminoso
- 03 | nuovo parapetto
- 04 | tomo di protezione e separazione in terreno vegetale

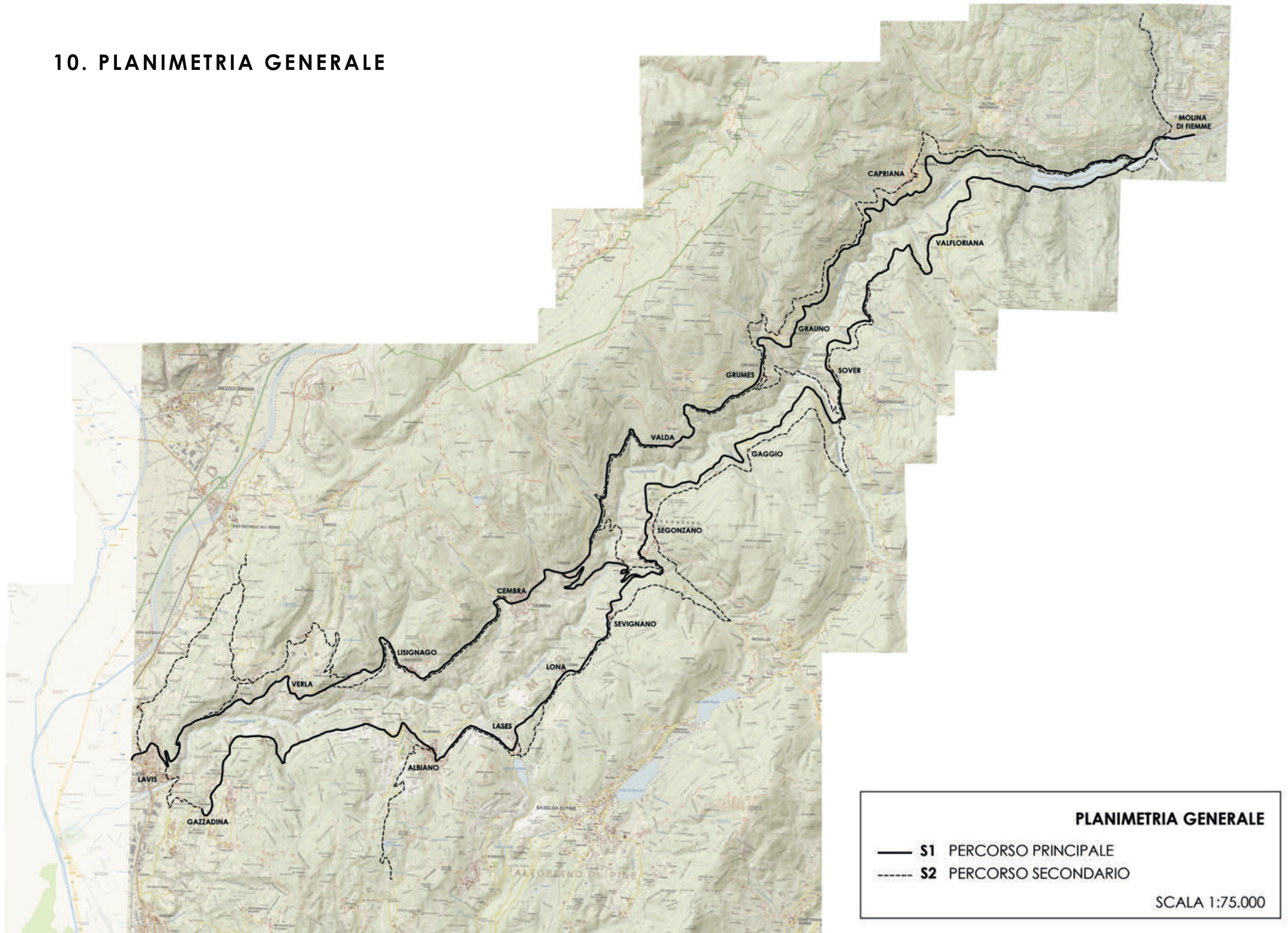
## S4 POSSIBILE AFFIANCAMENTO A S.S.612, S.P.71 E S.P.76

Realizzazione della nuova sede viaria su aree pianeggianti a fianco della sede strada con la realizzazione di sottofondo stradale, pavimentazione in conglomerato bituminoso e barriere di protezione verso la carreggiata e verso valle nei tratti pericolosi.

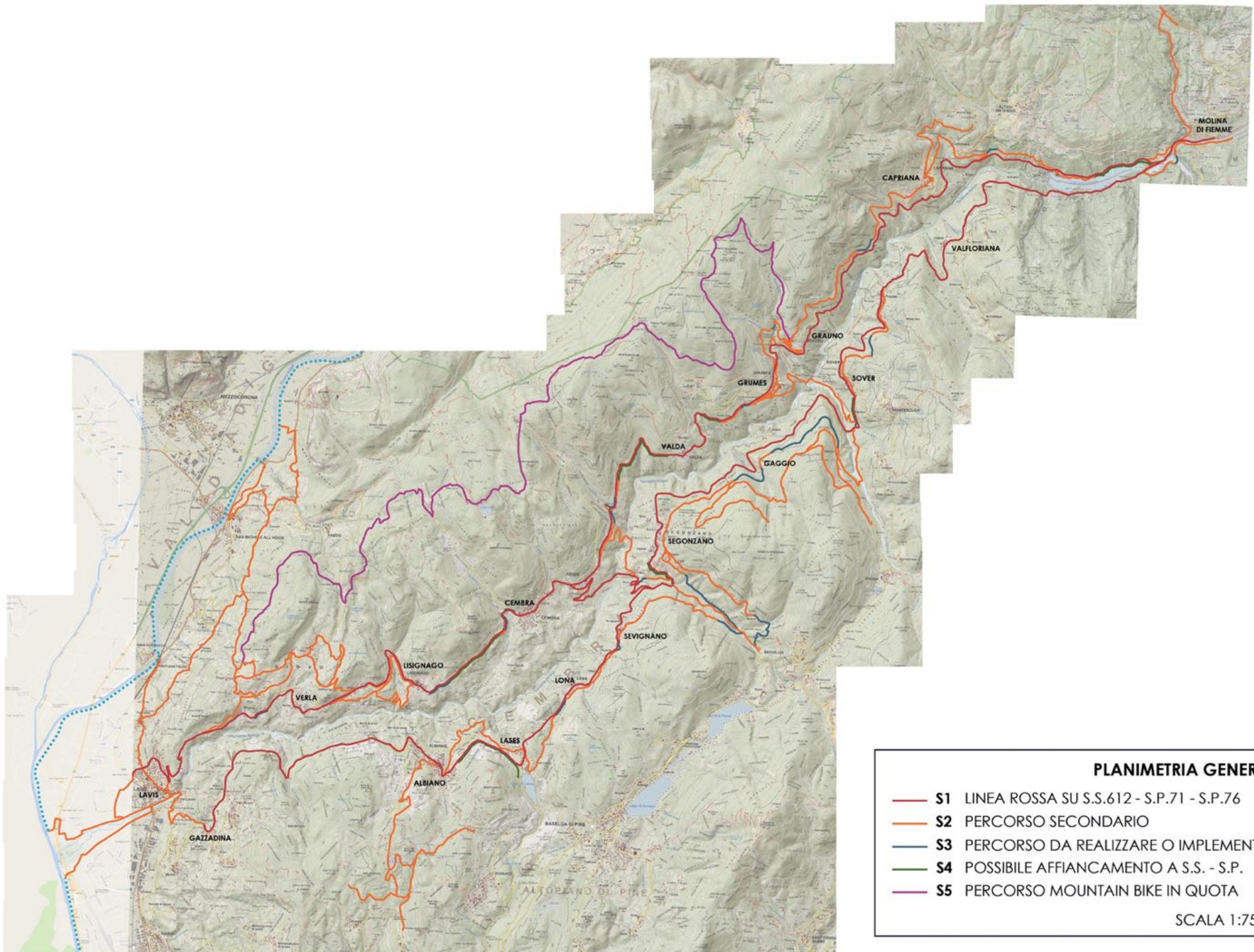




## 10. PLANIMETRIA GENERALE







### PLANIMETRIA GENERALE

- **S1** LINEA ROSSA SU S.S.612 - S.P.71 - S.P.76
- **S2** PERCORSO SECONDARIO
- **S3** PERCORSO DA REALIZZARE O IMPLEMENTARE
- **S4** POSSIBILE AFFIANCAMENTO A S.S. - S.P.
- **S5** PERCORSO MOUNTAIN BIKE IN QUOTA

SCALA 1:75.000



## 11. SVILUPPO DEL TRACCIATO





## SPONDA DESTRA

### Lavis – Mosana

Visto il costo che un nuovo tracciato dedicato richiederebbe e la modesta utenza prevista, costituita essenzialmente da persone adulte, la ciclabile percorre la S.S. 612 segnalando la presenza dei ciclisti con linee rosse e loghi.

### Mosana – Verla

Per la ciclabile è prevista una sede separata, a valle della S.S. 612 con il primo tratto della lunghezza di circa 540 m in affiancamento alla statale per poi utilizzare la viabilità rurale esistente (o in alternativa un nuovo tracciato posto poco a valle della statale stessa in grado di mantenere un andamento altimetrico più regolare).

### Mosana – San Giorgio – Palù

Il percorso ricalca il tracciato di una strada rurale pavimentata in conglomerato bituminoso che non necessita di particolari opere di adeguamento, si trova in posizione panoramica e ben esposta.

### Palù – Ville di Giovo – Valtornigo

Anche in questo caso la ciclovía, dopo aver attraversato il centro storico di Palù di Giovo si snoda attraverso strade rurali pavimentate in conglomerato bituminoso fino alla parte sud dell'abitato di Ville per poi dirigersi verso Valtornigo. Non sono previste opere di particolare importanza salvo che in breve tratto poco a valle di Ville di Giove in cui si rende necessaria la realizzazione di una bretella di collegamento con Valtornigo.

### Valtornigo – Mosana

Dopo aver attraversato Valtornigo, la ciclabile sale verso la chiesa di San Floriano per poi scendere verso Ceola. Il percorso si snoda lungo le strade rurali esistenti e non necessita della costruzione di opere di particolare rilevanza.

### Verla di Giovo – Ceola

La ciclabile segue il vecchio tracciato della statale, attraversando verla e salendo poi verso il bivio per Palù di Giovo. Da qui si prosegue verso Ceola attraverso la strada rurale a valle della statale, o in alternativa lungo la statale stessa che sarà dotata di apposita segnaletica orizzontale.

### Lavis – Pressano – Passo Croce – Ville di Giovo – Ceola

In questo caso il tracciato segue l'andamento della "Strada del Vino" visto le caratteristiche di scarso traffico e di esposizione che questa presenta. I lavori si limitano ad indicare la presenza dei ciclisti con la segnaletica orizzontale. Oltre a questo, sulle colline Lavisane potranno essere individuati altri percorsi, ugualmente belli e significativi per collegare la sponda destra della Valle di Cembra con la piana dell'Adige.

considerata la sua modesta larghezza e la flessibilità della struttura, le biciclette dovranno essere accompagnate a mano. Successivamente il percorso proseguirà all'interno del parco naturale del Monte Corno utilizzando una strada forestale

### Ceola – Lisignago

La ciclovía dopo aver attraversato Ceola segue il percorso della vecchia strada della Valle di Cembra posta a valle della statale per poi giungere a Lisignago nei pressi della chiesa parrocchiale e addentrarsi poi nel centro storico. I lavori in questo caso sono modesti e sono limitati all'adeguamento della vecchia strada della Valle di Cembra, attualmente utilizzata per la lavorazione delle campagne.

### Lisignago – Cembra

Usciti dal centro storico di Lisignago nei pressi dell'ex albergo Dolomiti, la nuova ciclabile si sviluppa a fianco della S.S. 612, dapprima lungo un tratto sospeso e poi in apposita sede su aree agricole a fianco strada o sui relitti stradali. Nel caso delle aree artigianali di Bedin e Predole, si snoda attraverso le strade di penetrazione di queste attraversando in sede

della ex strada statale, mentre nel tratto successivo è prevista in parte sospesa e in parte su apposita sede sempre a valle della statale. Nei pressi del Rio Scorzai la ciclabile si sposta sul lato di monte della statale e poi prosegue verso il centro storico di Cembra utilizzando un percorso pedonale esistente.

#### **Cembra – Faver**

Dopo aver attraversato Cembra e Fadana lungo la vecchia strada di collegamento con Trento (Via S. Pietro, Via Carraia, Via Monreale) prosegue sulla statale 612 per circa 250 m e poi devia sul percorso ciclopedonale già presente a fianco della rotonda e dell'imbocco della galleria. Prima del bivio per Piazza proseguirà su sede propria fino al bivio stesso e poi attraverserà il centro storico di Faver.

#### **Faver – Valda**

Usciti dal centro storico di Faver da Via Tabiadel, la ciclovia prosegue lungo la viabilità rurale che corre a valle della S.S. 612 con un andamento pressoché pianeggiante per circa 850 m per poi salire su nuova sede attraverso i vigneti fino alla statale con un dislivello di circa 30 m. giunti alla statale sale ancora lungo la strada forestale fino al "Molin de Portegnach", attraversa il Rio Favorin e prosegue pianeggiante lungo una strada rurale (che dovrà essere integralmente ricostruita) per altri 360 m fino a giungere nuovamente alla S.S. nei pressi della distilleria Pilzer. Da qui prosegue verso Valda mantenendosi su sede propria sul fianco destro della strada utilizzando, ove possibile, i relitti stradali oppure le ex aree agricole al margine della strada. Poco prima di Valda verrà utilizzato una vecchia viabilità rurale per una lunghezza di circa 400m per poi addentrarsi nel centro abitato utilizzando la sede della S.S. 612.

#### **Valda – Grumes**

Usciti dal centro storico di Valda la ciclabile prosegue a valle della statale su una nuova sede da realizzarsi su terreni agricoli per una lunghezza di circa 650 m per poi risalire e proseguire a fianco strada in parte su relitti stradale e in parte sospesa per altri 350. Superato il Rio dei Pezzi verrà risistemato un nuovo tratto di strada forestale sfruttando in parte percorsi già esistenti per una lunghezza di circa 1100 m per proseguire poi lungo una strada rurale con pavimentazione naturale e successivamente sul percorso ciclopedonale che già esiste prima di Grumes per poi addentrarsi nel centro storico utilizzando la vecchia sede della S.S. 612.

#### **Grumes – Grauno**

Superato Grumes la ciclovia raggiunge Grauno percorrendo la S.S. 612 (viste le difficoltà di realizzare un tracciato alternativo in prossimità di questa) salvo un breve tratto in corrispondenza del ponte in cui verrà utilizzato il vecchio percorso della "612" per salire fino a Grauno con un dislivello complessivo di 120 m. Come negli altri casi, sulla strada statale e provinciale verrà realizzata l'apposita segnaletica per rimarcare la presenza dei ciclisti.

#### **Grauno – Capriana**

Dopo Grauno la ciclovia prosegue lungo una strada forestale fino a Capriana prima in leggera discesa e poi in leggera salita fino a Capriana dove qui attraversa il centro storico e prosegue alla volta di Carbonare.

#### **Capriana – Carbonare**

Visto in modesto traffico presente, in questo tratto verrà utilizzata la strada provinciale che collega Capriana con Carbonare realizzando, come negli altri casi in cui è previsto il transito su strade principali aperte al traffico, la relativa segnaletica orizzontale e verticale.

#### **Carbonare - Molina di Fiemme**

Da Carbonare si scende lungo la strada che collega in piccolo centro con la S.S. 612, giunti in prossimità del primo tornante la ciclovia prosegue lungo un vecchio percorso che dovrà essere completamente risistemato per una lunghezza di circa 550 m. In questo tratto è prevista anche la realizzazione di un "ponte tibetano" della luce di circa 70 m sul quale, considerata la sua modesta larghezza e la flessibilità della struttura, le biciclette dovranno essere accompagnate a mano. Successivamente il percorso proseguirà all'interno del parco naturale del Monte Corno utilizzando una strada forestale



esistente fino a raggiungere la S.S. 612. Attraversata questa, la ciclovia scende ancora e percorrerà una pista di esbosco lunga circa 1000 m, sulla riva del lago di Stramentizzo, utilizzata per la manutenzione dell'area boscata a valle della statale. Proseguirà poi a fianco della S.S. 612 utilizzando il più possibile le aree di risulta e alcuni tratti in nuova sede ove queste non lo consentono per ulteriori 900 m, per poi scendere più in basso e continuare al margine della radura prativa a valle di Stramentizzo fino a raggiungere la S.P. 71 dove questa si collega con la S.S. 612.

### **Strada Statale S.S. 612**

Lungo l'intero sviluppo della statale, al fine di segnalare la presenza dei ciclisti, verrà realizzata una segnaletica orizzontale verticale costituita da linee rosse e loghi nonché cartelli esplicativi che rimarcano la presenza dei ciclisti.

## **SPONDA SINISTRA**

### **Gardolo- Albiano**

Dalla rotatoria a nord di Gardolo la ciclabile ricalca il percorso della S.P. 76 Gardolo – Lases, attrezzato con linee rosse e loghi fino a giungere ad Albiano.

### **Albiano – Lases**

La ciclovie, usciti dal centro storico di Albiano, prosegue pianeggiante a fianco della strada provinciale, prima sul lato di valle e dopo la rotatoria sul lato di monte fino a raggiungere il lago di Lases. Il tracciato, con funzioni anche pedonali, non pone particolari difficoltà se non quello di interessare proprietà private poste in un'area produttiva, tracciato che con gli opportuni accorgimenti potrebbe essere diventare una vetrina sul mondo del porfido.

### **Lases – Lona**

Attraversato il centro storico di Lases, si sale per un breve tratto di strada rurale pavimentata e si attraversa l'area protetta della Val fredda per incontrare poi la S.P. 71 dopo circa 2300 m. Si prosegue poi per ulteriori 600 m a fianco della "provinciale" su nuova sede fino a raggiungere il centro abitato di Lona.

### **Lona – Sevigano**

Usciti dal centro storico di Lona la ciclovie prosegue lungo la sede della vecchia strada per Sevigano adattabile allo scopo con dei modesti lavori di adeguamento, salvo un breve tratto in corrispondenza dell'attraversamento del Rio di Sevigano su cui dovrà essere realizzata una passerella.

### **Sevigano – Stedro/Sabion**

Dopo aver attraversato il centro strico di Sevigano la "ciclabile" prosegue lungo la strada comunale verso la loc. Prada e poi lungo la strada forestale della Val Pomara, attraverserà poi con un ponte il Rio Regnana. Da qui in avanti è stato ipotizzato un nuovo percorso sterrato, della lunghezza di circa 1100 m, posto all'interno del parco delle piramidi e utilizzabile anche dai visitatori del parco. Superate le piramidi, sale con un tratto abbastanza impegnativo fino a raggiungere una strada rurale esistente che raggiunge successivamente l'abitato di Stedro e di Sabion.

### **Stedro/Sabion – Gaggio**

Superati i centri stoici di Stedro e Sabion, la ciclovie continua sulla strada comunale asfaltata per Venticcia e e per il Santuario della Madonna dell'Aiuto. Da qui, riprendendo un vecchio percorso che univa il Santuario con il piccolo centro di Gaggio si raggiunge la frazione. Il tratto non è particolarmente impegnativo da realizzare salvo l'ultima parte di adeguamento del vecchio percorso tra la Madonna dell'Aiuto e Gaggio che va integralmente rivisto.

### **Gaggio – Valcava**

Da Gaggio verso Valcava è stato individuato un percorso di collegamento costituito da un sentiero con andamento planoaltimetrico variabile. In alternativa alla sistemazione del tracciato esistente si ipotizza la realizzazione di una nuova strada forestale (L = 2.500 m) per il collegamento dei due piccoli centri con andamento più regolare e utilizzabile anche per la manutenzione del bosco.

### **Valcava – Sover**

Superato il centro abitato di Valcava, una strada forestale permette di scendere fino al rio Brusago e superato questo, di proseguire in sponda destra del Rio fino alla S.P. 71. In questo tratto della lunghezza di 2.800 m non sono necessari ingenti lavori, salvo la realizzazione di una passerella/ponte sospeso per l'attraversamento del rio Brusago. La ciclovie prosegue poi verso Grumes in sponda destra della Valle di Cembra o verso Sover lungo la S.P. 71.

### **Sover – Piscine**



Da Sover a Piscine la ciclovia percorre una strada forestale esistente che è utilizzabili con minimi lavori di adeguamento.

Piscine – Fraine

Usciti dal centro storico di Piscine, il percorso ciclabile prosegue lungo una strada agricolo/forestale verso la piccola frazione di Fraine e poi sale verso la S.P. 71.

#### **Piscine – Casatta**

Da Piscine verso Casatta (Valfloriana) e Molina di Fiemme, non sono stati individuati tracciati idonei a realizzare una ciclovia, pertanto questa si svilupperà lungo la sede della S.P. 71 dotandola di apposita segnaletica.

#### **Casatta – Molina di Fiemme**

Analogamente al tratto Piscine – Casatta, la pista ciclabile seguirà il tracciato della strada provinciale.

Strade Provinciali S.P. 76 e S.P. 71

Analogamente alla S.S. 612, anche le strade provinciali in sponda sinistra saranno dotate di segnaletica orizzontale e verticale per segnalare la presenza dei ciclisti lungo tutto il loro sviluppo.

