

QUADERNO III: ALLEGATI

I 'QUADERNI DEGLI ATTORI'

Sono qui riportati i materiali che nel processo di redazione del Biciplan, ci sono pervenuti da parte di Comuni e di associazioni.

Si tratta di progettualità in essere e future in capo a soggetti diversi da Città metropolitana, e proprio per questo di particolare valore, considerate anche le finalità divulgative del presente piano. La partecipazione va infatti intesa per le sue valenze conoscitive, ma anche e soprattutto per i suoi caratteri generativi di idee e azioni che più soggetti si impegnano a sviluppare.

Un nutrito gruppo di associazioni operanti su tutto il territorio appenninico della Città metropolitana, in rappresentanza di circa 6mila praticanti, si presenta così come interlocutore unitario, con un progetto particolarmente ricco e promettente per lo sviluppo della Mtb e più in generale dell'outdoor, sia in funzione escursionistica che come leva economica.

Un altro gruppo offre invece un cospicuo know how circa le azioni più sostenibili a livello urbano, per la mobilità a basso impatto, per la sicurezza nei tragitti casa-scuola, e per la dotazione di servizi innovativi a supporto di una città a misura di bici ...e di bimbi, con puntuali

approfondimenti sugli aspetti dell'intermodalità e della comunicazione, anche in relazione a quanto realizzato oltreconfine.

C'è inoltre il corposo documento che 18 appassionati volontari di Fiab hanno redatto con le idee per la promozione della bicicletta.

I Comuni di Lavagna e Chiavari, oltre ad aver partecipato agli incontri e aver contribuito fattivamente alla pedalata partecipata organizzata nel periodo di formazione del Biciplan (v. ultimo allegato), hanno dimostrato, attraverso una propria documentazione il deciso passaggio verso l'attuazione di alcuni dei percorsi previsti anche dal Biciplan

Posto che questo strumento è concepito come contenitore e attivatore dinamico di progettualità, l'auspicio è che questi materiali rappresentino solo l'inizio di un rapporto collaborativo tra Enti e tra questi, le associazioni, i gruppi informali e anche i cittadini non organizzati. Altri contributi si potranno quindi aggiungere incrementando sia le conoscenze acquisite negli incontri partecipativi, che la qualità dei contenuti, e le capacità diffuse di agire verso il raggiungimento di standard ottimali di vivibilità per il territorio metropolitano.

**PROPOSTA DI VALORIZZAZIONE
DELLA MOUNTAIN BIKE NEL
BICIAN PLAN DELLA CITTA'
METROPOLITANA DI GENOVA**

(Genova Capitale Italiana dell'Outdoor)

1 SOMMARIO

1	SOMMARIO.....	2
2	PREMESSA.....	5
3	LE ASSOCIAZIONI SPORTIVE DILETTANTISTICHE (ASD)	6
3.1	Chi siamo?.....	6
3.2	Che cosa facciamo?	7
3.3	Dove siamo?.....	8
3.4	Quanti siamo?.....	9
3.5	Recupero di sentieri storici	10
3.6	Benefici per il territorio portati dalle ASD	11
3.7	Problemi aperti e richieste	12
4	NORMATIVA SU SENTIERI E PERCORSI PER LA MTB.....	14
4.1	Definizione Giuridica Di Sentiero	14
4.2	Normativa di Regione Liguria.....	15
5	ANALISI DEL TERRITORIO.....	16
5.1	Descrizione del Territorio	16
5.1.1	Morfologia	16
5.1.2	Il clima.....	17
5.1.3	Parchi Naturali e Aree Protette.....	18
5.1.4	La flora e la fauna	18
5.1.5	Economia	19
5.1.6	Il territorio del Comune di Genova.....	20
5.1.7	I rilievi montuosi	23
5.2	L'Alta Via dei Monti Liguri (AVML)	24
5.2.1	Il percorso	24
5.2.2	Le iniziative e le gare	26
5.3	Un appennino ricco di storia e cultura.....	27
6	CASI VINCENTI DI SVILUPPO DEL TERRITORIO CON L'OUTDOOR	28
6.1	La Val Maira.....	28
6.2	L'Eroica.....	29
6.3	Il Finalese	30