## 12. SPONDA DESTRA



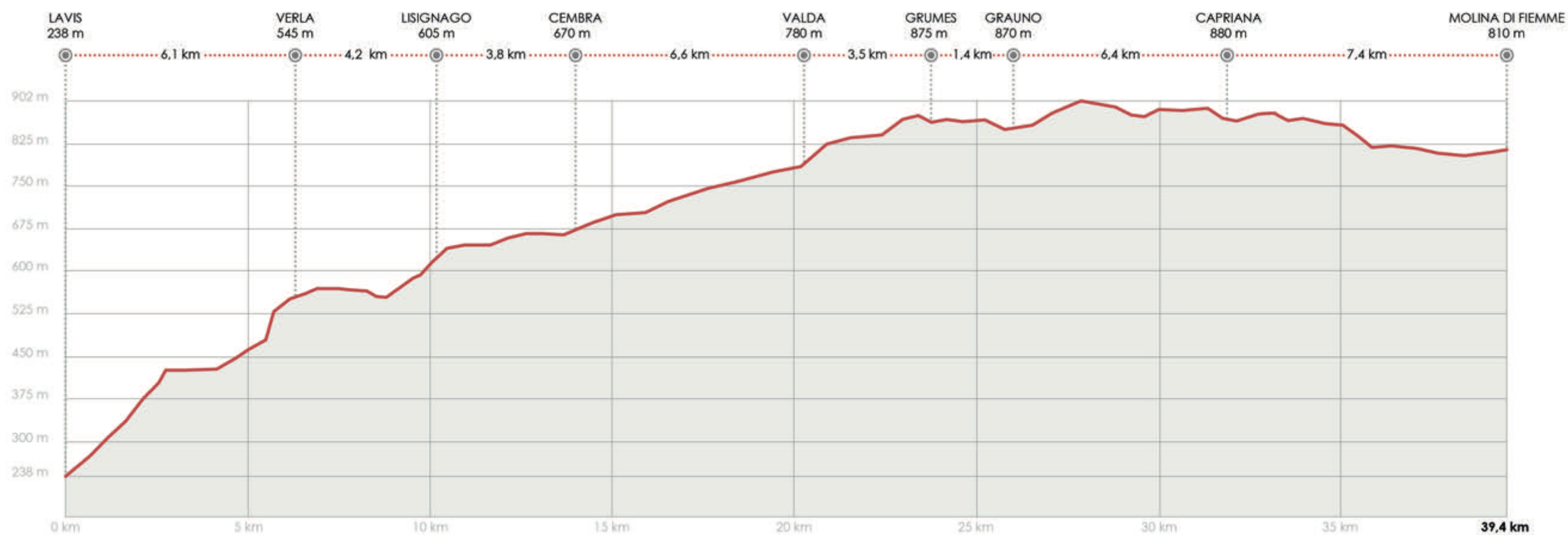


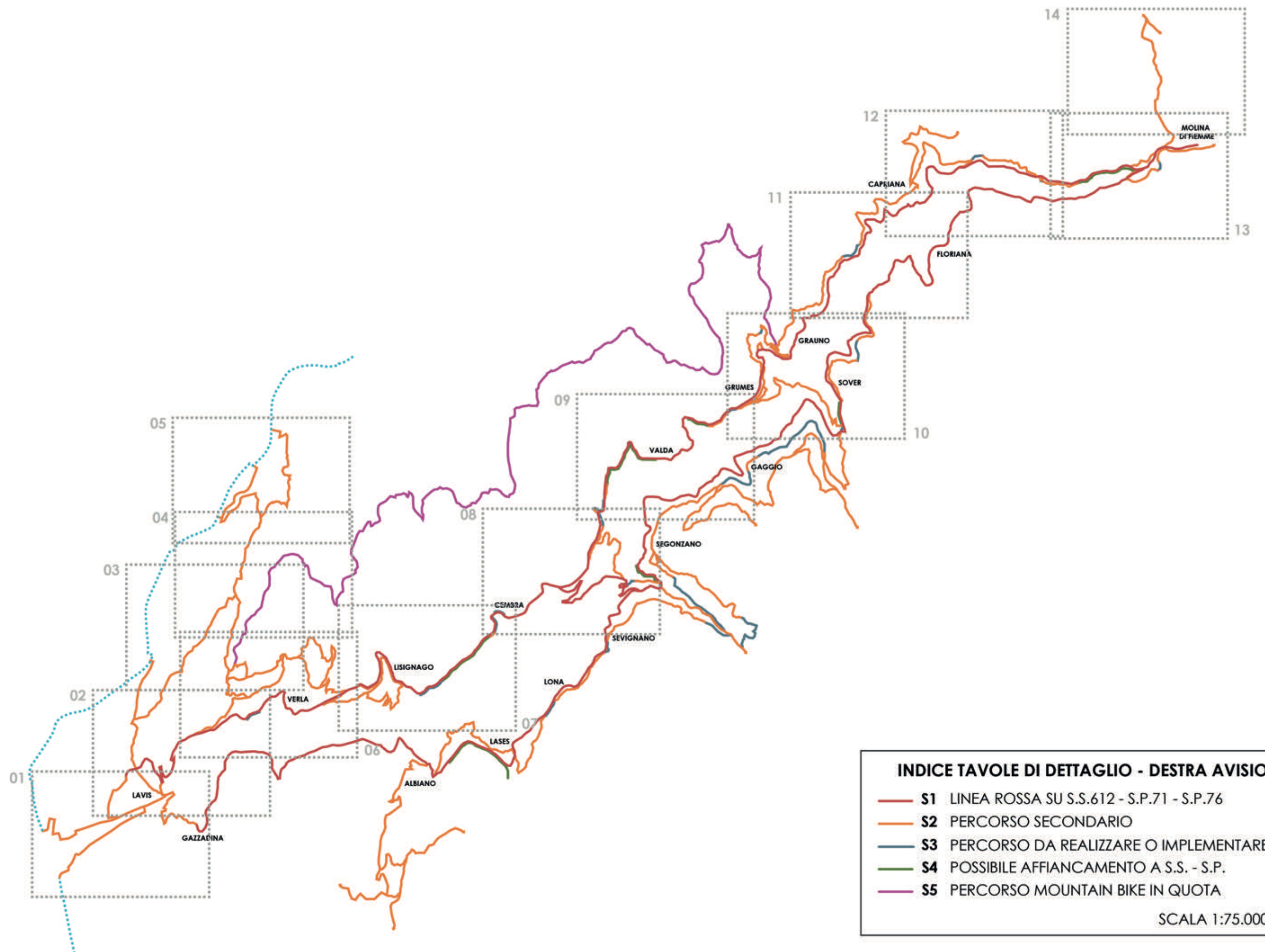
## DISTANZE E DISLIVELLI

### DESTRA AVISIO S.S. 612

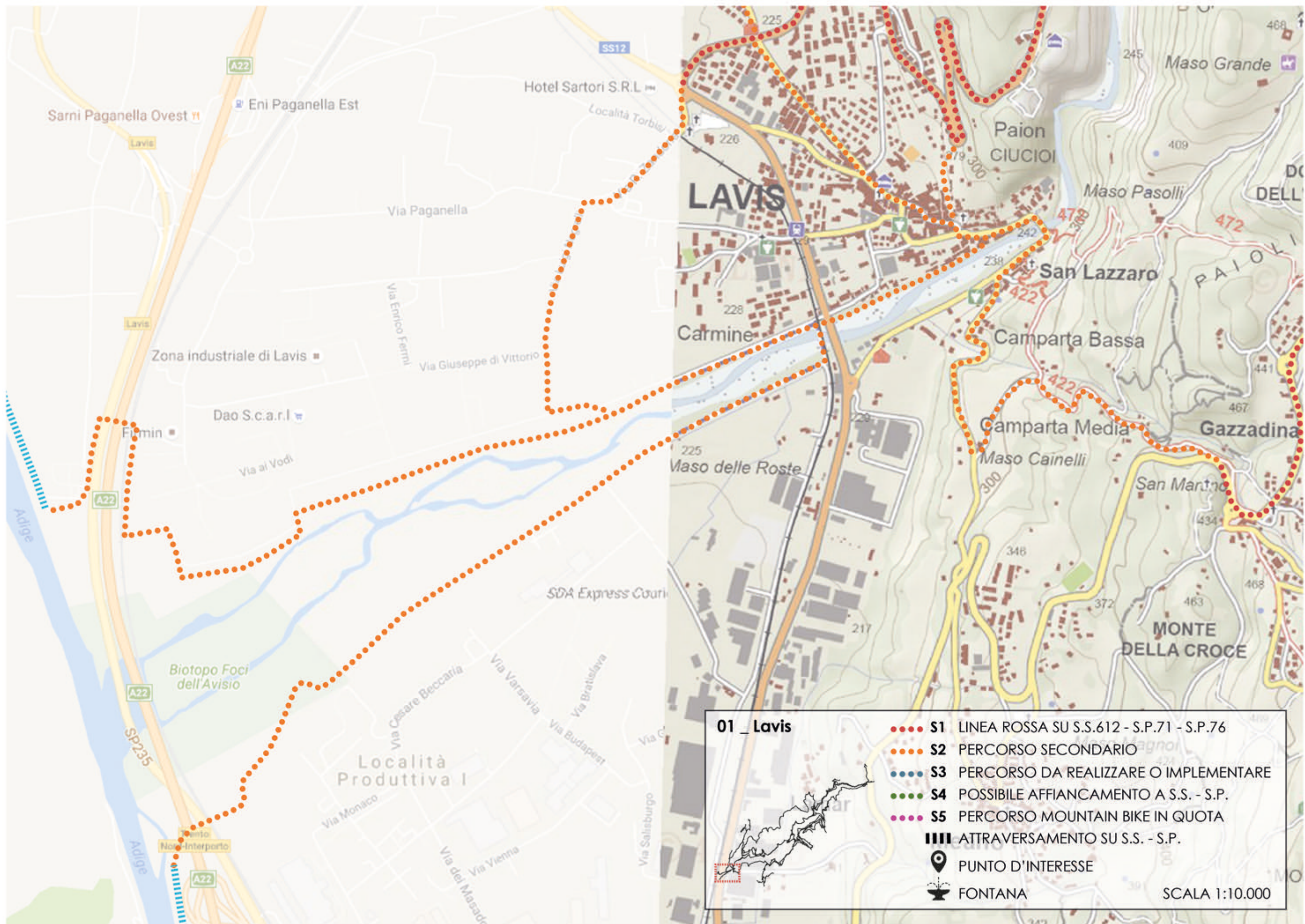
— S1 LINEA ROSSA SU S.S.612

LAVIS - MOLINA DI FIEMME **39,4 km**

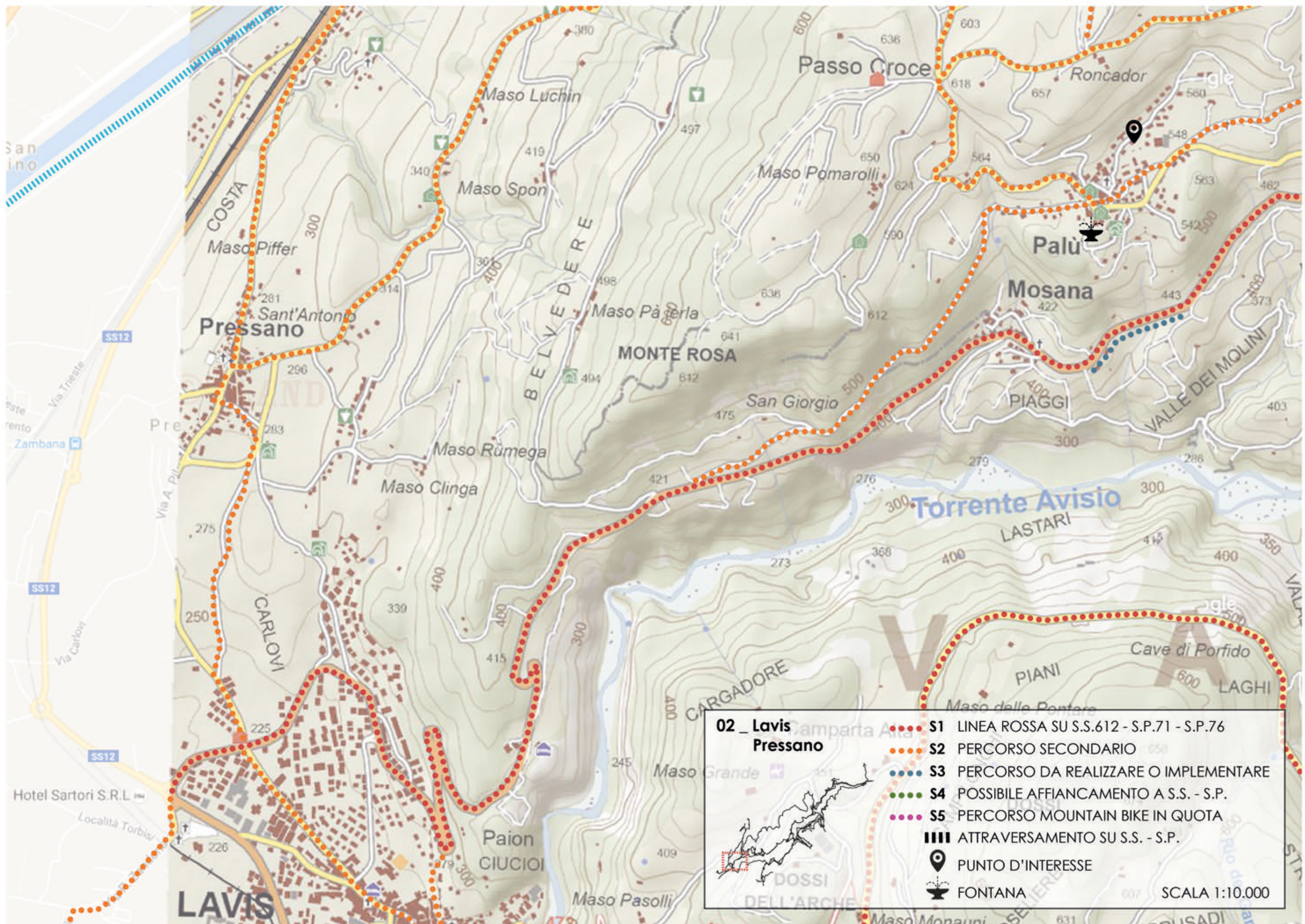




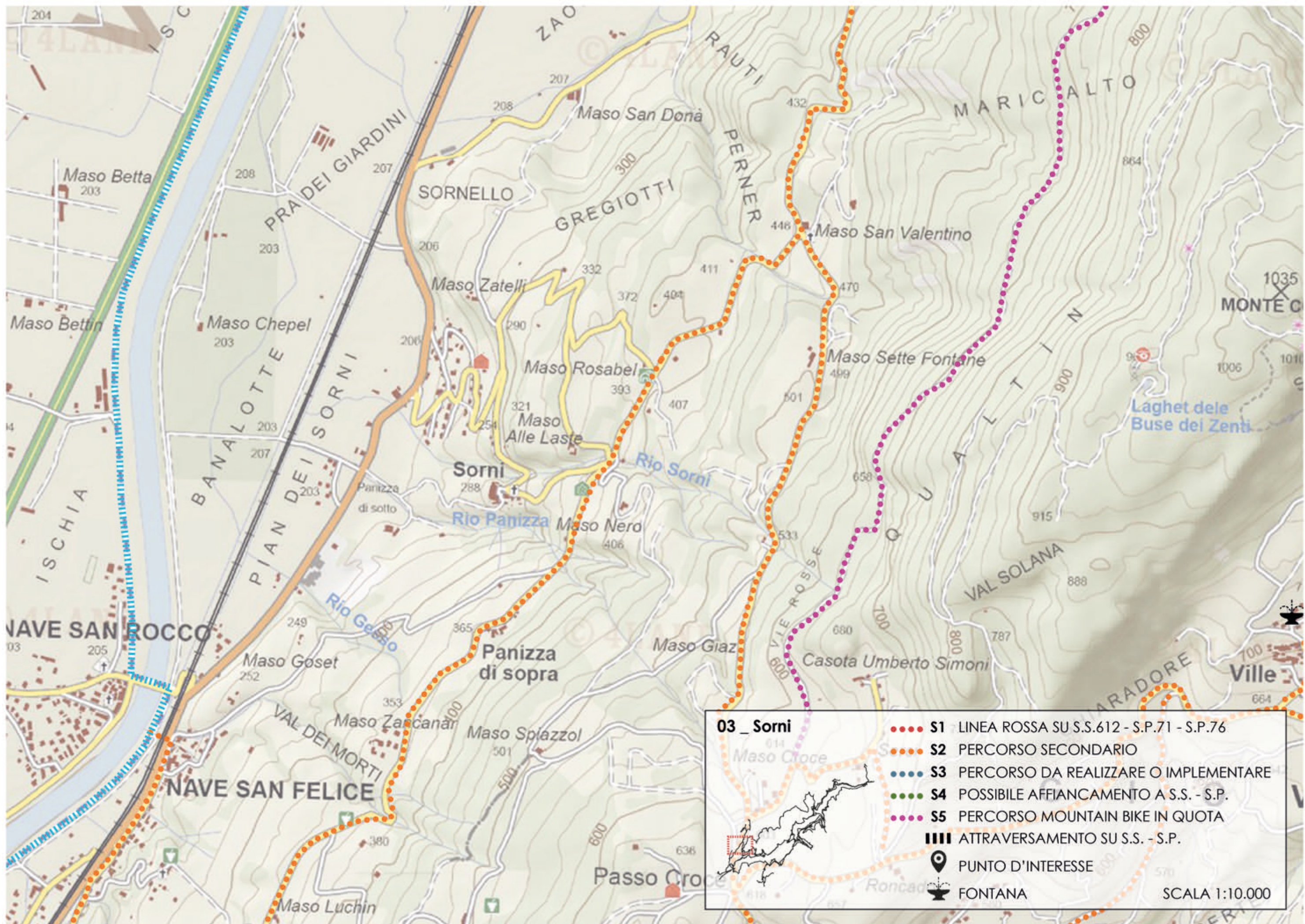




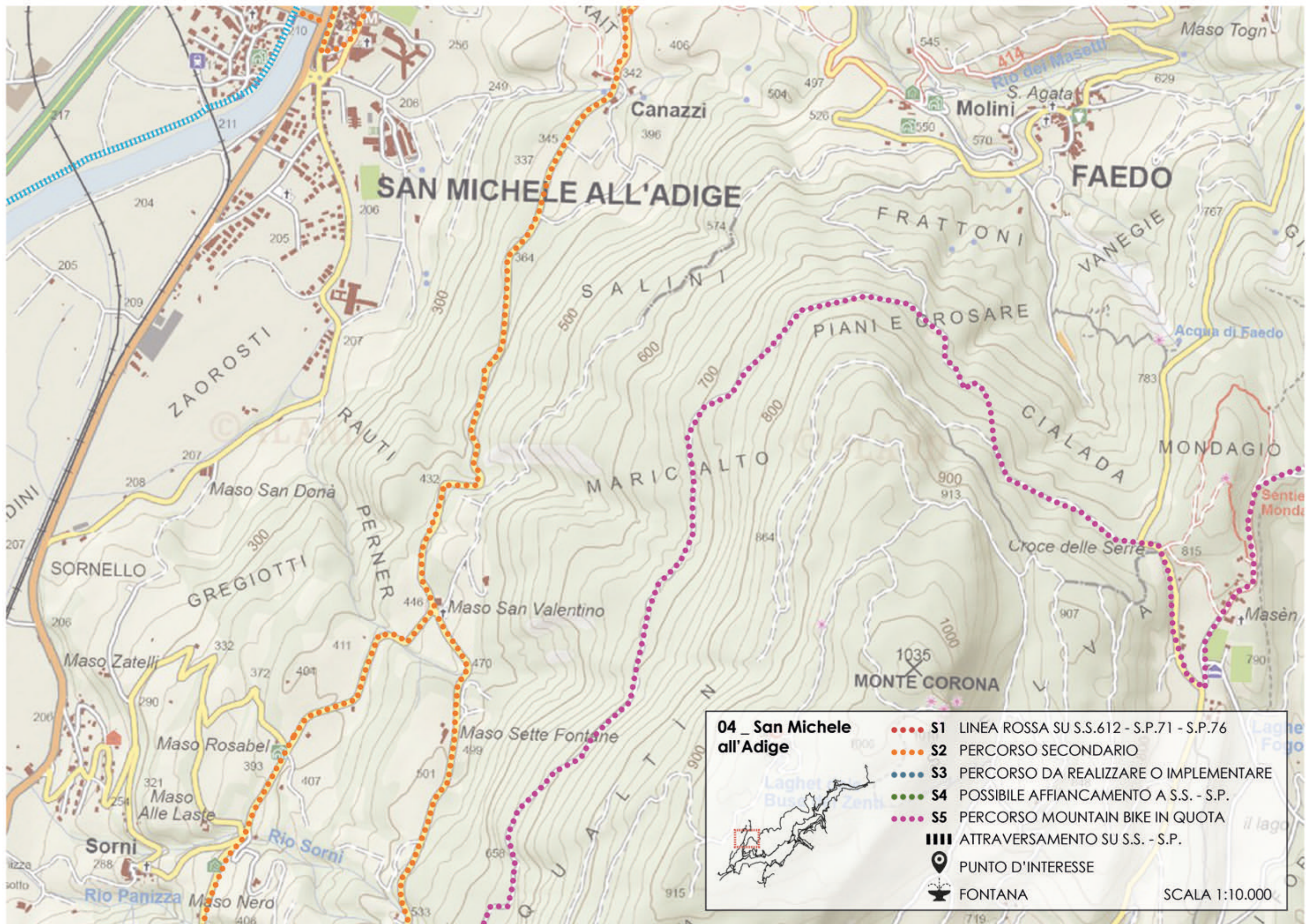




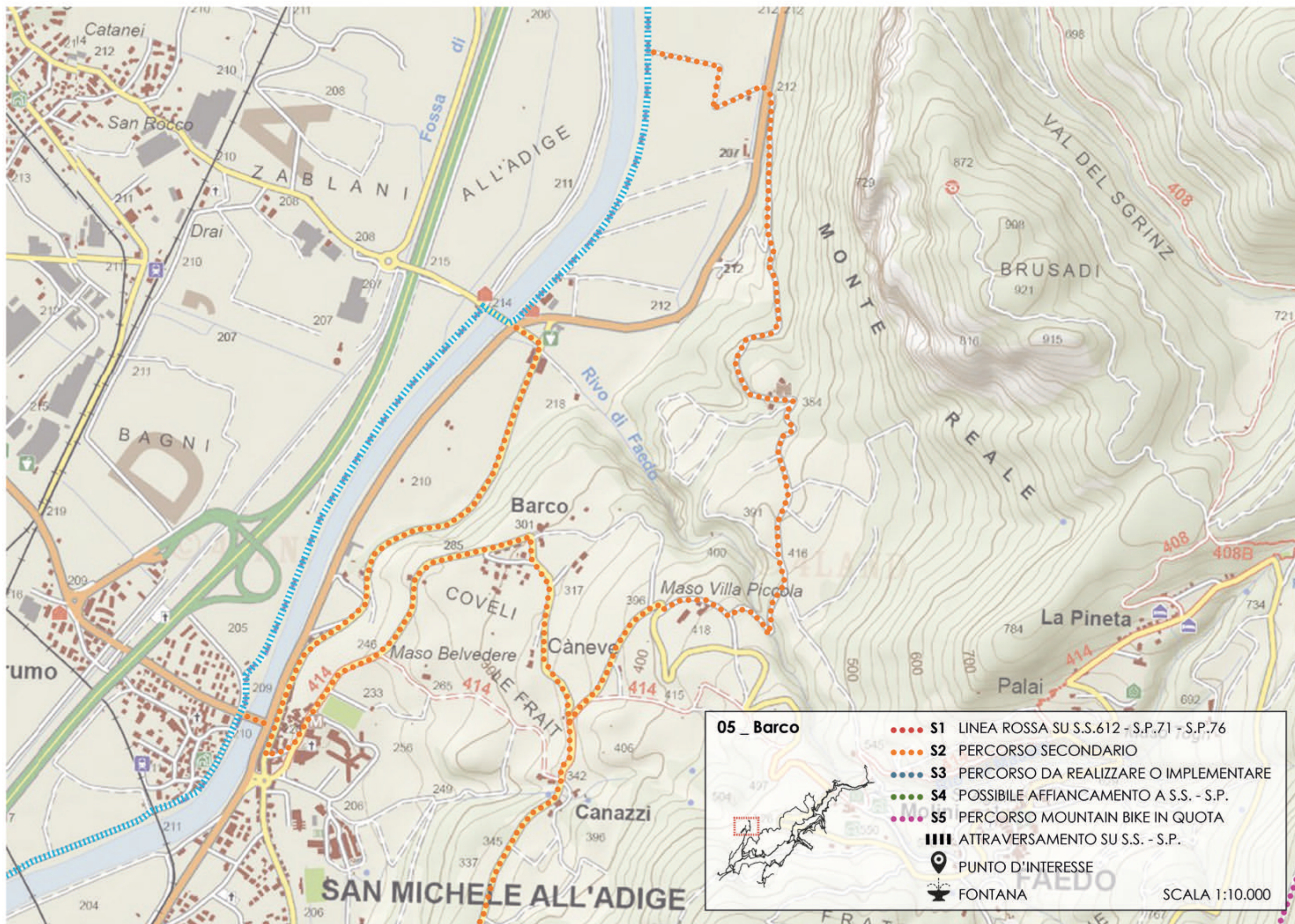




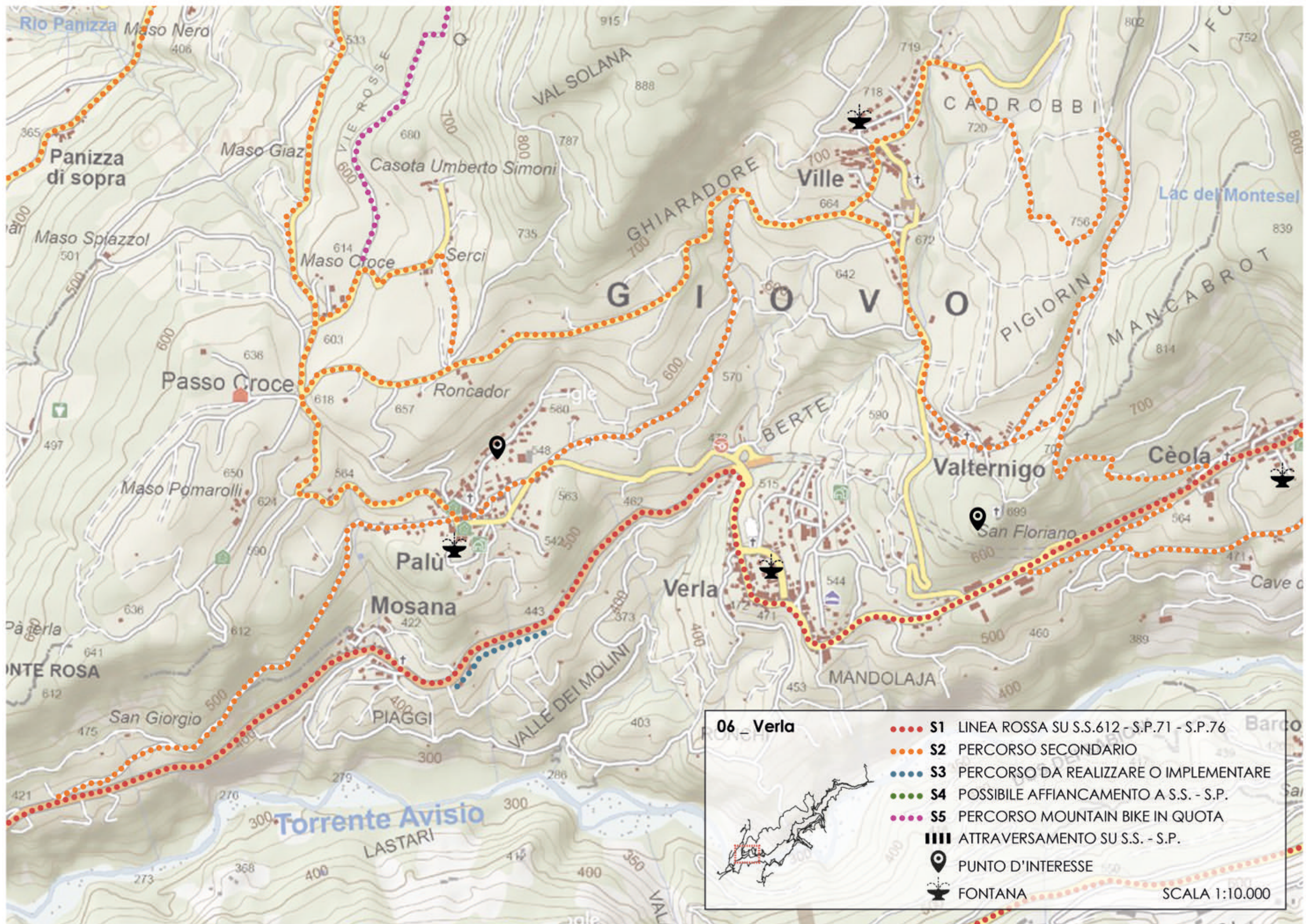




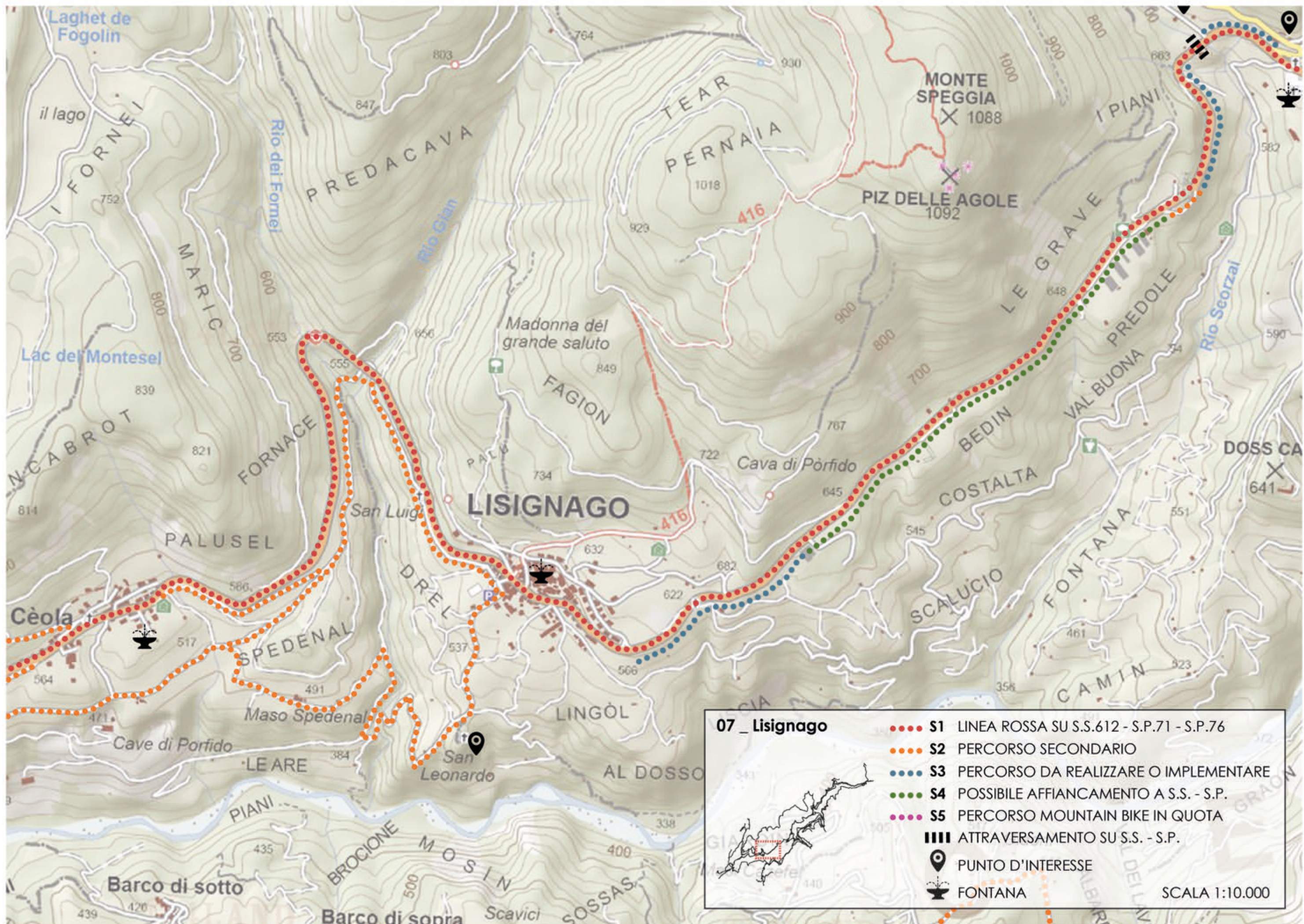




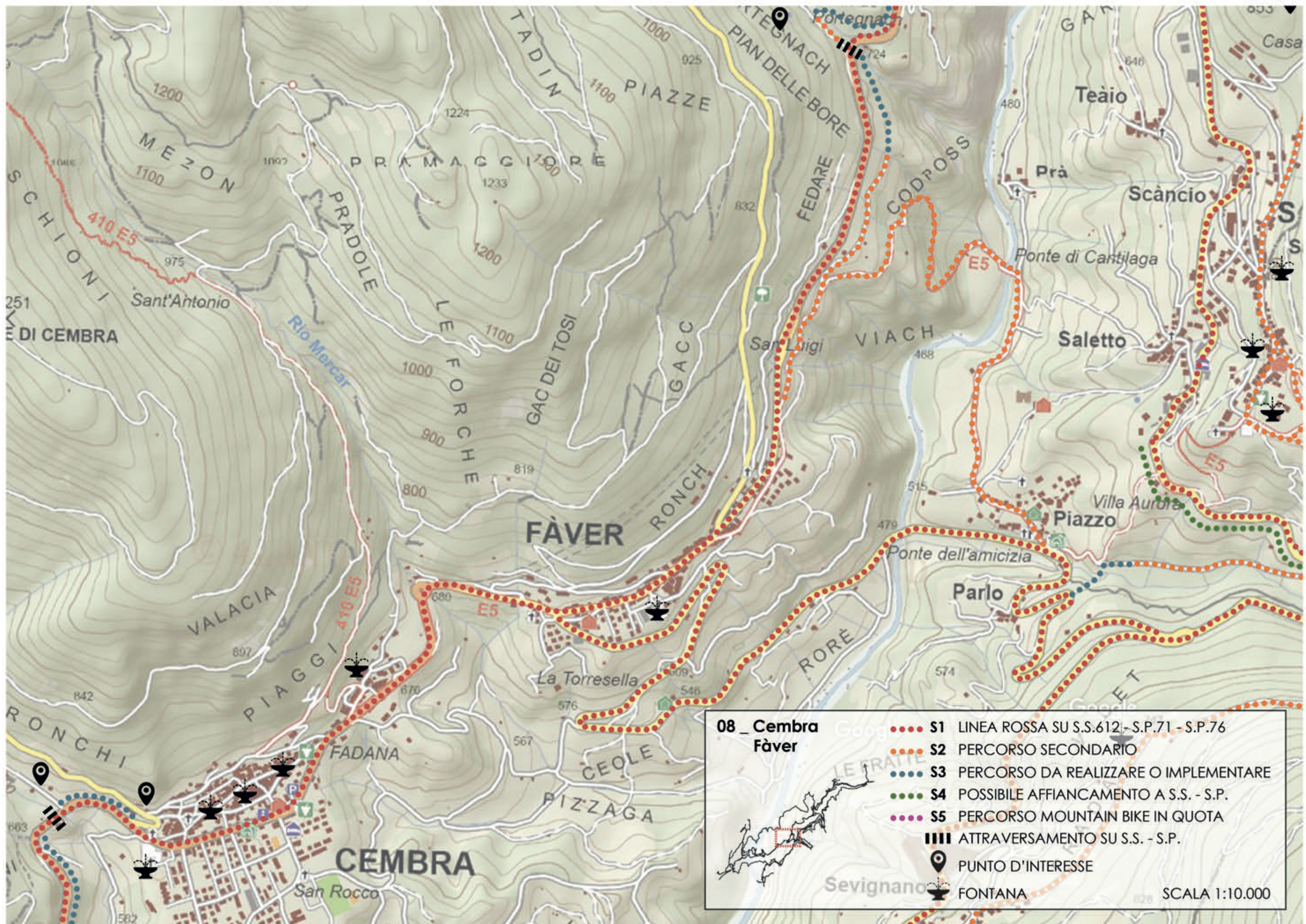




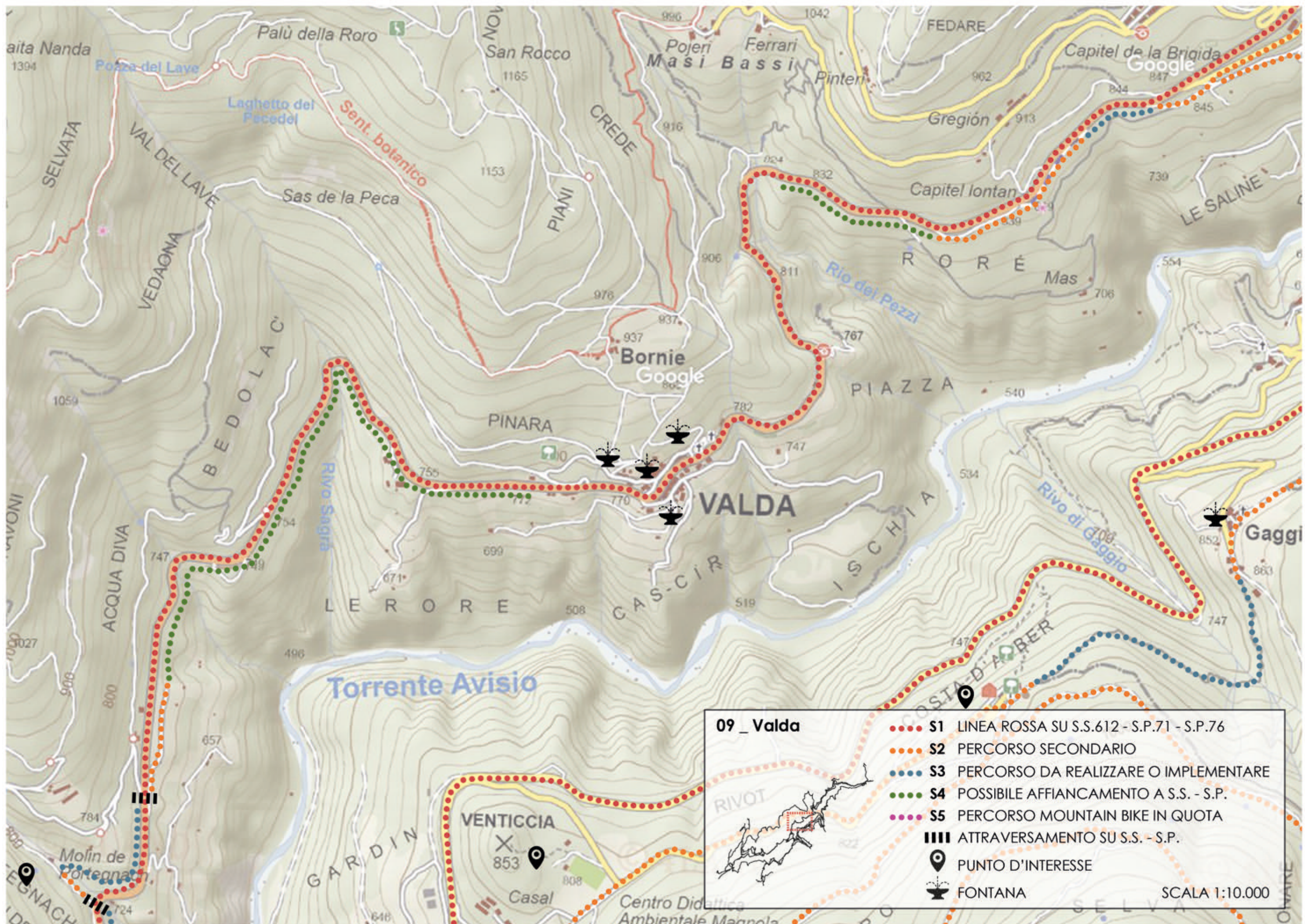




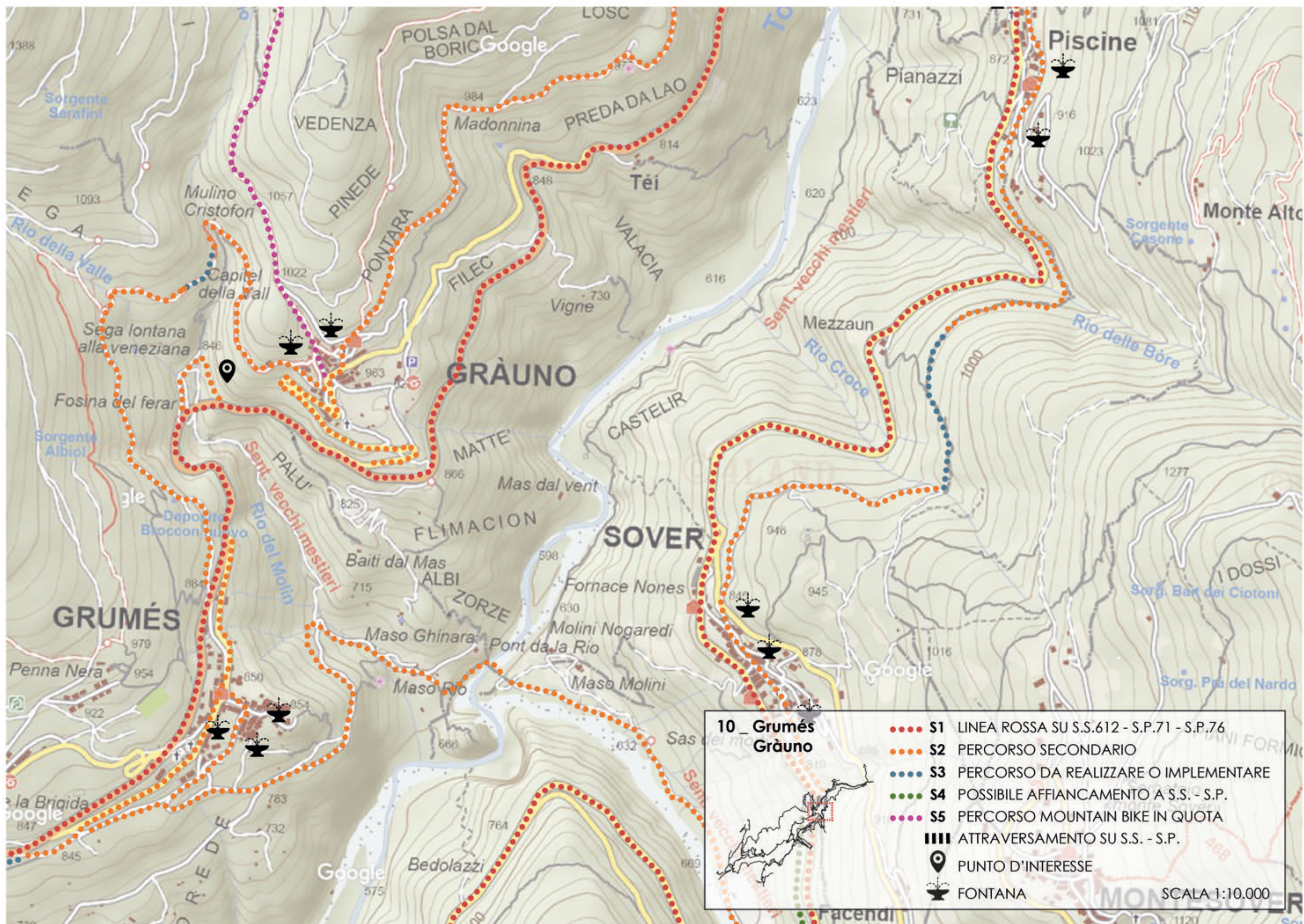




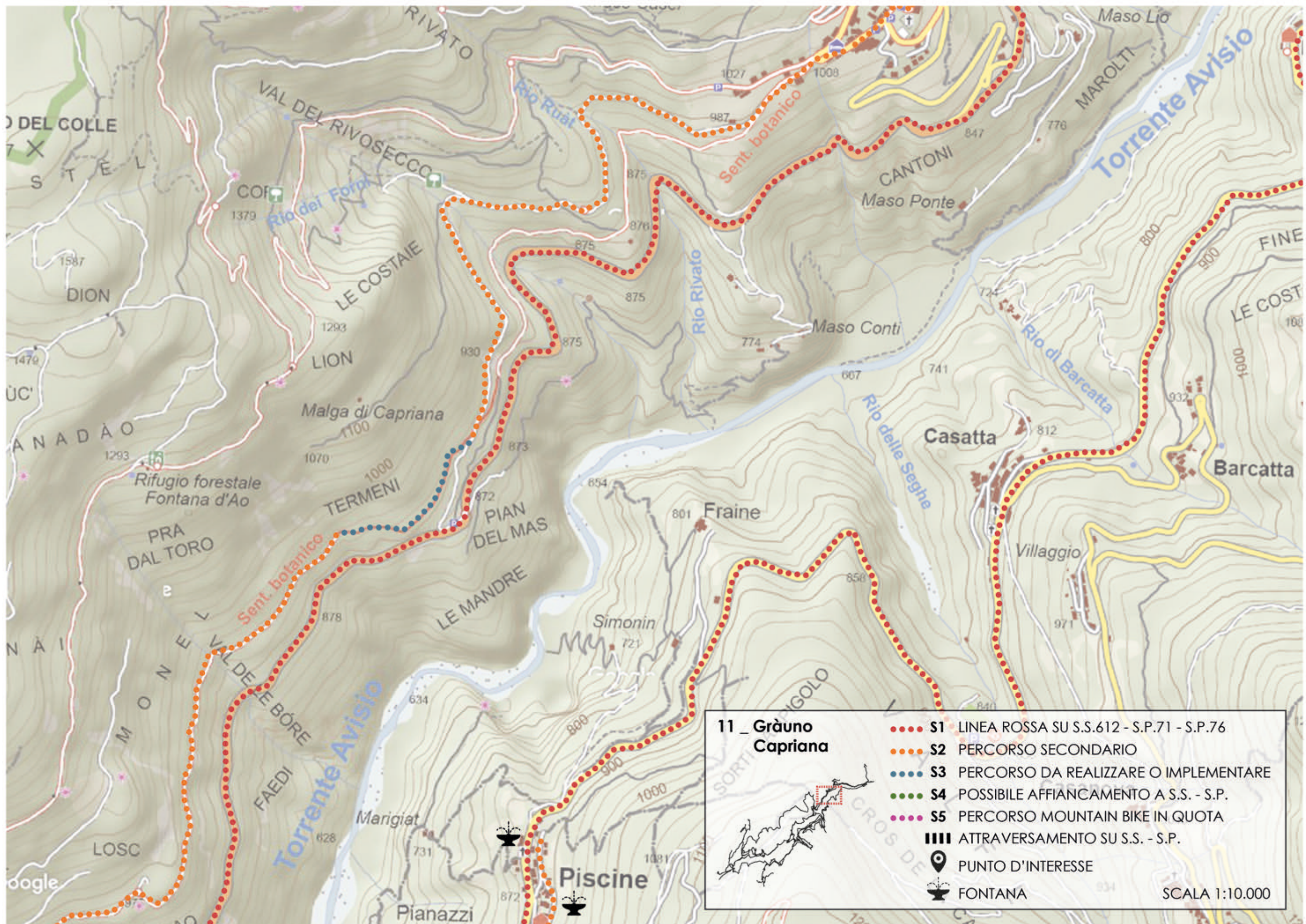




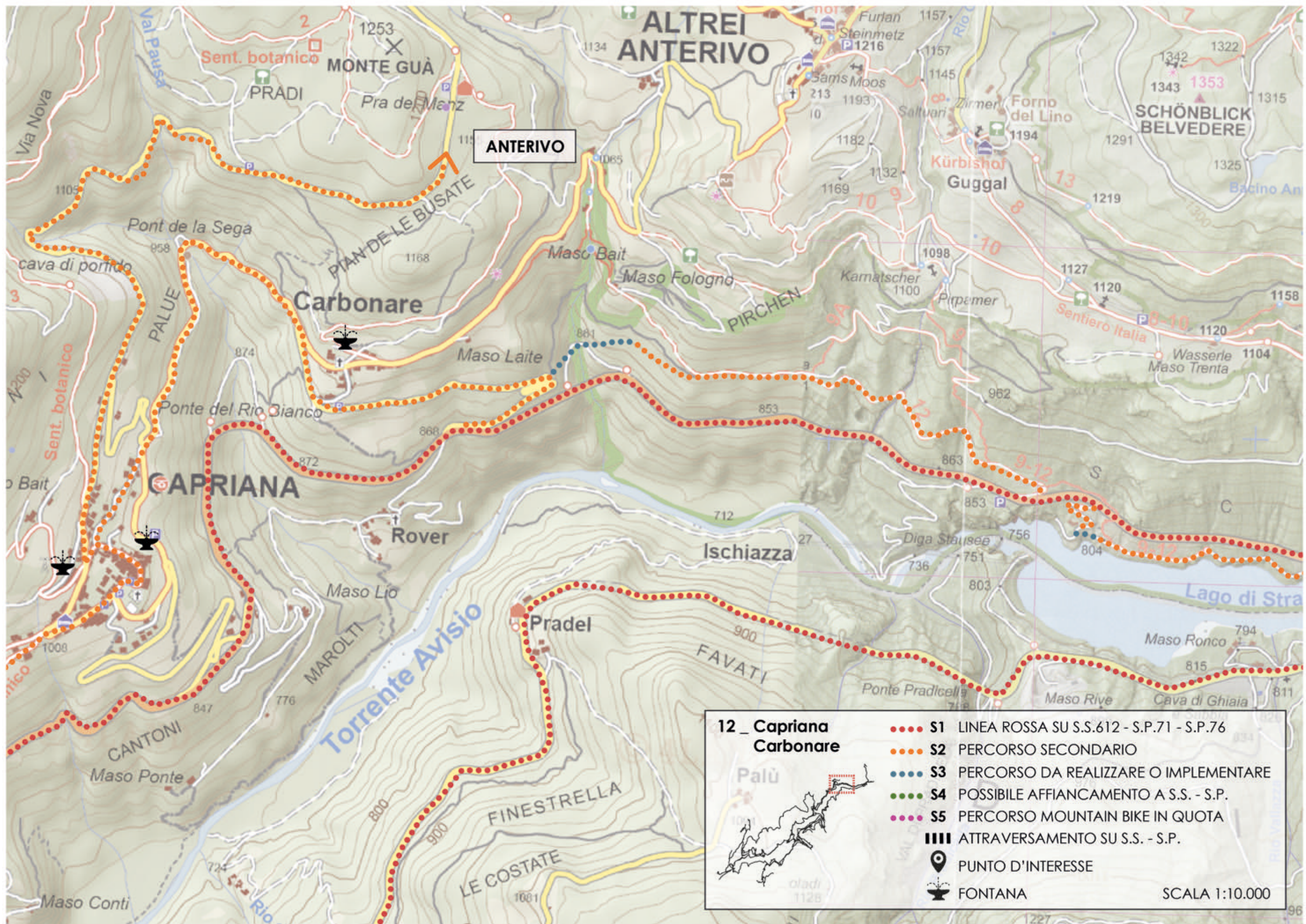




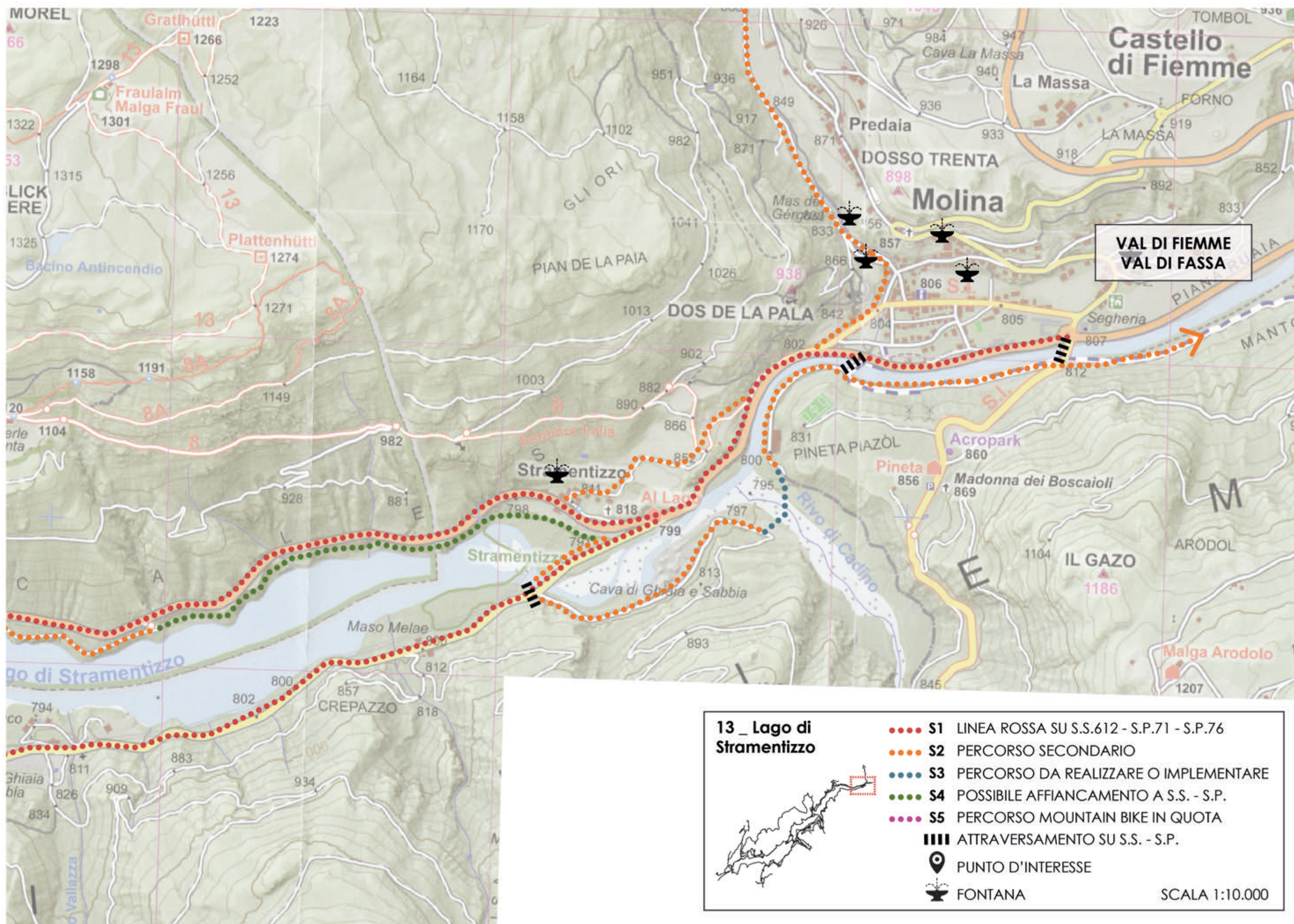




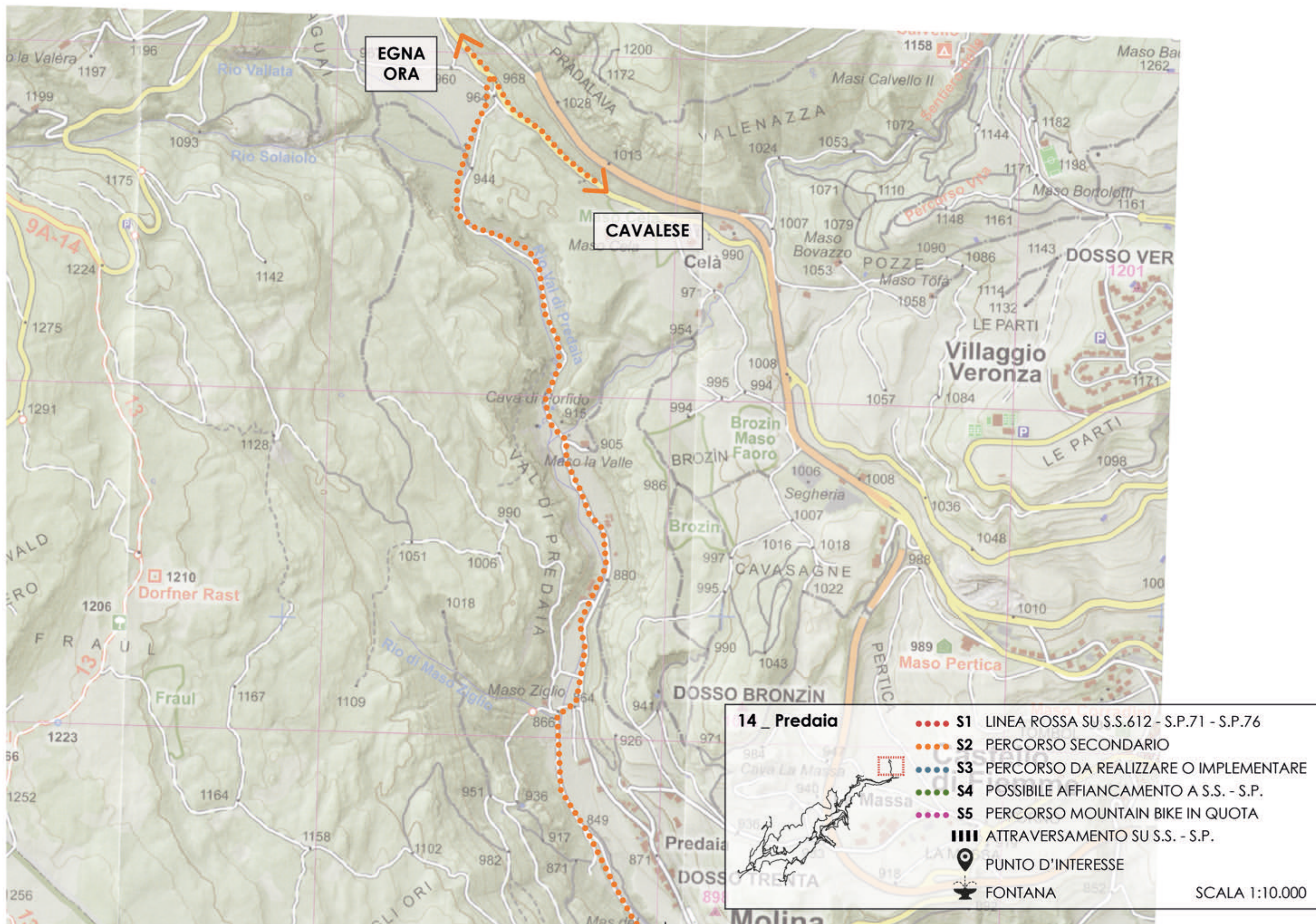














### 13. SPONDA SINISTRA



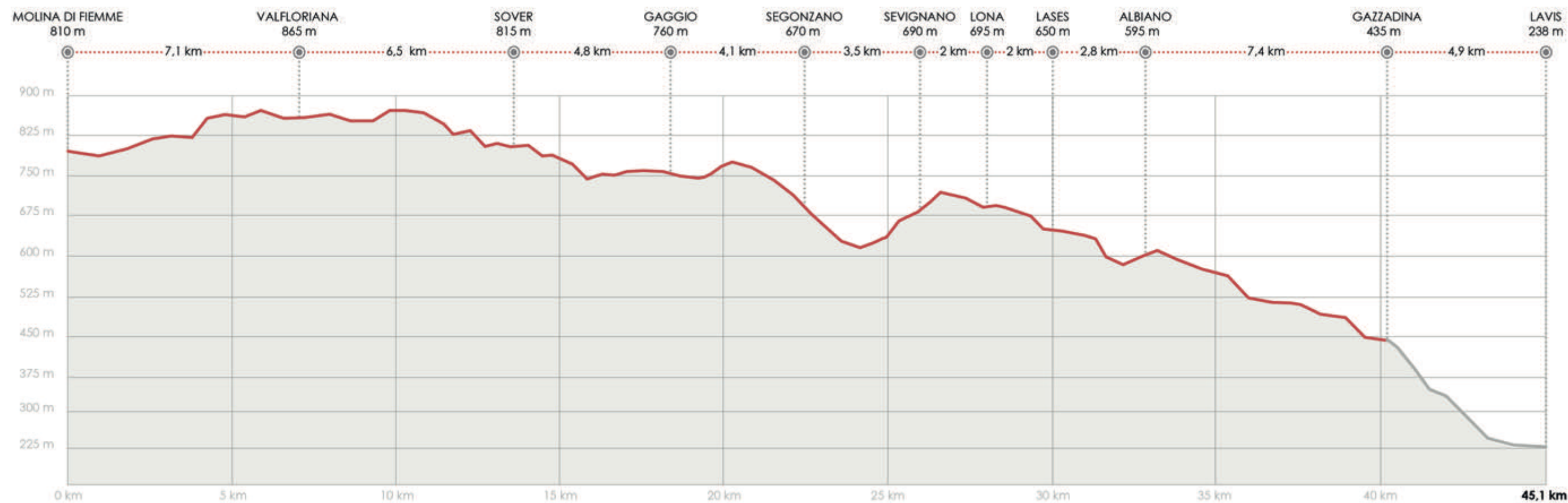