6.4	La Paganella (da Il Sole 24 Ore del 21/02/2019).....	32
7	COSA E' LA MOUNTAIN BIKE (MTB)?.....	33
7.1	Un po' di storia.....	33
7.2	Le varie tipologie di Mountain Bike e di Bikers	35
8	LINEE DI SVILUPPO E POSSIBILI INIZIATIVE	39
8.1	Rete Sentieristica e Percorsi.....	39
8.1.1	Armonizzazione e classificazione della rete sentieristica	40
8.1.2	Creazione di nuovi sentieri	41
8.1.3	Manutenzione della rete sentieristica	42
8.1.4	Una rete sentieristica monitorata e multimediale.....	42
8.1.5	Percorsi Permanenti (tipo randoneè)	44
8.1.6	Percorsi di Cornice	47
8.1.7	Percorsi Storici	51
8.1.8	Percorsi ad anello in zone periurbane.....	52
8.1.9	Convivenza pacifica e codice comportamentale sui sentieri	53
8.2	Integrazione con reti di trasporto esistenti	56
8.2.1	Bus collinari.....	57
8.2.2	Ascensori pubblici	58
8.2.3	Funicolari.....	58
8.2.4	Rete ferroviaria Nazionale.....	59
8.2.5	Trasporto metropolitano gestito da AMT	60
8.3	Nuovi sistemi di trasporto (ipotesi preliminari)	60
8.3.1	Cremagliere / funicolari	60
8.3.2	Mountain bike to work	61
8.3.3	Ciclabili lungo viadotti.....	62
8.3.4	Cabinovie	63
8.3.5	Bycycle Lift.....	64
8.3.6	Ripristino della Guidovia della Guardia	65
8.4	Marketing e Comunicazione	66
8.5	Sommara analisi Priorità di Intervento ed Investimenti	68
9	BENEFICI ATTESI.....	70
9.1	Il turismo outdoor	70
9.1.1	Un trend in continua crescita.....	70
9.1.2	Caratteristiche e profilazione del Turista Outdoor	71
9.1.3	Il Turismo in Mountain Bike	76

9.1.4	Benefici indotti	77
9.1.5	Alcuni dati sul Cicloturismo	78
9.2	Preservazione e conservazione del territorio	80
9.2.1	Controllo del deflusso delle acque	80
9.2.2	Controllo comportamenti scorretti	80
9.2.3	Riduzione del degrado delle periferie	80
9.2.4	Ripopolamento paesi sperduti	80
9.2.5	Ripristino di antiche vie e Forti urbani	80
9.3	Integrazione con il sistema di mobilità dolce “urbana”	81
9.4	Gradualità degli interventi	81
10	CONCLUSIONI	83
11	APPENDICE A – Individuazione percorsi mountain bike	84
12	APPENDICE B – TAVOLE	93
13	Ringraziamenti	97

2 PREMESSA

La città metropolitana di Genova ha avviato il percorso partecipato per la redazione del BiciPlan che coinvolge, quali portatori d'interesse essenziali, le amministrazioni comunali, i competenti settori della Regione Liguria, i gestori delle reti viarie e dei sotto-servizi, le attività commerciali e produttive, le scuole, le associazioni che promuovono la mobilità ciclistica, oltre che i cittadini.

Le associazioni dilettantistiche sportive genovesi che si occupano di "trail building" insieme con i rappresentanti dei gruppi Facebook "#Genova Ciclabile" e "Anemmu in bici a Zena", (gruppi che promuovono la mobilità ciclistica nell'ambito della città metropolitana di Genova), hanno deciso di collaborare alla redazione del biciplan fornendo il loro contributo nell'individuazione delle azioni per raggiungere gli obiettivi dello stesso.

Il presente documento è finalizzato principalmente alla valorizzazione delle aree metropolitane situate immediatamente al di fuori delle aree urbane antropizzate, mediante la proposta della Mountain bike (e più in generale di tutte le discipline dell'outdoor) per la promozione e la difesa del territorio. Questo, infatti, è stato lasciato per molti anni all'incuria e alla decadenza e meriterebbe un'importante opera di valorizzazione e di recupero da parte delle Istituzioni con il contributo delle realtà associative ivi operanti.

Le Associazioni di Trail building hanno operato per decenni al recupero del territorio e dovrebbero poter svolgere anche in futuro questo importante ruolo, senza il quale tutte le ipotesi che sono presentate in questo documento resteranno solo un sogno non realizzabile, e, anzi, pericolosamente controproducente qualora fosse veicolata una informazione non rispondente alla realtà.

Una menzione particolare per gli amici del Monte Fasce Bike, precursori della mountain bike nel genovese, che già 25 anni fa iniziarono a solcare i trails sulle nostre montagne.