## DISTANZE E DISLIVELLI

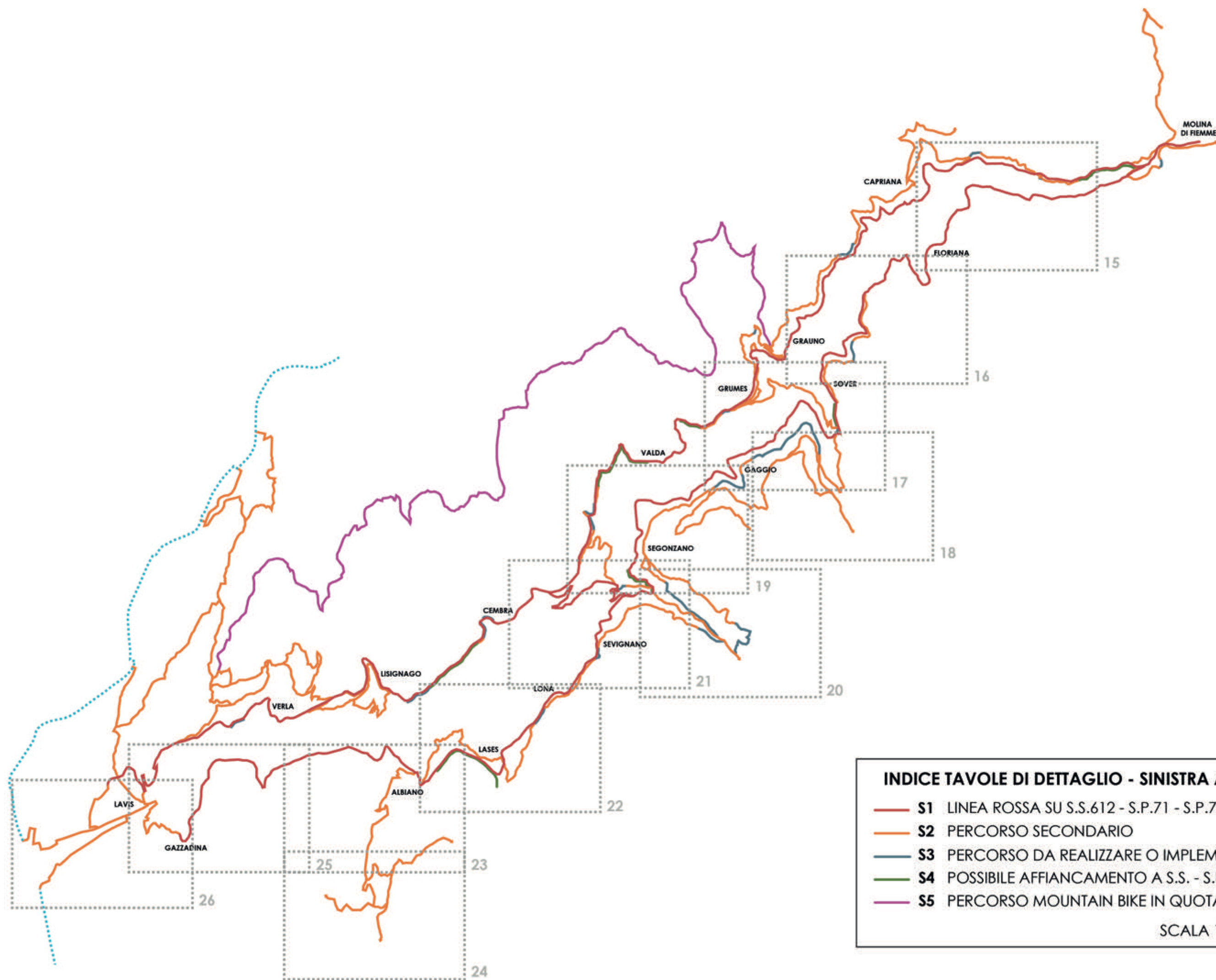
### SINISTRA AVISIO S.P. 71 - S.P.76

— **S1** LINEA ROSSA SU S.P.71 - S.P.76

MOLINA DI FIEMME - LAVIS **45,1 km**







# **INDICE TAVOLE DI DETTAGLIO - SINISTRA AVISIO**

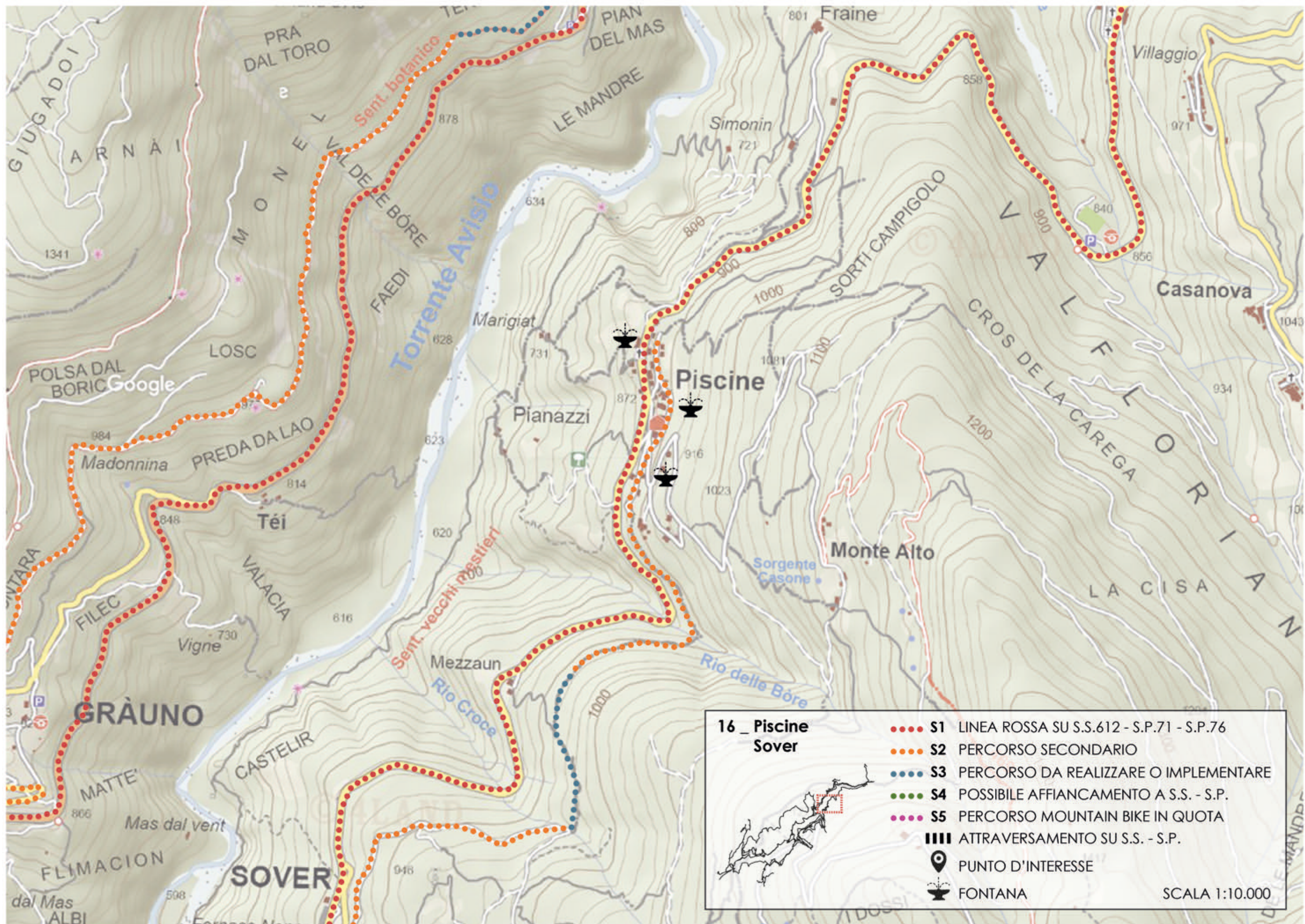
- S1** LINEA ROSSA SU S.S.612 - S.P.71 - S.P.76
- S2** PERCORSO SECONDARIO
- S3** PERCORSO DA REALIZZARE O IMPLEMENTARE
- S4** POSSIBILE AFFIANCAMENTO A S.S. - S.P.
- S5** PERCORSO MOUNTAIN BIKE IN QUOTA

SCALA 1:75.000

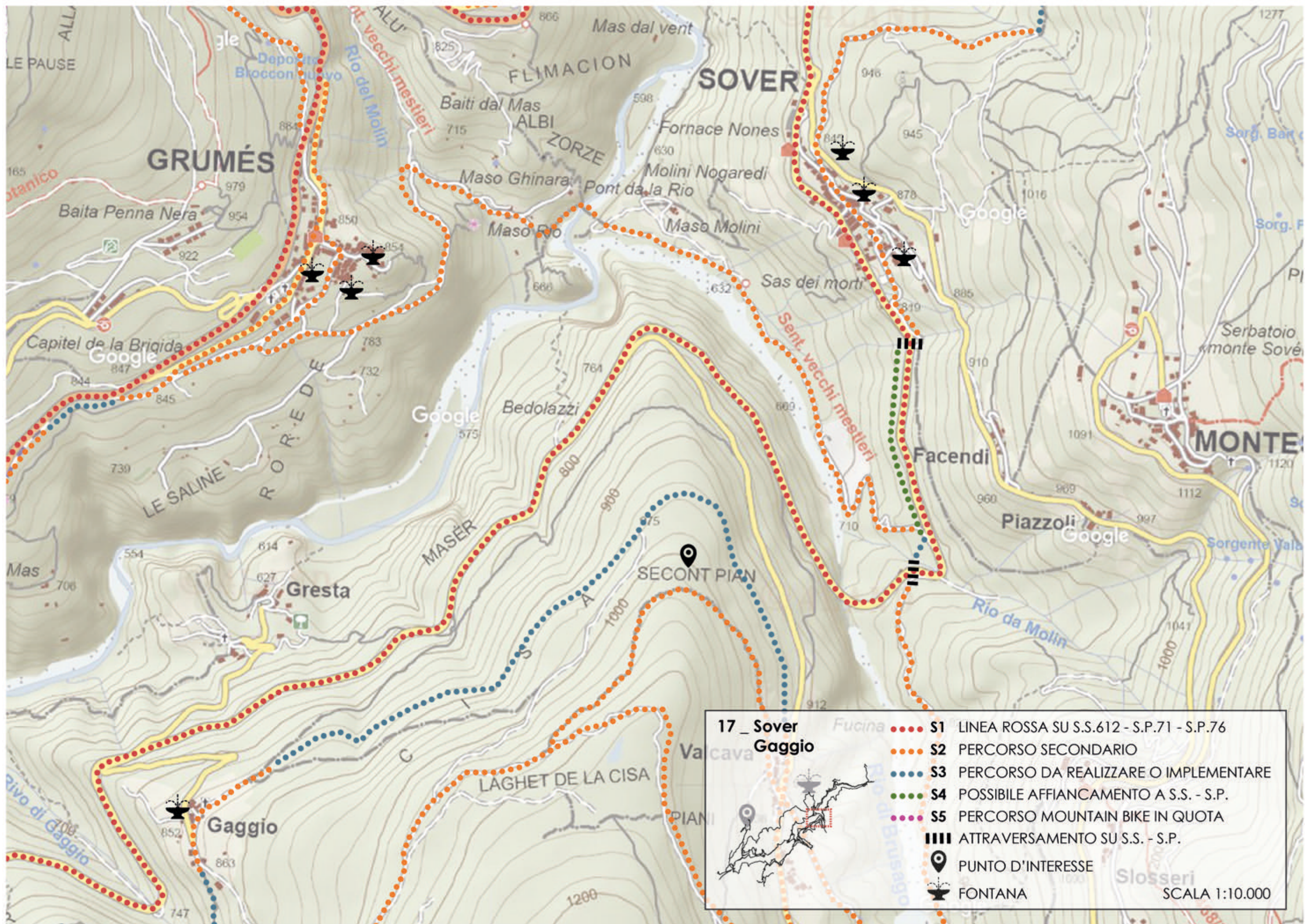




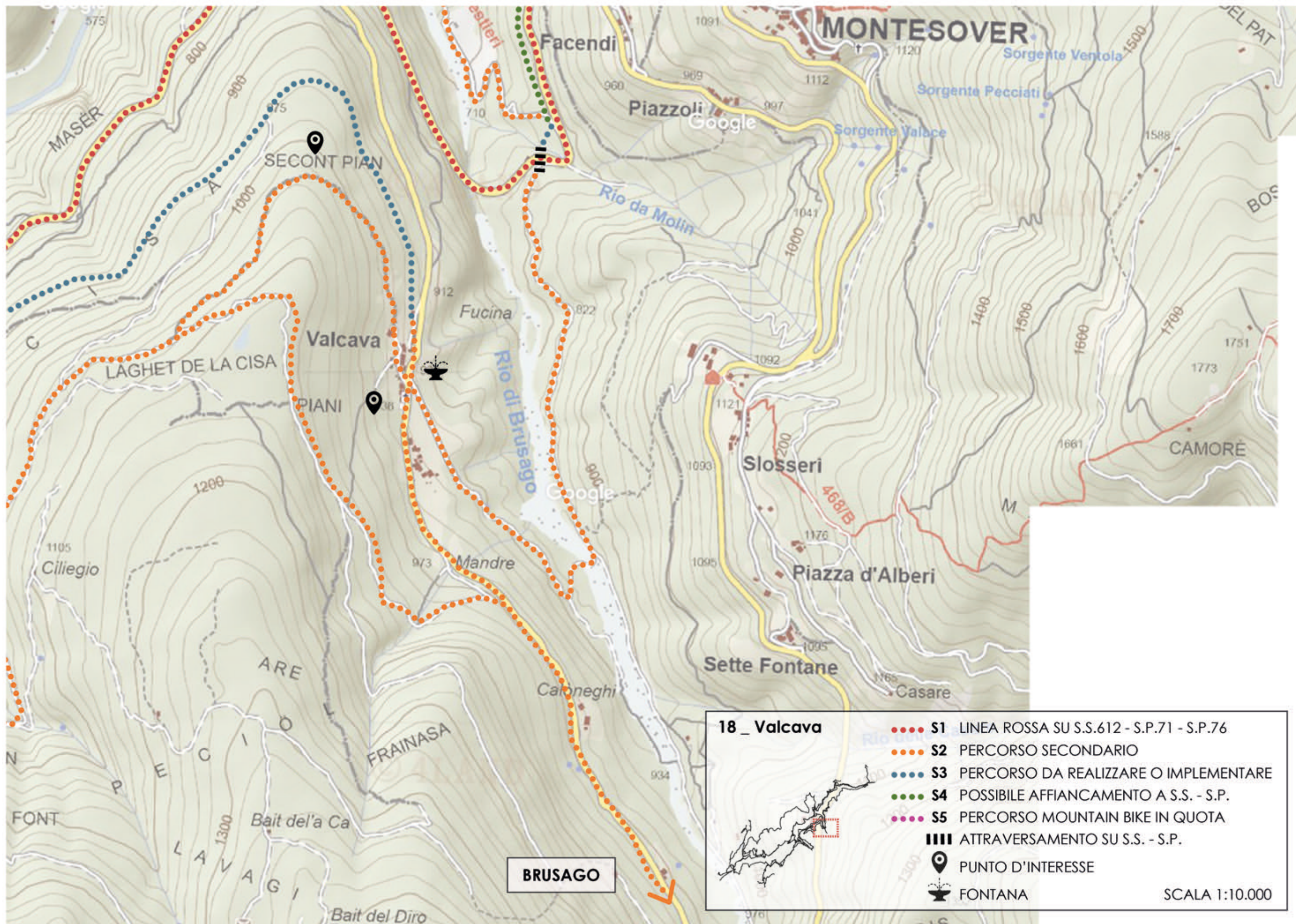




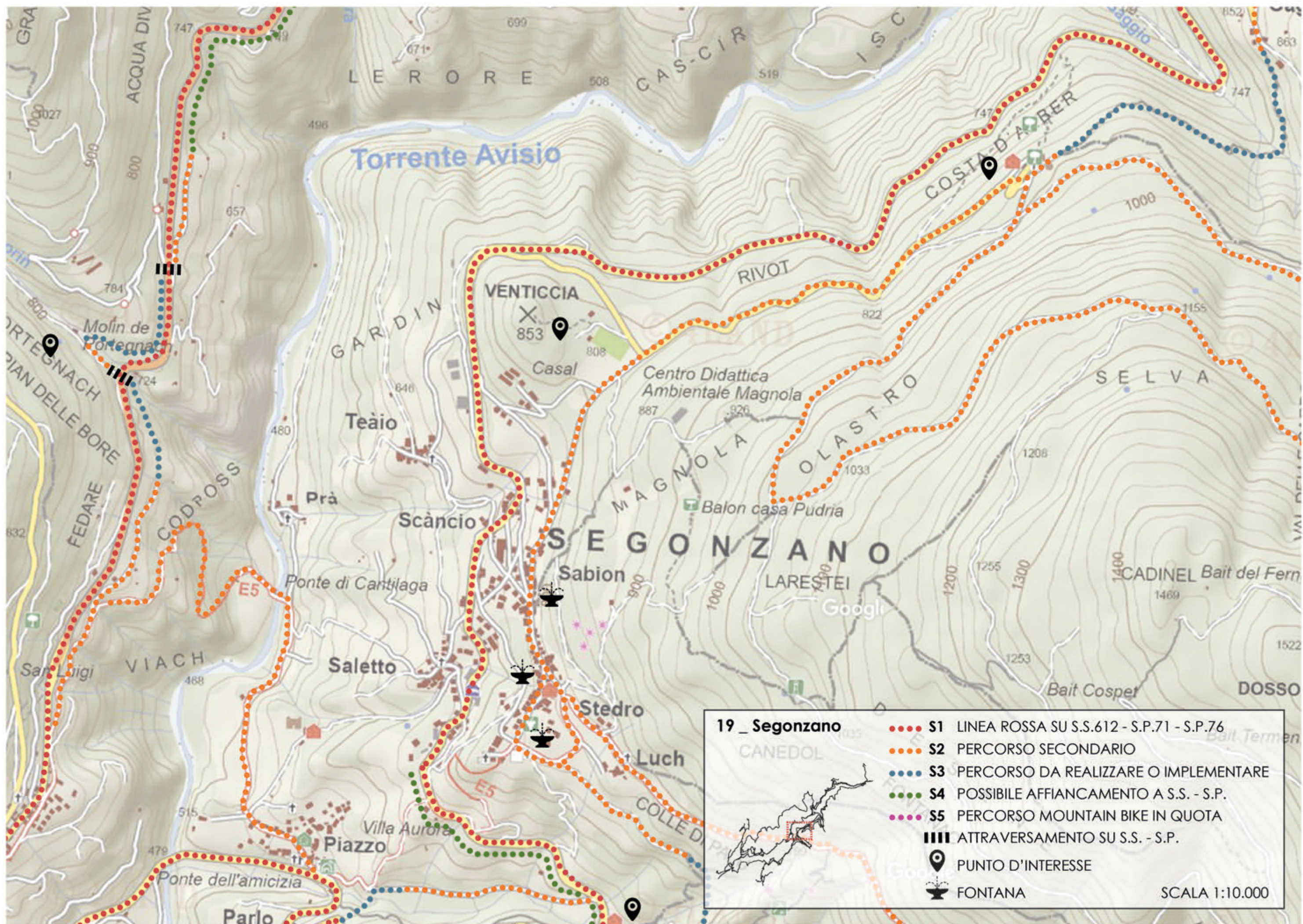




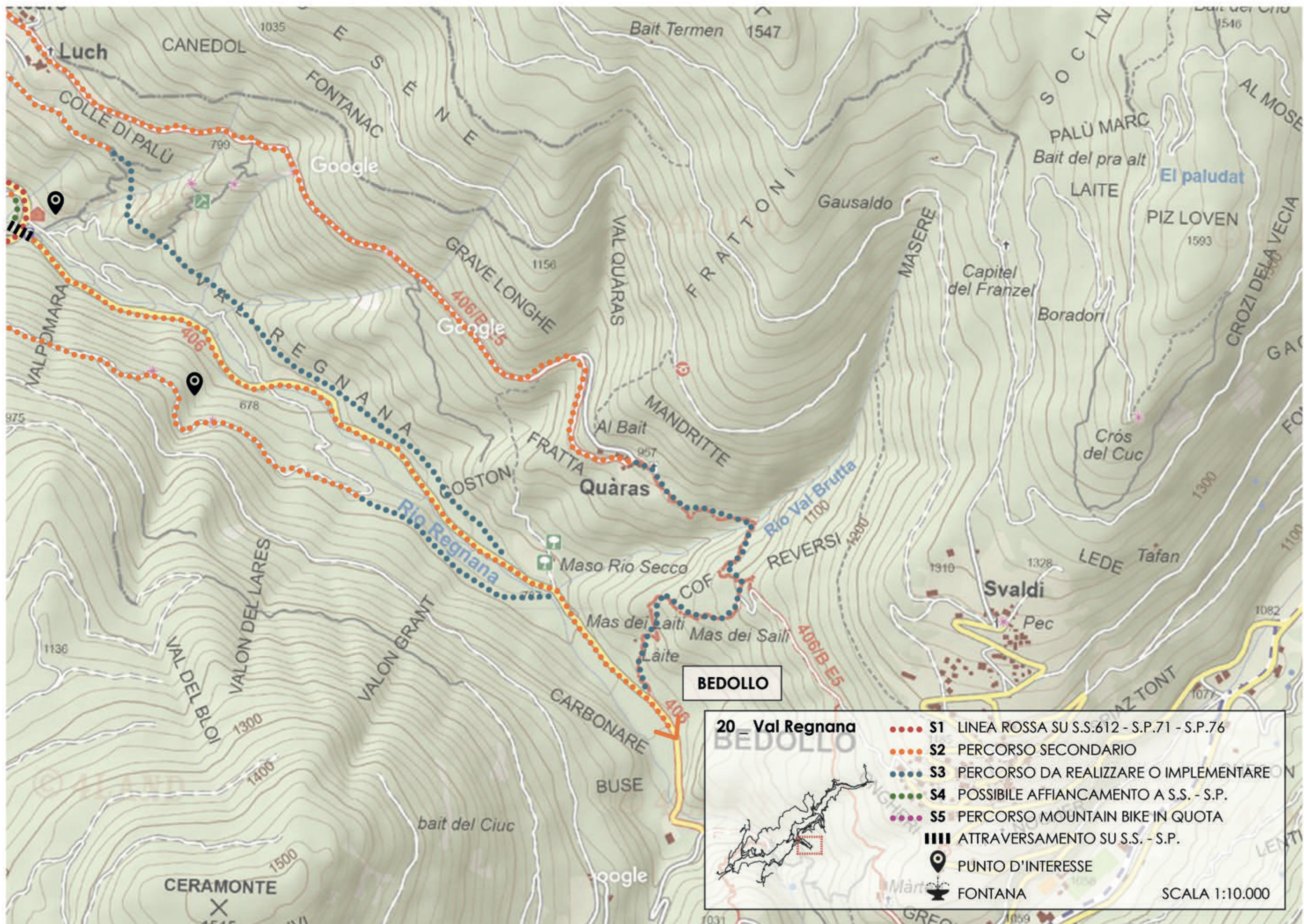




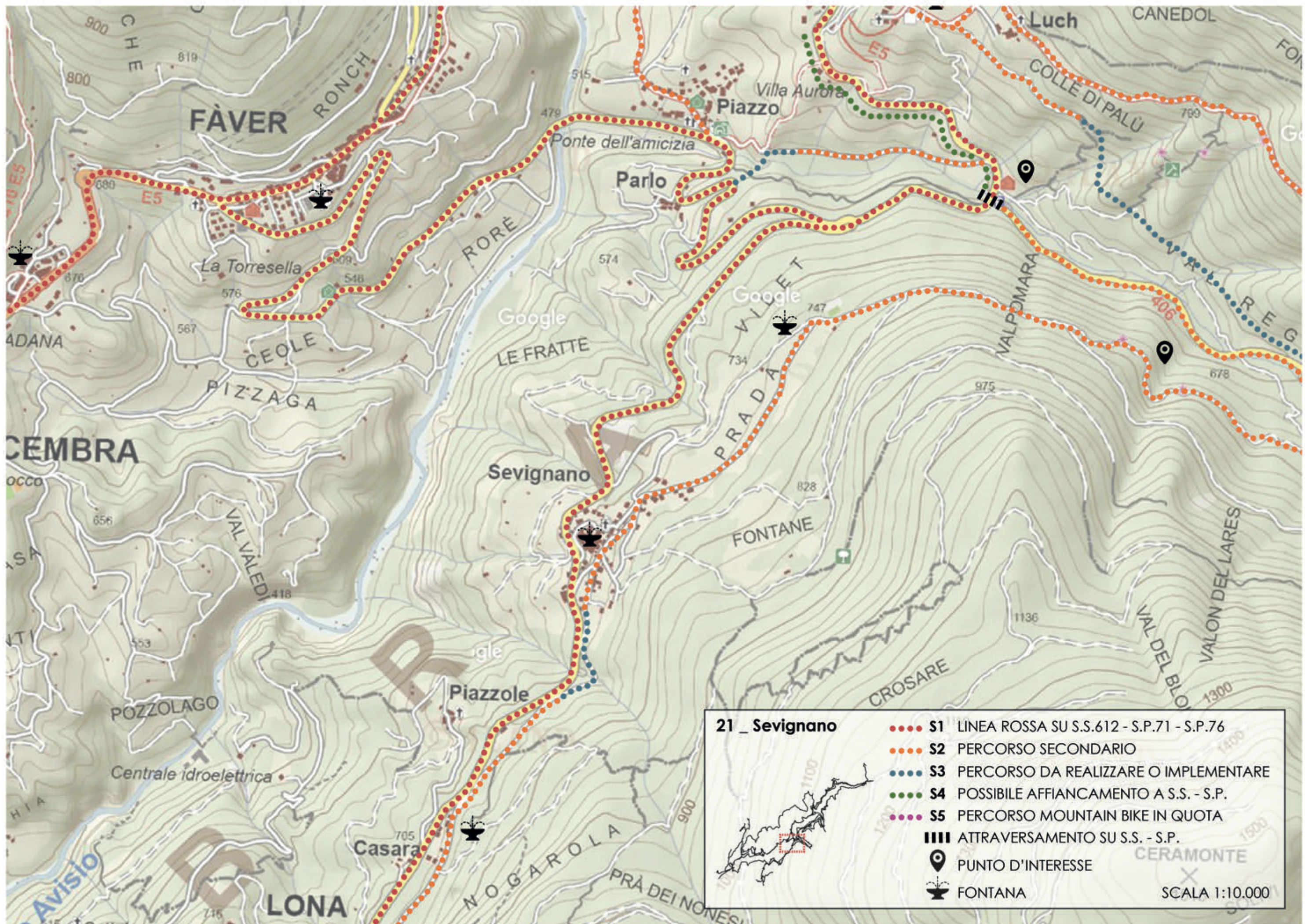




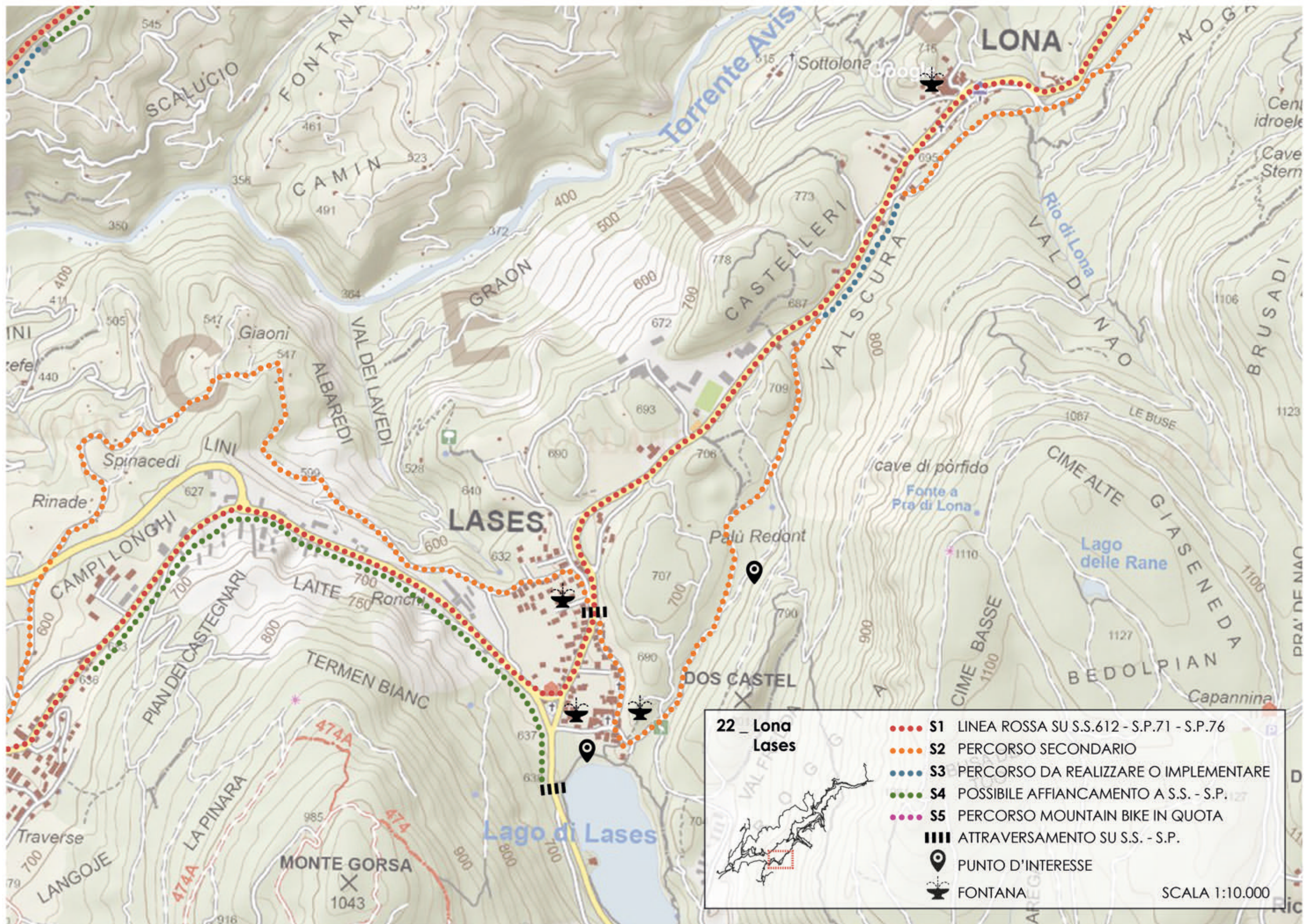




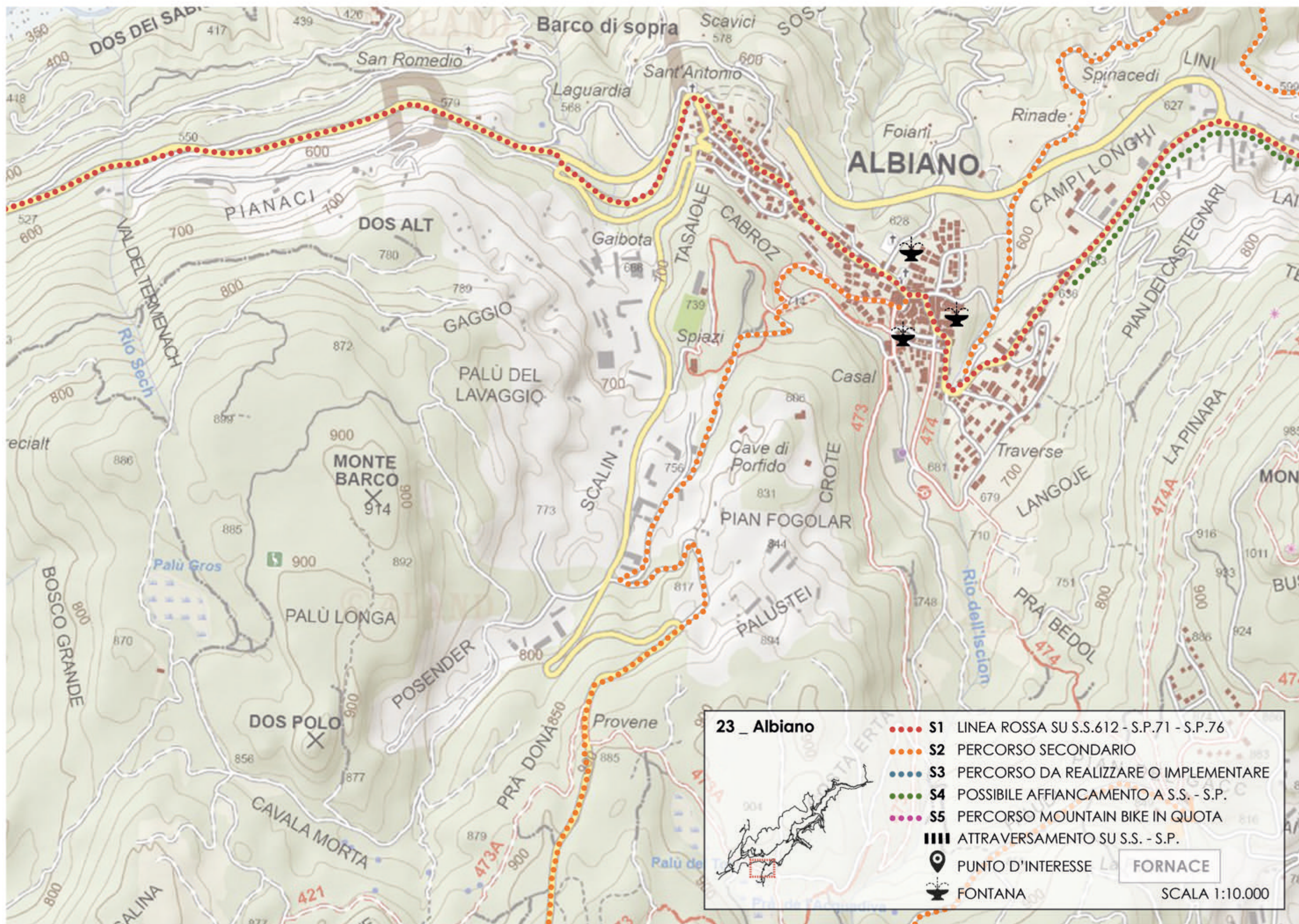




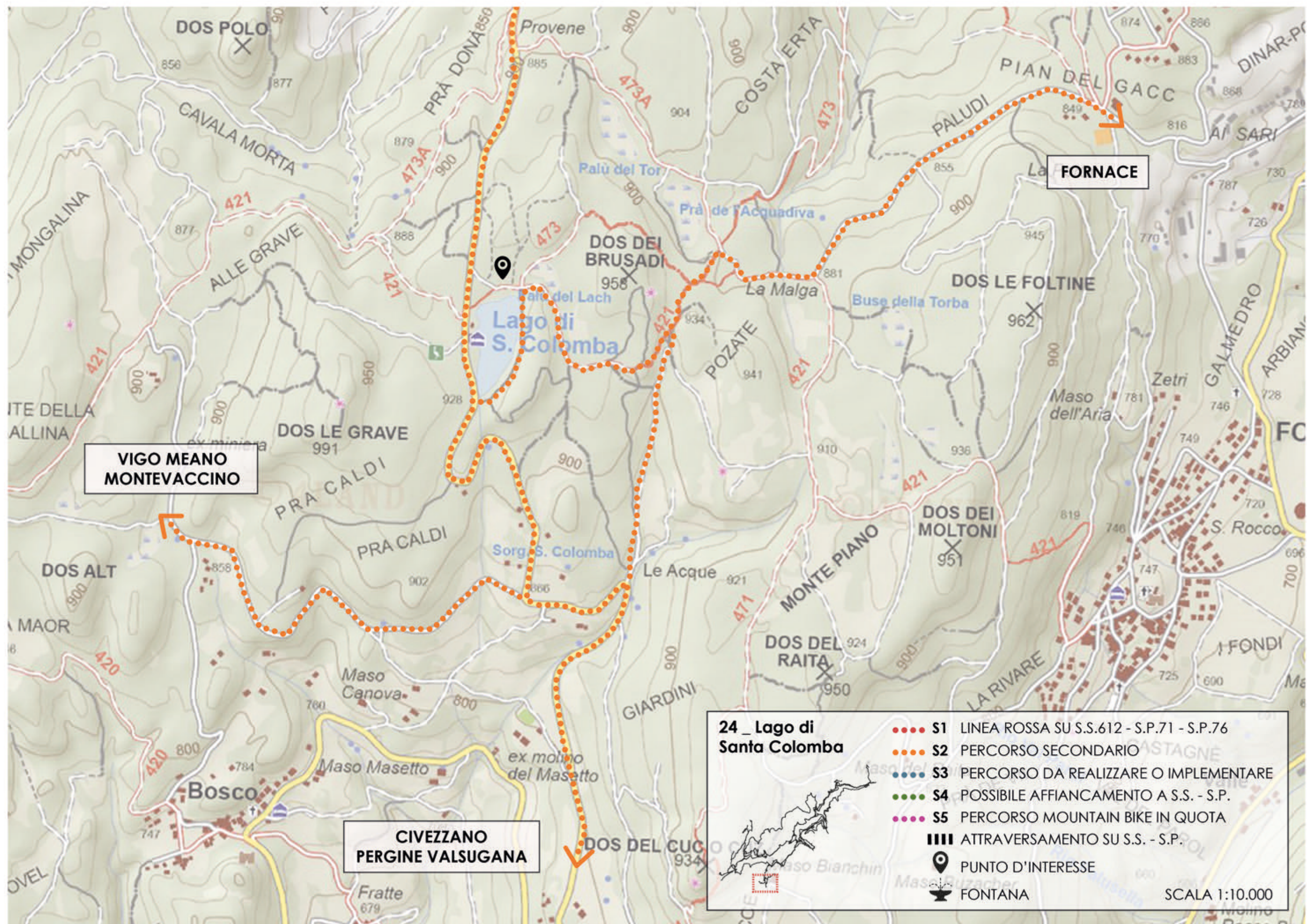




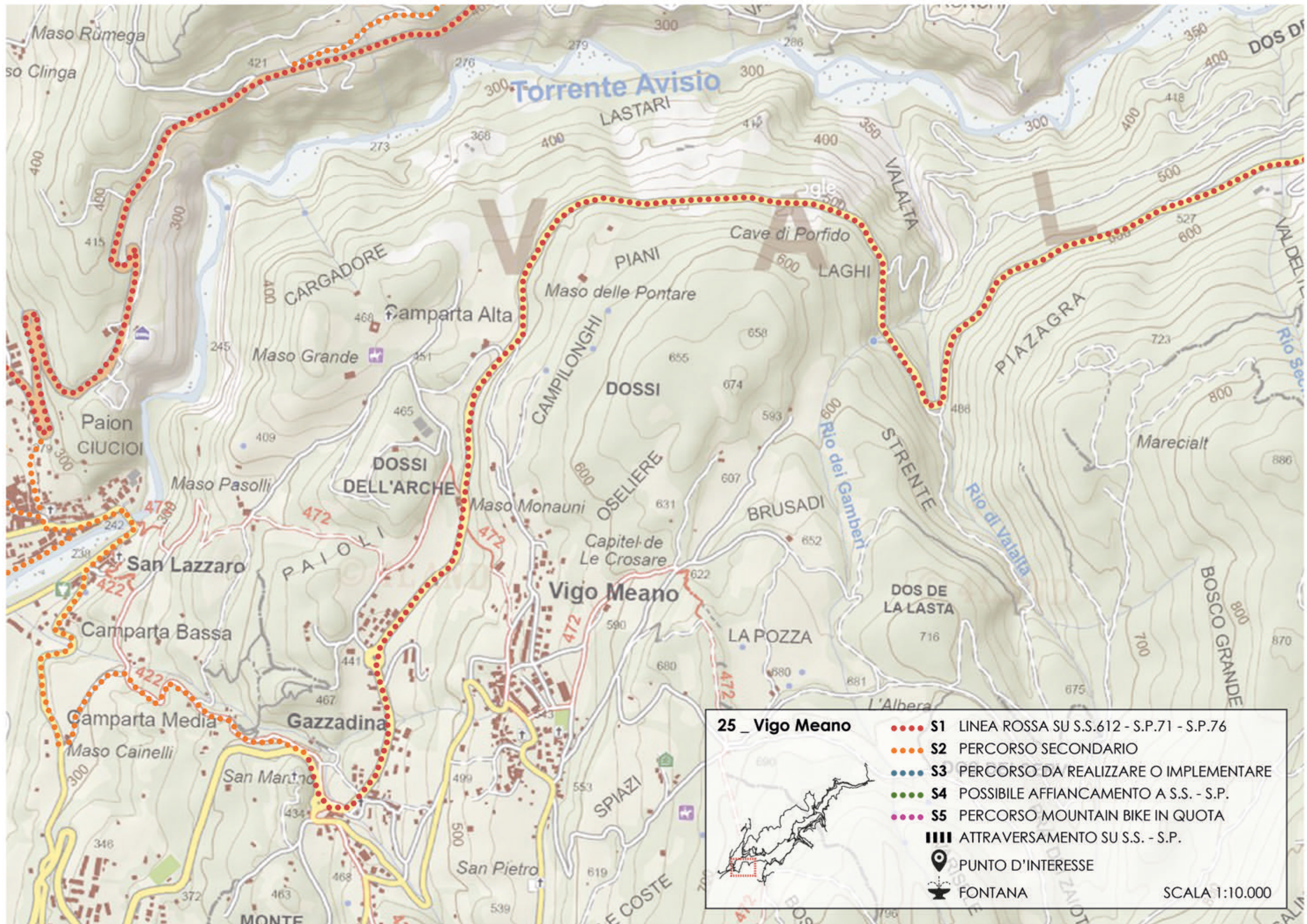