Il presente documento ha quindi lo scopo di identificare le possibili vie di sviluppo e di azione per la promozione dell'Outdoor partendo da una breve analisi del territorio, una fotografia della situazione esistente, una gradualità degli interventi che dovranno essere messi in campo per porre i presupposti per la pubblicizzazione delle proposte, e fornendo infine una succinta analisi dei benefici attesi (sia economici che ambientali e sociali).

Più in generale le iniziative proposte fanno parte di una "visione" che vede diventare Genova come capitale dell'outdoor, anche nell'ottica dell'importantissimo ruolo che la città potrà giocare essendo stata designata come Capitale Europea dello Sport per l'anno 2024.

I contenuti sono complementari a quanto già presente nella proposta di BiciPlan già presentata da FIAB, più incentrata sui temi inerenti la ciclabilità in ambito urbano.

3 LE ASSOCIAZIONI SPORTIVE DILETTANTISTICHE (ASD)

3.1 Chi siamo?

Le ASD sono associazioni sportive dilettantistiche non a scopo di lucro, con l'obiettivo di promuovere e tutelare il territorio dell'entroterra genovese, con particolare attenzione al mondo dell'outdoor.

In particolare la loro opera si focalizza sul mondo della Mountain Bike, ma alcune di esse promuovono eventi o comunque sono attive per lo sviluppo di altre discipline outdoor quali il trekking o i percorsi a cavallo.

Al momento aderiscono al presente progetto le seguenti ASD:

- Antola Outdoor (Torriglia)
- Guardia Trail Area (Monte Figogna ,Val Polcevera)
- Monte Gazzo Outdoor (Sestri Ponente, Val Varenna, Monte Figogna)
- Ponente Outdoor (Voltri)
- Righi Valbisagno Trail Crew RVTC
- Sant'Eusebio
- MTB Scout Montoggio
- SpunciaBike (Apparizione)
- Turchino Outdoor (Mele, Turchino)
- Arenzano MTB

Queste ASD operano da anni all'interno del territorio della Citta Metropolitana, partendo dal Passo del Faiallo e arrivando all'estremo ponente della Citta di Genova, coprendo tutto il versante appenninico che dà sul Mar Ligure, ma anche coprendo la Valle Scrivia, la Valbrevenna e il Parco dell'Antola. Nei paragrafi seguenti saranno illustrate nel dettaglio le varie macro-aree, ora di competenza delle ASD, evidenziando come tali macro-aree possano essere messe a sistema, rendendo la Citta Metropolitana di Genova il luogo

ideale per sviluppare in modo consistente e anche economicamente appetibile il mondo dell'outdoor.

Le ASD indicate stanno creando Consorzio (Zena Trail Builders – Città di Genova) con un duplice scopo:

- Presentarsi unitariamente come interlocutore nei confronti delle Istituzioni (Comuni, Città Metropolitana, Enti Parco e Regione Liguria)
- Costituire un nucleo di partenza per l'aggregazione futura di altre entità che perseguano gli stessi obiettivi (salvaguardia e ripristino territorio, sviluppo a tutto tondo del mondo outdoor)

	Nome ASD	Zona	Soci	Trails	KM
	MonteGazzo Outdoor	Sestri Ponente	180	19	24
	Turchino Outdoor Resort	Voltri Mele	63	16	26
	Ponente Outdoor Bike Spot	Voltri Prà Pegli	28	14	16
	Jolly Bike Crew	Monte Figogna	20	20	26
	Righi Valbisagno Trail Crew	Righi Valbisagno	84	35	45
	Genova MTB S.Eusebio	MonteRatti S.Eusebio	148	16	25
	SpunciaBike	Quarto Alta Monte Fasce	50	6	16
	Arenzano MTB	Arenzano	3	5	4
	Antola Outdoor	Torriglia Parco Antola	20	11	25
	MTB Scout Montoggio	Montoggio	15	8	25



16

Altre ASD operano sul territorio ed eventualmente potranno essere coinvolte in seguito.

3.2 Che cosa facciamo?

La principale attività è il ripristino e la pulizia di sentieri esistenti (nel rispetto delle regole vigenti), contribuendo al recupero di un territorio spesso lasciato a se stesso (trail building.)

Le ASD organizzano eventi di natura sportiva, ricreativa, culturale e sociale, coinvolgendo a vario titolo aziende che operano sul territorio, collaborando attivamente con le altre ASD e i Municipi, partecipando a iniziative sempre mirate al recupero e alla difesa del territorio, in particolare:

- Eventi agonistici o amatoriali
- Scuole di Mountain-bike per bimbi e adulti
- Escursioni in mtb con accenni storici e culturali sul territorio e conoscenza della gastronomia locale.
- Manifestazioni per operatori del settore con prove gratuite di biciclette, accessori e componentistica.