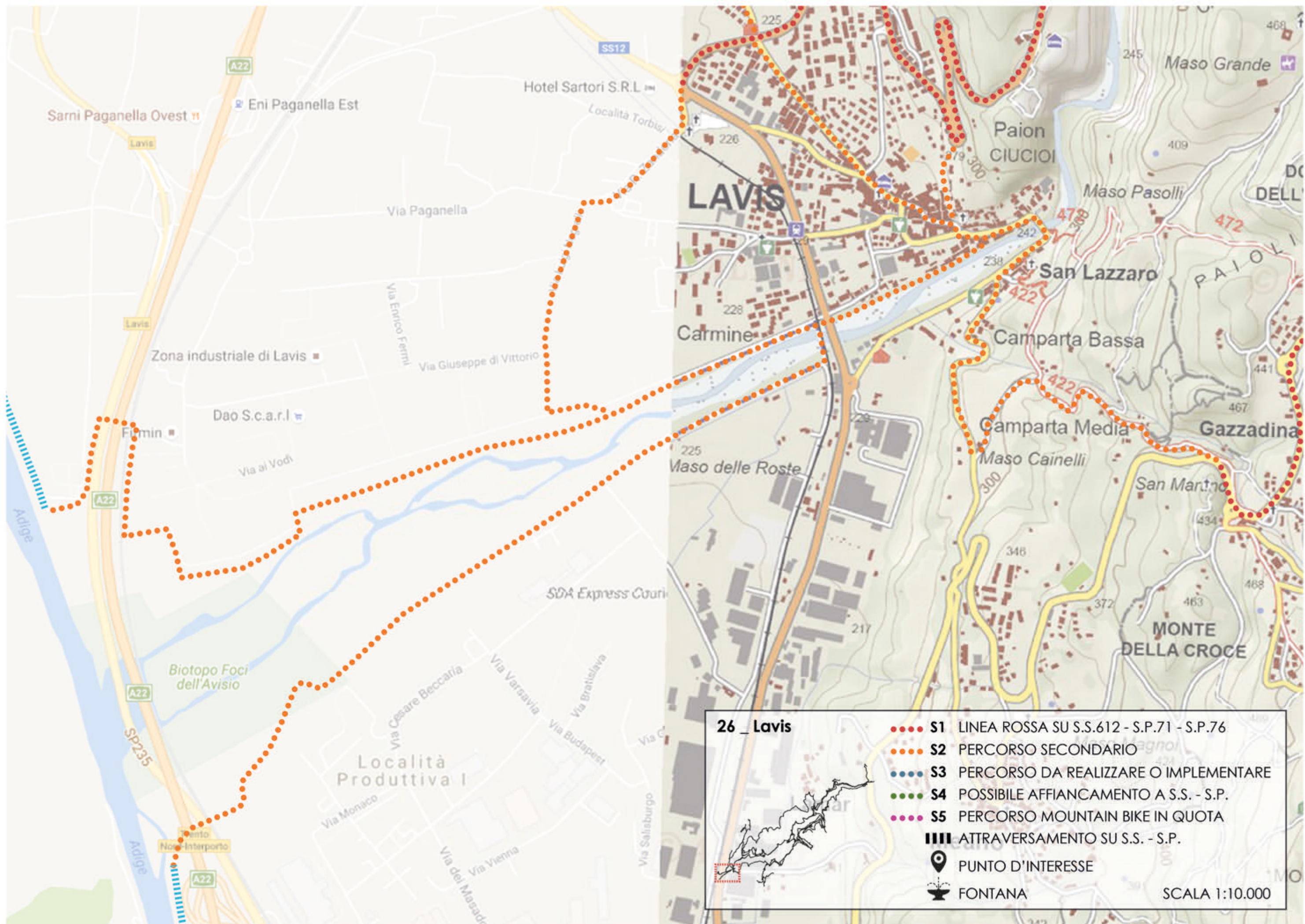










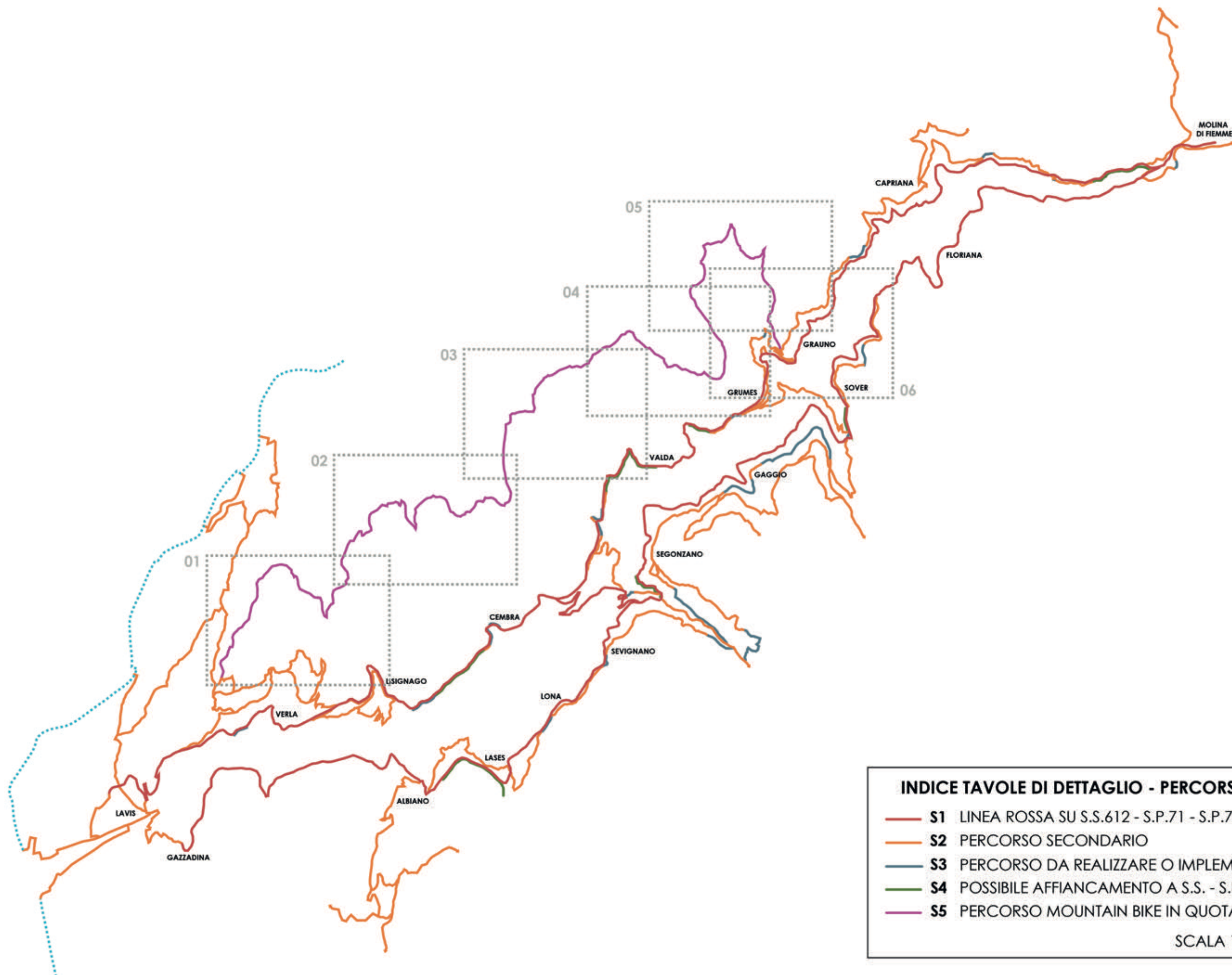




## 14. PERCORSO MTB





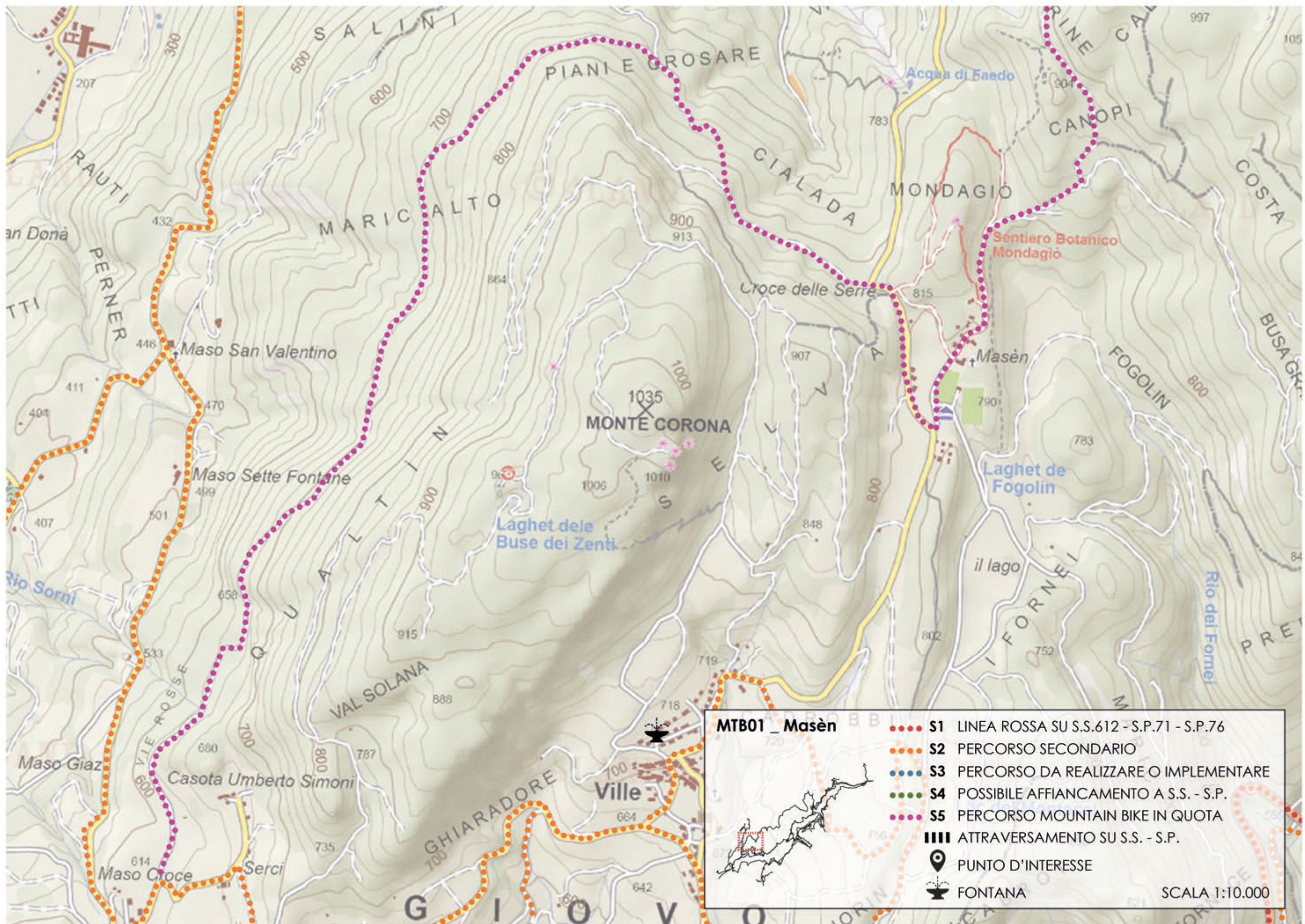


**INDICE TAVOLE DI DETTAGLIO - PERCORSO MTB**

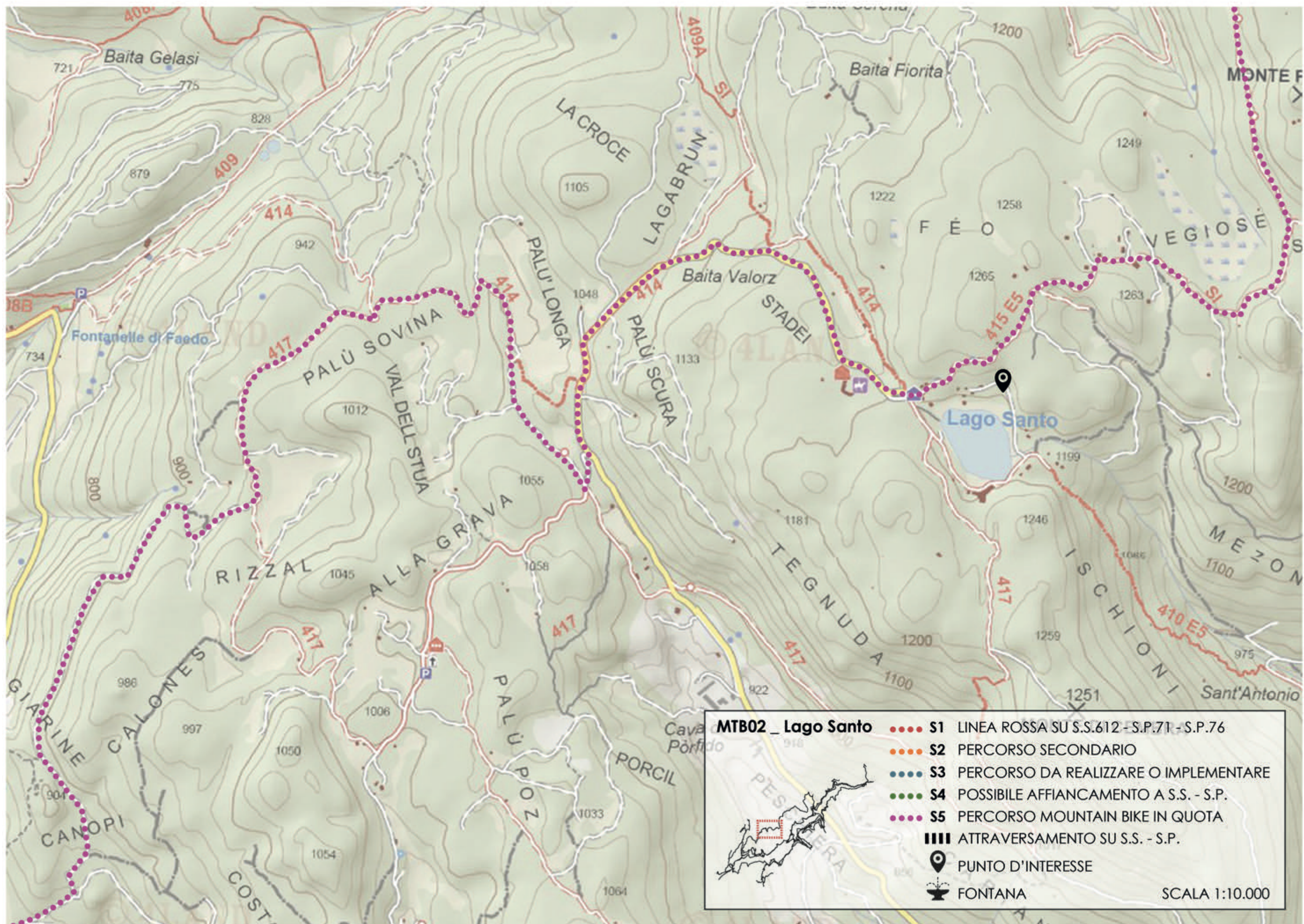
- S1** LINEA ROSSA SU S.S.612 - S.P.71 - S.P.76
- S2** PERCORSO SECONDARIO
- S3** PERCORSO DA REALIZZARE O IMPLEMENTARE
- S4** POSSIBILE AFFIANCAMENTO A S.S. - S.P.
- S5** PERCORSO MOUNTAIN BIKE IN QUOTA

SCALA 1:75.000

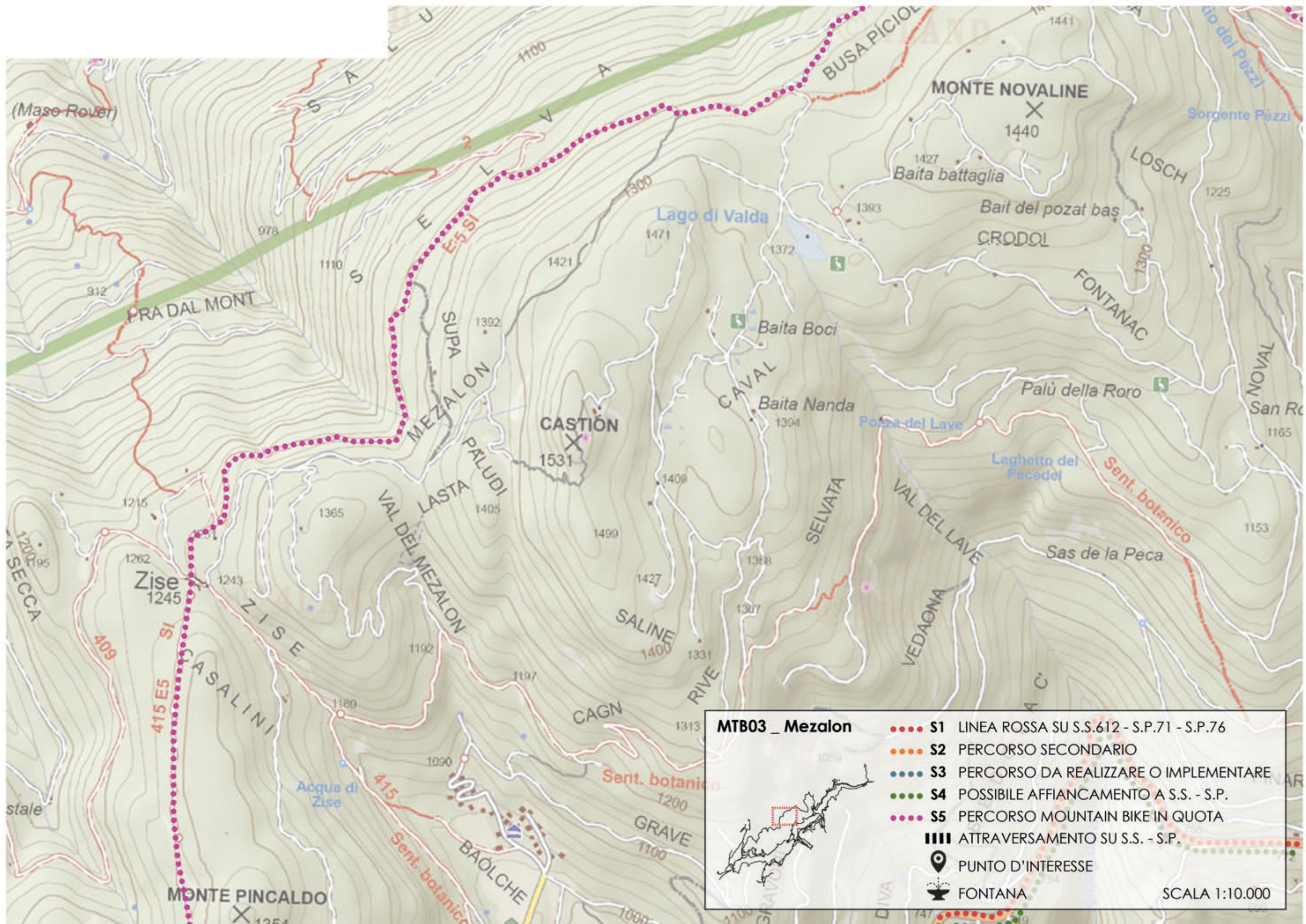




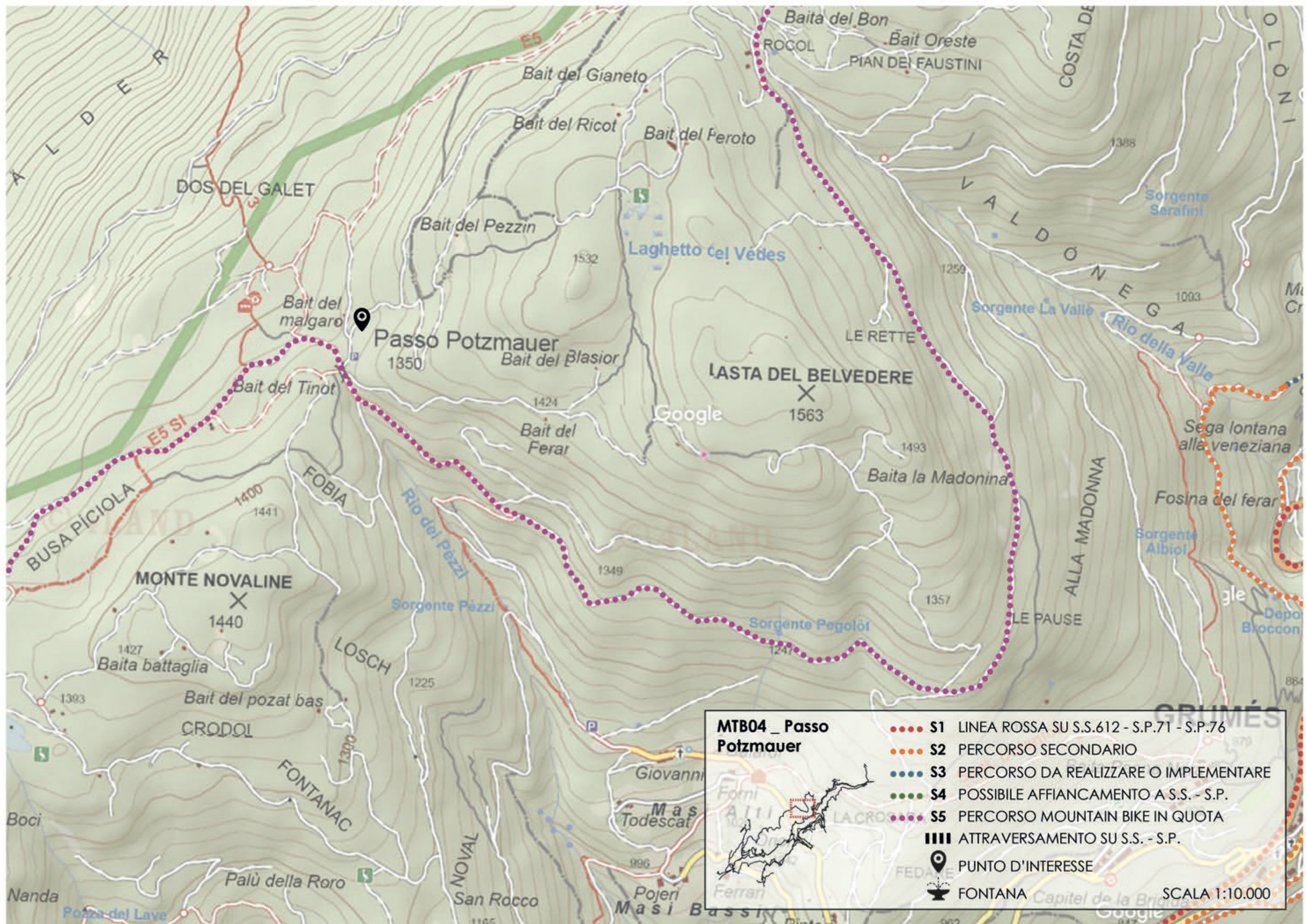








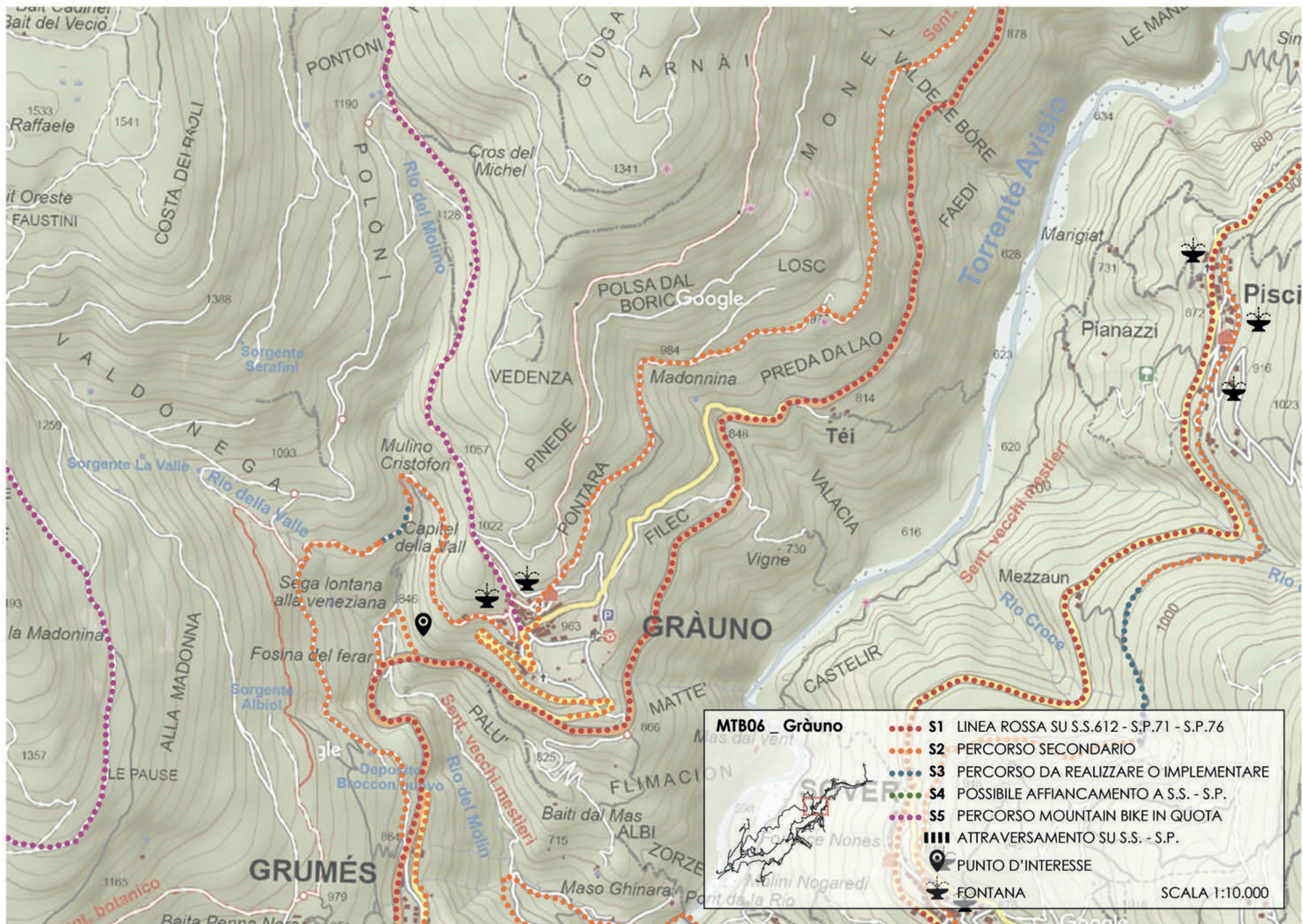














## 15. CENTRO CULTURALE CICLOAVVIA DIFFUSO

Al fine di incentivare il cicloturismo si ritiene indispensabile dotare la valle di una serie di infrastrutture mirate al mondo della bicicletta quali un museo della bicicletta da realizzarsi nella zona di Palù di Giovo in virtù dei nomi del ciclismo che da lì provengono, oltre a questo si ritiene utile completare l'area della Val di Cembra con luoghi destinati alla vendita di prodotti locali della tipologia del "Green-Grill" di Grumes (dotati anche di un kit minimo di attrezzatura per la manutenzione delle biciclette) e con dei manufatti dediti all'ospitalità low- cost come piccoli ostelli o dei semplici luoghi ove pernottare da affiancare a strutture del primo tipo. La diffusione di CICLOAVVIA prevede punti informativi, strutture per il noleggio e-bike, valorizzazione delle fontane esistenti, aree di sosta con servizi igienici e punti di sosta panoramici.

Inoltre è molto importante agire su parti di territorio parzialmente abbandonate ed utilizzare, per la realizzazione delle piccole infrastrutture diffuse, ruderi privati e pubblici, edifici pubblici sottoutilizzati o abbandonati ed incentivare i privati alla sistemazione di immobili legati al cicloturismo.

### AZIONI SUL TERRITORIO:

RECUPERO E CONVERSIONE DEI LUOGHI E DELLE STRUTTURE ABBANDONATE  
 DIFFUSIONE IN MANIERA CAPILLARE DELLA CULTURA BIKE ATTRAVERSO STRUTTURE DI PICCOLE DIMENSIONI

MARCHIO BICIGRILL  
 Delibera PAT n. 1771 d.d. 17 ottobre 2015





## RECUPERO DI LUOGHI

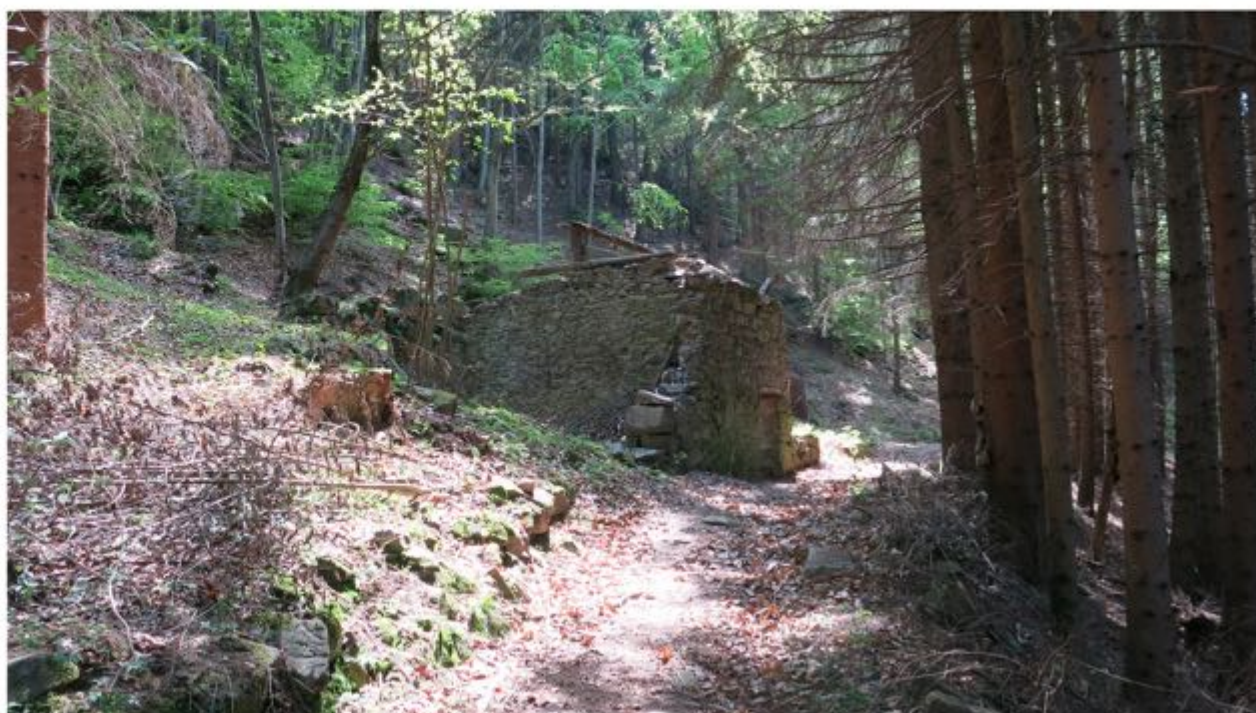
Immobili da risanare ed inserire nel circuito CICLOAVVIA



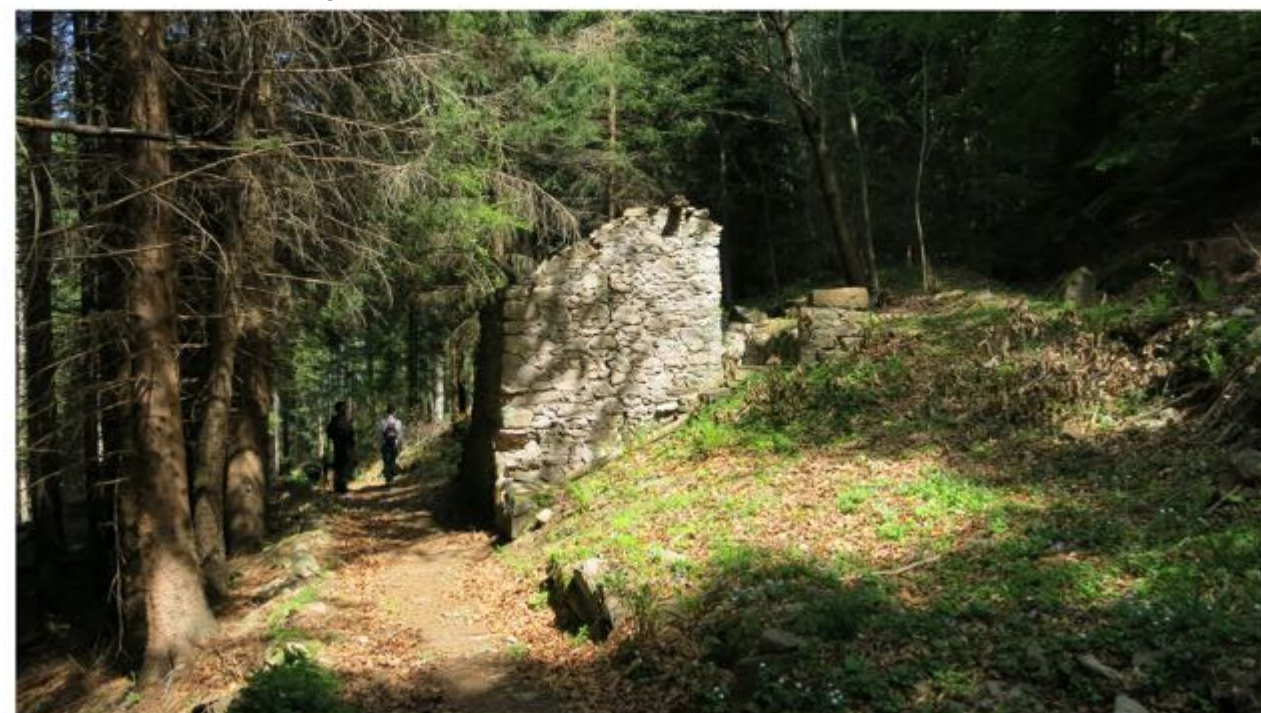
Ruderi sparsi lungo il tracciato ciclopedonale



Ruderi sparsi lungo il tracciato ciclopedonale



Ruderi sparsi lungo il tracciato ciclopedonale





## FONTANE

fontana di Faver



fontana di Segonzano



fontana di Sevignano



fontana di Casara





# FONTANE

fontana di Lona



fontana di Valda



fontana di Lases



fontana di Albiano





## 16. COMUNICAZIONE

Quanto sarà importante la comunicazione per IL PROGETTO DI UNA CICLABILE IN VALLE DI CEMBRA è sicuramente argomento strategico e fondamentale per la buona riuscita del progetto medesimo e della sua divulgazione. La comunicazione è il mantra di come IL PROGETTO presenta se stesso all'esterno: "puoi inventare la tecnologia migliore del mondo, ma se non hai la capacità di far percepire la tua magia ai tuoi clienti sarai un'azienda che vende prodotti tecnologici, ma non sarai mai la Apple".

### 1. Definizione degli obiettivi di Marketing

La comunicazione è direttamente collegata agli obiettivi di Marketing: nell'impatto sociale che avrà il progetto e il business tout court che ne scaturirà, non ha senso fare comunicazione se poi non si vende qualcosa che corrisponde alla mission del progetto. Questo è un assioma. "L'Amministratore delegato chiederà sempre al proprio Communication Manager: "Sì, vabbè, ma i soldi dove stanno?"

### 2. Determinazione del Budget

Bisogna individuare quante risorse economiche si hanno a disposizione da destinare alla creatività e ai mezzi di comunicazione.

### 3. Analisi dello scenario

Analizzare:

- Mode: fenomeni di breve periodo e fenomeni di medio lungo periodo
  - Trand: fenomeni di lungo periodo (popolazione più anziana, pochi bambini, più divorzi, case più piccole, sharing economy: sono i trand che chiunque voglia operare non può non tenere in considerazione)
  - Stili di vita emergenti, e realazione che intercorre nelle modalità che si manifesta nell'utilizzo delle due ruote
  - Opinion Leader: cosa dicono le persone, le associazioni e gli studiosi sulla mobilità a due ruote, i più importanti del momento sull'argomento specifico.
- Importante in questo senso è conoscere perfettamente cosa succede nella fruizione del mezzo a due ruote.  
Tabù: relativi alle tematiche delle due ruote. Impegnativa, faticosa, pericolosa, etc., importante conoscere gli impoedimenti che inficiano l'utilizzo del mezzo a due ruote.

### 4. Identificazione del Target

A chi ci si rivolge? Bisogna specializzarsi nei diversi segmenti di fruitori in maniera differenziata e assecondando le veloci evoluzioni delle abitudini in relazione agli avanzamenti tecnologici del mezzo a due ruote.n ( bici a costi accessibili, tecnologicamente avanzate, leggere, facilmente, scomponibili, e-bike etc,)

### 5. Obiettivi comunicazionali

- mission: invitare il fruitore ad un comportamento immediato.
- Istituzionale: comunicare gli obbittivi del progetto, cos'è e ciò che si propone di offrire
- Vision: obiettivi nel lungo periodo
- Valori del progetto
- Campagna di riposizionamento: far cambiare la percezione che il fruitore ha della possibilità di fruizione del territorio, sia in



senso ludico sia in senso meramente utilitaristico.

- Motivare gli attori partecipanti e coinvolti nel progetto: enti sovracomunali, enti comunali, associazioni, imprenditoria private, privati cittadini, turisti, viaggiatori, sportivi etc.

#### **6. Definizione del posizionamento**

Fondamentale è posizionare il PROGETTO in una certa ottica di mercato: PER LA SUA CARATTERISTICA INTRINSECA, TERRITORIALE, ECONOMICA, PAESAGGISTICA E DI PROGETTAZIONE FORTEMENTE SOSTENIBILE, SI DISTINGUE DAL PANORAMA DELLE CICLABILI NAZIONALI E NON SOLO.

#### **7. Scelta dei mezzi di comunicazione**

#### **8. Copy Strategy**

La copy strategy è la strategia creativa che l'agenzia pubblicitaria proporrà al proprio committente. E' un documento che richiede molto lavoro ma deve essere scritto in modo semplice, intuitivo e efficace nonchè coerente e centrato rispetto agli obbiettivi. è l'idea creativa è fondamentale

#### **9. Il progetto creativo**

#### **10. Pianificazione mezzi**

Questa fase si è sostituita al concetto ormai obsoleto di GPP, grado di pressione pubblicitario: bombarda il cliente con pubblicità ridondanti, finché egli si stancherà così tanto di te da comprare il tuo prodotto o fruire del servizio.

#### **11. Partenza della campagna**

#### **12. Controllo dei risultati ottenuti. Bisogna quindi monitorare i dati**

Questi sono i passi da effettuare per una campagna di comunicazione efficace e completa.

- strumenti della comunicazione integrata
- Progettazione linea grafica coordinata
- Mass Media (above the line)
- Mezzi allargati (below the line): promozione, sponsorizzazione, Direct Marketing, Public Relations
- Web Marketing: campagne su AdWords e AdSense
- Social Media Management
- Visual Merchandising
- Unconventional Communication: virale, Flesh Mob, ambient. Bisogna stupire e sorprendere il cliente
- Linea Grafica Coordinata da applicare e verificare sull'intero progetto:
- segnaletiche, pannelli, allestimenti, depliant, brochure, pieghevoli, mappe, web (adattativo). gadget, merchandising, etc
- brand name
- Il naming
- logo
- payoff (o claim): la frase che è sempre associata al logo.
- lettering
- codice cromatico: il colore che caratterizza il brand.



## 17. MARKETING

### IL CICLOTURISMO QUALE STRUMENTO DI MARKETING PER UNA LOGICA DI SVILUPPO RURALE IN VALLE DI CEMBRA

Parallelamente allo studio di fattibilità del tracciato ciclopedonale in Val di Cembra sarà fondamentale sviluppare un **piano di marketing** volto a comprendere:

- le importanti **ragioni del cicloturismo** e le conseguenti **motivazioni a supporto** del progetto di realizzazione **ciclovia Valle di Cembra**,
- gli **obiettivi** da perseguire,
- l'analisi del **prodotto "cicloturismo"**,
- l'analisi della **concorrenza**,
- l'analisi dei **canali di promozione** del prodotto "cicloturismo in val di Cembra" con conseguente identificazione dei segmenti obiettivo sia in Italia che all'estero, e delle leve di marketing da utilizzare,
- l'analisi competitiva del **posizionamento dell'offerta** "cicloturismo in Val di Cembra" ed individuazione della modalità di presenza,
- l'identificazione del **target di clientela** (privati ed operatori in Italia e all'estero);
- la **profilazione** e la **comunicazione** verso i target identificati;
- la preparazione degli **strumenti di marketing cartacei e digitali** per poter intraprendere il processo di marketing e comunicazione;
- l'**attuazione del piano**.

L'attività avrà come risultato la **definizione della strategia di comunicazione**, l'**individuazione dei segmenti di promozione**, la **commercializzazione dell'offerta** in oggetto in accordo alle specifiche esigenze dei mercati d'interesse ed ai fattori di competitività del prodotto "**cicloturismo in Val di Cembra**".



## **Motivazioni a supporto del progetto di realizzazione ciclovia Valle di Cembra**

Il turismo, oggi, non si esaurisce in periodi dell'anno stabiliti ma si arricchisce di motivazioni e di caratterizzazioni legate ad un pubblico di riferimento variegato che si articola in base a caratteristiche quali l'età, il sesso e la condizione sociale. Agli scopi tradizionali se ne affiancano di nuovi e, tra questi, in netta emersione, lo sport.