Promuovono il corretto comportamento sui sentieri, al fine di raggiungere una concreta e condivisa convivenza fra bikers, camminatori e tutti i possibili fruitori dei sentieri e dei percorsi (norme N.O.R.B.A e I.M.B.A)

3.3 Dove siamo?

Nel territorio del Città Metropolitana di Genova esistono numerosi sentieri utilizzati per la pratica della mountain Bike. La stragrande maggioranza di questi sono sentieri FIE nati per un escursionismo di tipo “tradizionale”, ma che non sono disdegnati da tutti quei bikers che apprezzano i sentieri di tipo naturale, ossia non adattati alla pratica della mountain bike. Molto spesso questi tracciati hanno la caratteristica di essere unidirezionali date le pendenze e la natura del suolo, presentano passaggi da medio a molto tecnici rendendoli percorribili da riders dotati di buona esperienza e tecnica. Le massime difficoltà molto spesso corrispondono a paesaggi e itinerari mozzafiato come nel caso del sentiero E1 (segnavia FIE tondo rosso pieno) che dalla vetta del Monte Penello scende vertiginosamente a Pegli, o nel caso del sentiero che collega il Passo del Faiallo con la località Vesima (segnavia FIE due tondi pieni rossi e X rossa).

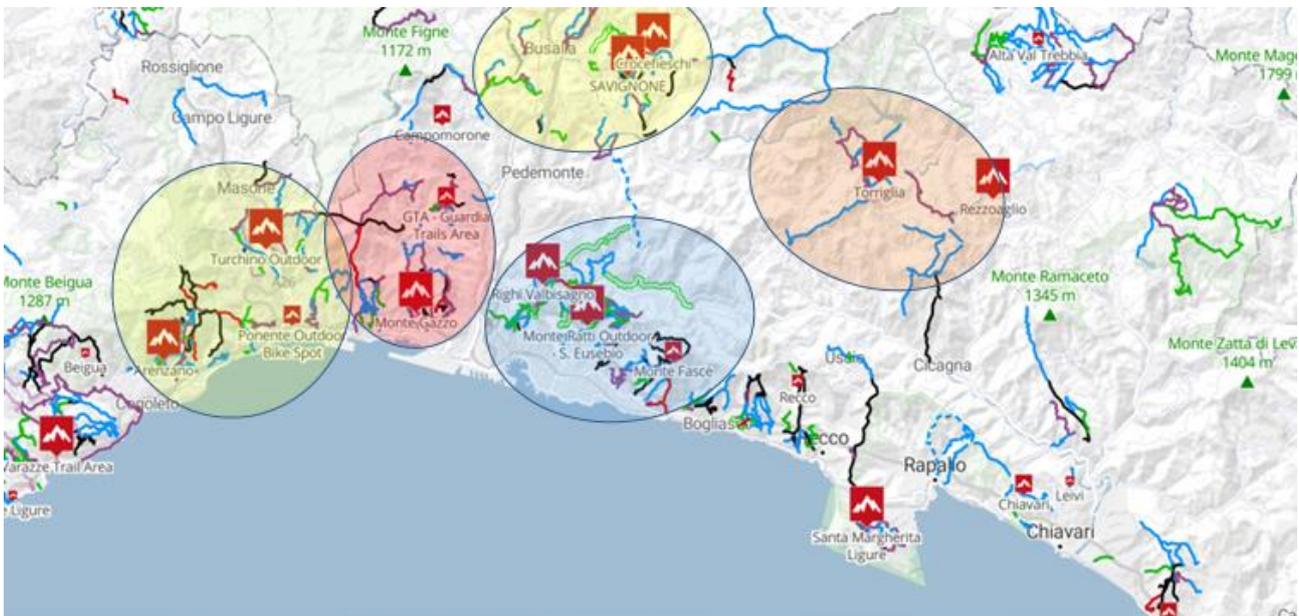
A oggi non esiste un vero e proprio censimento ufficiale di tutti i sentieri utilizzati per la pratica di questo sport, le maggiori informazioni sono disponibili online su siti dedicati come TrailForks o tramite il passaparola tra bikers locali, che accompagnati da amici più esperti scoprono percorrono i percorsi esistenti.