### **Che cosa è il cicloturismo?**

Per cicloturismo, o turismo in bicicletta, intendiamo viaggi itineranti o gite giornaliere, senza motivazioni agonistiche, lungo percorsi prevalentemente facili, su strade a scarso traffico o riservate alle biciclette (ciclopiste). Il cicloturismo è un modo per avvicinare ed incontrare luoghi e persone. E' una proposta turistica che offre un contatto diretto con l'ambiente circostante, la sua cultura e la sua tradizione, ad una velocità a misura d'uomo che consente di "vivere" i percorsi, sostandovi per visita, ristoro, ospitalità. Si parla dunque di una permanenza turistica prolungata, per vivere e conoscere approfonditamente il territorio, non solo per attraversarlo in modo frettoloso. E' un turismo che oltre ad essere in maniera caratteristica lento, risulta anche sostenibile consentendo di poter fruire ed al tempo stesso preservare l'ambiente, l'attrattiva principale del turismo stesso. Ovviamente il territorio che sceglie di proporsi ai cicloturisti deve impegnarsi a realizzare un prodotto che risulti appetibile. Perché ciò possa realizzarsi, sono necessari una serie di interventi:

1. bisogna offrire al turista in bicicletta la possibilità di venire in contatto e di fruire di un significativo ambiente naturale e di una cultura locale vitale fatta di manufatti, attività, prodotti, manifestazioni, eventi, ecc.
2. è necessario che sul territorio sia presente una rete di percorsi cicloturistici appositamente realizzati o che sfruttino la viabilità anche secondaria esistente, facilitando gli spostamenti "lenti" e che questa rete sia supportata da una cartografia e da una cartellonistica apposita.
3. è necessaria soprattutto una rete di imprese, pubbliche e private, in sinergia, per il successo dell'iniziativa. Iniziativa capace di curare la creazione dei percorsi, la promozione ed offerta dei servizi, l'informazione, la logistica, l'ospitalità e la cura dell'ospite.

Si tratta di un'offerta turistica che non si pone in competizione con quella tradizionale, al contrario, la completa, qualificando l'intero prodotto turistico.



### Alcune importanti ragioni del cicloturismo:

**1. importanza sociale e culturale:** l'obiettivo del cicloturismo è quello di avvicinare le persone all'uso della bici in vacanza, trasferendo questa "good practice" anche per gli spostamenti quotidiani. Diventa così strumento di diffusione di comportamenti virtuosi all'interno di una mobilità urbana ormai soffocata dall'uso indiscriminato dell'auto privata.

**2. importanza economica:** valorizza le zone attraversate, anche quelle che risultano marginali rispetto alle migrazioni turistiche di massa, esercita ricadute positive sull'economia locale (alberghi, ristoranti, agriturismi, bed & breakfast, ecc.) e favorisce la nascita di iniziative imprenditoriali turistiche locali dato che il cicloturista risulta ben disposto ad effettuare acquisti e ad usufruire di servizi, se resi disponibili, soprattutto in quelle mete isolate dai circuiti turistici classici. Il turismo "lento", consente al turista di guardarsi intorno, relazionarsi con la gente del luogo, avere più opportunità di shopping rispetto al "normale" turista.

**3) destagionalizzazione:** nella natura, con spunti di interesse culturale ed enogastronomico la vacanza cicloturistica può essere fatta in periodi dell'anno più ampi rispetto ai canonici mesi estivi. Il cicloturismo è una disciplina sportiva alla portata di tutti, non richiede grandi investimenti o costi da sostenere. Permette un approccio sano e salutare alla realtà ambientale e, particolare non da poco, è praticabile per lunghi periodi all'anno. Può offrire grandi opportunità sia nel periodo estivo, che in primavera e in autunno.

**4) possibilità di avvicinare nuovi target al nostro territorio:** la rete dei percorsi e dei sentieri può offrire un ampio raggio di opportunità tanto per il neofita che per l'esperto ciclista perché ben si integra ed interseca con località piene di storia e di cultura e tradizioni, in grado di soddisfare il cicloturista più esigente che, oltre alla passione per la bicicletta desidera soddisfare anche l'opportunità per la conoscenza, ma anche l'appassionato che tende alla ricerca di itinerari solitari e silenziosi. Inoltre, moltissimi percorsi del nostro territorio, sono adatti anche per le famiglie e per chi vuole accompagnare dei bambini alla scoperta di un modo diverso, di avvicinarsi a uno sport praticato e alla natura. Ciò favorisce la possibilità di orientare azioni di marketing verso un nuovo target finora poco sfruttato: il family.

**5) cicloturismo quale possibilità di adeguarsi ad iniziative di politica turistica regionale:** in Trentino sono già presenti oltre 400 km di percorsi ciclabili dislocati per esempio in alta val di Non, nell'area Adige Nord, Valsugana, Dolomiti Fiemme e Fassa, Val Rendena, Valle dei Laghi, Valle dell'Adige sud, Primiero, Valli Giudicarie Centrali e inferiori, Val di Sole, Riva del Garda. La Val di Cembra risulta al momento esclusa da qualsiasi circuito di questo tipo. Questa è un'importante ulteriore ragione per portare avanti in maniera determinata questo progetto, allineandosi ad una politica turistica già in parte condivisa a livello regionale.



## 18. COINVOLGIMENTO

La realizzazione di una pista ciclabile non va intesa come una semplice linea tracciata su una mappa ma va concepita in una **visione sistemica** molto più ampia. Essa costituisce una **“rete”** non solo infrastrutturale di percorsi, ma anche di aziende e attività locali per la fornitura di **servizi comuni di supporto**.

Uno studio dell'ECF (European Cyclists' Federation) ha individuato criteri comuni tra i diversi organismi europei di certificazione di strutture **“bike friendly”**, come:

- **Parcheggio e/o deposito protetto** per le biciclette
- Possibilità di **pernottare** per una sola notte
- Presenza di **kit di riparazione** per le biciclette
- Servizio di **lavanderia e asciugatura** vestiti e attrezzature
- **Informazioni** sui servizi e gli itinerari per i ciclisti presenti nel territorio.

Ne consegue quindi che **realizzazione di una “rete ciclabile”** e **incentivazione di strutture “bike friendly”** (sia ricettive che ristorative o di vendita prodotti agricoli) vanno a pari passo.

Il **coinvolgimento delle attività esistenti sul territorio** all'interno del progetto di una “rete ciclabile” diventa non solo valorizzante in termini di qualità, ma addirittura fondante in quanto parte essenziale della stessa.

In quest'ottica si inserisce “la **riqualificazione turistica dell'area**, con il **pieno coinvolgimento degli attori locali**, per far girare, assieme alle ruote delle biciclette, una nuova economia e nuove prospettive di sviluppo per il territorio”<sup>1</sup>.



<sup>1</sup> Parco ciclabile: un progetto per il turismo su due ruote; Intesa Programmatica d'Area DIAPASON della Pedemontana del Grappa e dell'Asolano.



## 19. STIMA COMPLESSIVA DEI COSTI





## STIMA COMPLESSIVA DEI COSTI - SPONDA DESTRA

RIEPILOGO ECONOMICO SPONDA DESTRA			
LAVIS - MOSANA			
	LUNGHEZZA (m)	COSTO UNITARIO (€/m)	importo
TOT.	5775,00	€ 3,35	€ 19 346,25
MOSANA - VERLA			
	LUNGHEZZA (m)	COSTO UNITARIO (€/m)	importo
TOT.	1463,00	€ 275,11	€ 402 479,77
MOSANA SAN GIORGIO - PALU'			
	LUNGHEZZA (m)	COSTO UNITARIO (€/m)	importo
TOT.	1694,00	€ 81,21	€ 137 566,55
PALU' - VILLE - VALTERNIGO			
	LUNGHEZZA (m)	COSTO UNITARIO (€/m)	importo
TOT.	2477,00	€ 132,65	€ 328 569,57
VALTERNIGO - MOSANA			
0	LUNGHEZZA (m)	COSTO UNITARIO (€/m)	importo
TOT.	1908,00	€ 63,44	€ 121 041,48
VERLA - CEOLA			
	LUNGHEZZA (m)	COSTO UNITARIO (€/m)	importo
TOT.	2200,00	€ 26,48	€ 58 246,36
LAVIS - PRESSANO - PASSO CROCE - VILLE DI GIOVO - CEOLA			
0	LUNGHEZZA (m)	COSTO UNITARIO (€/m)	importo
TOT.	10998,00	€ 3,66	€ 40 300,33
CEOLA - LISIGNAGO			
	LUNGHEZZA (m)	COSTO UNITARIO (€/m)	importo
TOT.	2391,00	€ 75,20	€ 179 814,58
LISIGNAGO - CEMBRA			
	LUNGHEZZA (m)	COSTO UNITARIO (€/m)	importo
TOT.	3848,00	€ 422,30	€ 1 624 997,53
CEMBRA - FAVER			

	LUNGHEZZA (m)	COSTO UNITARIO (€/m)	importo
TOT.	1756,00	€ 82,97	€ 145 700,72
FAVER - VALDA			
	LUNGHEZZA (m)	COSTO UNITARIO (€/m)	importo
TOT.	5460,00	€ 197,42	€ 1 077 922,23
VALDA - GRUMES			
	LUNGHEZZA (m)	COSTO UNITARIO (€/m)	importo
TOT.	3659,00	€ 188,68	€ 690 394,43
GRUMES - GRAUNO			
	LUNGHEZZA (m)	COSTO UNITARIO (€/m)	importo
TOT.	2856,00	€ 12,43	€ 35 489,89
GRAUNO - CAPRIANA			
	LUNGHEZZA (m)	COSTO UNITARIO (€/m)	importo
TOT.	6137,00	€ 56,27	€ 345 327,36
CAPRIANA - CARBONARE			
	LUNGHEZZA (m)	COSTO UNITARIO (€/m)	importo
TOT.	1926,00	€ 4,83	€ 9 307,68
CAPRIANA - MOLINA			
0	LUNGHEZZA (m)	COSTO UNITARIO (€/m)	importo
TOT.	8660,00	€ 134,75	€ 1 166 932,82
TRATTI AGGIUNTIVI LUNGO S.S. 612			
	LUNGHEZZA (m)	COSTO UNITARIO (€/m)	importo
TOT.	32092,00	€ 3,35	€ 107 508,20
TOTALE SPONDA DESTRA			
0	LUNGHEZZA TOTALE (m)	COSTO UNITARIO MEDIO (€/m)	IMPORTO
TOTALE DEST	44668,00	€ 145,32	€ 6 490 945,75



## STIMA COMPLESSIVA DEI COSTI- SPONDA SINISTRA

### RIEPILOGO ECONOMICO SPONDA SINISTRA

GARDOLO - ALBIANO			
0	LUNGHEZZA (m)	COSTO UNITARIO (€/m)	importo
TOT.	11740	3,35	€ 39 329,00
ALBIANO - LASES			
	LUNGHEZZA (m)	COSTO UNITARIO (€/m)	importo
TOT.	2591	298,5861212	€ 773 636,64
LASES - LONA			
	LUNGHEZZA (m)	COSTO UNITARIO (€/m)	importo
TOT.	3128,00	€ 169,43	€ 529 988,61
LONA - SEVIGNANO			
	LUNGHEZZA (m)	COSTO UNITARIO (€/m)	importo
TOT.	1900,00	€ 111,57	€ 211 989,72
SEVIGNANO - STEDRO/SABION			
	LUNGHEZZA (m)	COSTO UNITARIO (€/m)	importo
TOT.	5214,00	€ 172,55	€ 899 679,55
STEDRO/SABION - GAGGIO			
	LUNGHEZZA (m)	COSTO UNITARIO (€/m)	importo
TOT.	4139,00	€ 69,15	€ 286 214,39
GAGGIO - VALCAVA			
	LUNGHEZZA (m)	COSTO UNITARIO (€/m)	importo
TOT.	2916,00	€ 164,54	€ 479 784,95
VALCAVA - SOVER			
	LUNGHEZZA (m)	COSTO UNITARIO (€/m)	importo
TOT.	4025,00	€ 71,12	€ 286 263,69
SOVER - PISCINE			
0	LUNGHEZZA (m)	COSTO UNITARIO (€/m)	importo
TOT.	3120,00	€ 47,83	€ 149 222,67

PISCINE - FRAINE			
0	LUNGHEZZA (m)	COSTO UNITARIO (€/m)	importo
TOT.	1454,00	€ 55,99	€ 81 405,15
PISCINE - CASATTA			
0	LUNGHEZZA (m)	COSTO UNITARIO (€/m)	importo
TOT.	9424,00	€ 34,51	€ 325 245,30
CASATTA - MOLINA			
0	LUNGHEZZA (m)	COSTO UNITARIO (€/m)	importo
TOT.	21470,00	€ 24,16	€ 518 667,90
ATTRaversAMENTO FAVER - SEGONZANO			
0	LUNGHEZZA (m)	COSTO UNITARIO (€/m)	importo
TOT.	8228,00	€ 3,35	€ 27 563,80
TRATTI AGGIUNTIVI LUNGO S.S. 612			
0	LUNGHEZZA (m)	COSTO UNITARIO (€/m)	importo
TOT.	13585,00	€ 3,35	€ 45 509,75
TOTALE SPONDA SINISTRA			
0	LUNGHEZZA TOTALE (m)	COSTO UNITARIO MEDIO (€/m)	IMPORTO
TOTALE SINIS	23913,00	€ 194,64	€ 4 654 501,12



## STIMA COMPLESSIVA DEI COSTI- SPONDA SINISTRA E SPONDA DESTRA

	LUNGHEZZA TOTALE (m)	COSTO UNITARIO MEDIO (€/m)	IMPORTO
TOTALE DESTRA:	44668,00	€ 145,32	€ 6 490 945,75
TOTALE SINISTRA:	23913,00	€ 194,64	€ 4 654 501,12
<hr/>			
TOTALE LAVORI	68581,00	€ 162,52	€ 11 145 446,87
IVA 10% SUI LAVORI			€ 1 114 544,69
SPESE TECNICHE 10% SUI LAVORI			€ 1 114 544,69
CNPAIA E IVA SU SPESE TECNICHE			€ 1 414 134,30
<hr/>			
TOTALE			€ 14 788 670,54



APPROCCIO CULTURALE

#### A. INFRASTRUTTURE

- S1 Striscia rossa su SS e SP segnaletica
- S2 Manutenzione e scurezza di percorsi secondari esistenti
- S3 Percorsi da realizzare o implementare
- S4 Affiancamento SS e SP

14.700.000 €

#### B. CENTRO CULTURALE CICLOAVVIA DIFFUSO

- Museo del ciclismo trentino
- Strutture sosta, esposizione prodotti tipici, servizi
- Noleggio e-bike
- Ciclofficine
- Accampamento notturno attrezzato

1.200.000 €

#### C. COMUNICAZIONE

- Studio brand
- Realizzazione sito, pagine social network
- Progetto segnaletica
- Pubblicità
- Allestimento spazi centro culturale diffuso

300.000 €

#### D. COINVOLGIMENTO

- Inserimento delle attività esistenti nel circuito
- Standard minimi di accoglienza
- Corsi specifici di formazione per operatori
- Programmi di controllo qualità

100.000 €



## 21. RIFERIMENTI

**Numerosi sono gli esempi di buona architettura, riuso, rigenerazione e valorizzazione proposti dallo scenario culturale moderno.**

**Modelli da cui trarre ispirazione per avviare un processo di conversione del territorio che mira alla cura dei dettagli che costituiscono i punti forti del territorio, alla connessione tra vecchio e nuovo ed alla valorizzazione del paesaggio naturale ed antropico.**

introdurre nuovi segni nel paesaggio per conoscere e valorizzare il territorio:

- 1. inserirsi nel paesaggio con nuove architetture recuperando i luoghi**
- 2. generare nuovi paesaggi**
- 3. generare nuovi sguardi sul paesaggio**
- 4. attraversare il paesaggio su nuovi sentieri**
- 5. far conoscere il territorio attraverso l'uso della grafica ambientale**



## RECUPERO DI LUOGHI - nuove architetture per nuovi paesaggi

inserirsi nel paesaggio

Haworth Tompkins, Dovecote Studio, Inghilterra, 2009



Naumann Architektur, S(ch)austall, Pfalz, Germania, 2007



KOKO architects, Skåpet Mountain Lodges, Norvegia, 2016



studio X architettura, Casa nella casa, Tenna, Trento, 2011





## RECUPERO DI LUOGHI - nuove architetture per nuovi paesaggi

inserirsi nel paesaggio

Peter Zumthor, Allmannajuvet Zinc Mine Museum, Norvegia, 2016





## OCCASIONI DI PAESAGGIO - nuovi segni per conoscere il territorio

generare nuovi sguardi sul paesaggio

LAAC, Top of Thyrol, Austria, 2009



LD+SR, Castello di Doria, Italia, 2015



Reiulf Ramstad Architects, Trollstigen Visitor Centre, Norvegia, 2012



ZON-E, Walkway-lookout at Las Minas de Rioseco, Spagna, 2015





# OCCASIONI DI PAESAGGIO - nuovi segni per conoscere il territorio

costruire nuovi paesaggi

LJB, Vedahaugane Lookout, Norvegia, 2010



Substance, Dzintari Forest Park, Lettonia, 2005



Trimétrica, Paiva Walkways, Portogallo, 2015



M-Arquitectos, Pedreira Do Campo, Portogallo, 2012





## OCCASIONI DI PAESAGGIO - nuovi segni per conoscere il territorio

attraversare il paesaggio

EMF landscape architects, Parco Naturale Cap de Creus, Spagna, 2010



David Closes, Santa Caterina Pathway, Manresa, Spagna, 2015



EMF landscape architects, Parco Naturale Cap de Creus, Spagna, 2010



Territoires landscape architects, Source of the River Norges, Francia, 2013

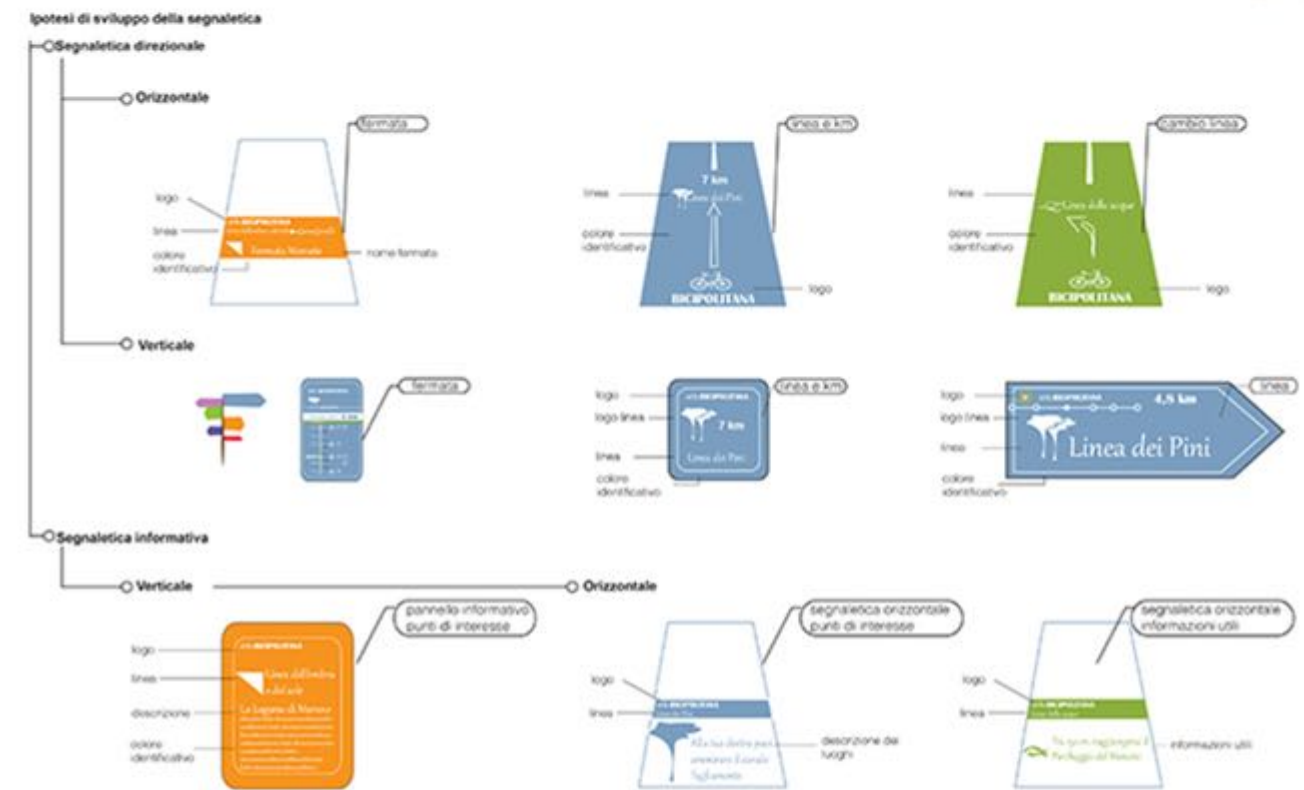




# OCCASIONI DI PAESAGGIO - nuovi segni per conoscere il territorio

grafica ambientale

Stradivarie, Piano Urbano del Traffico, Lignano Sabbiadoro, Italia, 2015



Stradivarie, Percorsi pedonali sicuri casa/scuola, Trieste, Italia, 2012



Stradivarie, Piano Intercomunale della mobilità ciclabile, Gorizia, Italia, 2015





# OCCASIONI DI PAESAGGIO - nuovi segni per conoscere il territorio

grafica ambientale

NOWA, Parco lineare Caltagirone-San Michele di Ganzaria, Italia, 1999





## 21. IN EUROPA E NEL MONDO

"In Olanda ogni anno vengono investiti in **ciclabilità** 25 € procapite, in Gran Bretagna 2,35 €, in Ungheria 3 €. A livello aggregato, in tutta l'**Unione Europea** vengono investiti una media di **56 € pro capite** per generare un beneficio economico di **400 € procapite**. Il **rapporto tra costi e benefici** è quindi di **circa 1:70**"

*European Cyclists' Federation*

"La Bicycle Account pubblicata dalla città di Copenhagen ha individuato come **ogni km pedalato generi un beneficio di 0,16 euro per la società**, mentre **a ogni km percorso in automobile corrispondesse un danno pari a 0,10 euro**"

*Città di Copenhagen*

"L'Organizzazione Mondiale della Sanità valuta in **110 miliardi di euro** il **risparmio in spese sanitarie dovuto all'incremento dell'uso della bici** in Europa stimabile nel 7,2% di share modale"

Il risparmio generato dalla **riduzione dell'inquinamento ambientale e acustico** derivante dall'**uso della bici** in EU è invece stimato in una cifra complessiva **superiore ai 3 miliardi di euro**"

*Organizzazione Mondiale della Sanità*

Per percorrere la stessa distanza **un ciclista consuma 200 volte meno energia rispetto all'auto e cinque volte meno energia di un pedone.**

Con 500 calorie, che corrispondono a 100 g di zucchero o a 55 g di grasso o di benzina, un ciclista pedala per 37 Km, un escursionista cammina per 14 km mentre con 55 g di benzina il motore di un'auto di media cilindrata si spegne dopo circa 700 m" e dopo aver prodotto circa 160 grammi CO2

*Ivan Illich*

**Ogni chilometro di ciclabile turistica** genera un **indotto annuo tra i 110 e i 350.000 euro**. In Germania ogni anno genera 16 miliardi di euro e occupa a tempo indeterminato circa 300.000 addetti. 4 miliardi sono solo per il cicloturismo.

*Eurovelo*



## GREEN JOBS

"La ciclabilità offre **nuove opportunità** con i **"green jobs"** che solo in **Francia** valgono **16.500 posti di lavoro**.

Ogni **milione di euro investito sulla mobilità ciclabile** genera **10 posti di lavoro** contro i 2,5 posti nel settore automobilistico"

*Dumond et al., 2009; Ministero dei Trasporti Francese*

"Negli **Stati Uniti** ogni **milione di dollari investito nella mobilità ciclabile** genera **11.4 posti di lavoro**"

*GarretPeltier, 2011*

"**Un miliardo di euro investito sulla mobilità ciclabile** può incentivare la creazione di **21.500 posti di lavoro** e spingere la domanda e gli investimento verso **stili di vita a minore impatto ambientale**"

*Organizzazione Mondiale della Sanità, 2014*

"Raggiungere **alti livelli di mobilità ciclabile** (almeno il 30%) può consentire la creazione di **76 mila posti di lavoro in Europa** e la **riduzione di 10 mila morti in incidenti**"

*Organizzazione Mondiale della Sanità, 2014*