Nella immagine sotto, possiamo vedere la rete dei sentieri all'interno dell'area metropolitana, unitamente a cinque macro-aree coperte dalle ASD:

- Ponente (Arenzano, Ponente e Turchino)

- Medio Ponente (MonteGazzo e Guardia Trail Area)
- Centro Levante (Righi, S. Eusebio, Spunciabike.)
- Valbrevenna e Antola (Antola e Mtb Scout Montoggio)

Pur non essendo possibile avere un censimento preciso della numerosità dei sentieri e del loro sviluppo, indicativamente possiamo stimarne il numero intorno a 250 unità, per uno sviluppo complessivo di circa 1000 km.



Alcuni dei sentieri gestiti dalla ASD sono classificati come sentieri REL, e ce ne sono moltissimi appartenenti a questa categoria che potrebbero essere puliti e ripristinati, rendendoli parte della rete globale.

3.4 Quanti siamo?

Il totale degli affiliati è intorno agli 650 soci iscritti ma gli effettivi fruitori sono almeno 10/20 volte di più essendo i sentieri liberi e aperti a tutti.

Gli iscritti delle varie associazioni che si dedicano invece alla cura e al mantenimento dei sentieri sono una cinquantina di persone in totale (da tre a dieci per associazione) che essendo volontari quasi tutti ancora impegnati a lavorare dedicano parte del loro tempo libero a questa indispensabile attività sottraendo ore ai propri hobby e alla famiglia e sono indispensabili alla riuscita dell'intero progetto.

Il Consorzio “ZENA TRAILBUILDING ” è formato da quelle associazioni che hanno tra le loro varie attività un denominatore comune, cioè la cura e la valorizzazione dei sentieri e del territorio di competenza.

Esse si sono unite mantenendo la propria identità e autonomia nominando un portavoce che le rappresenti in incontri istituzionali, con lo scopo di ottenere un riconoscimento pubblico per poi poter operare tranquillamente all'interno delle normative Regionali e Comunali, osservando le direttive che l'ente che ne avrà il controllo detterà loro e per collaborare, se richiesto, con consigli tecnici durante lo sviluppo del progetto.

3.5 Recupero di sentieri storici

Alcune ASD da qualche anno collaborano con Regione Liguria, essendo state incaricate di ripristinare sentieri «storici» ormai in disuso.

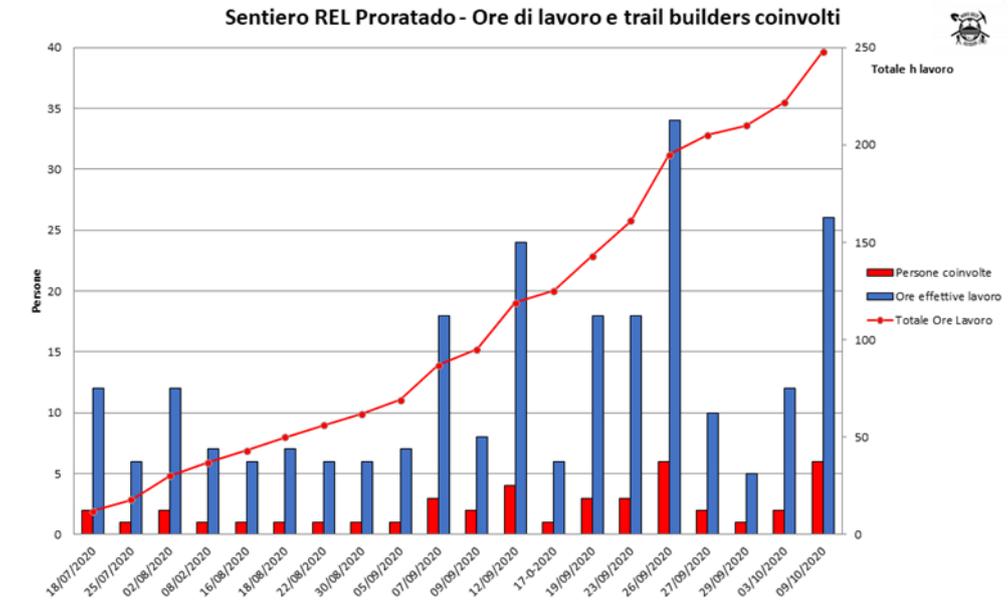
Esempio 1 - Sentiero Proratado (zona AVML - S.Carlo di Cese)

Recupero attuato dalla ASD MonteGazzo Outdoor di Sestri Ponente, che ha aderito al bando Regionale “adotta un sentiero” ricevendo in affidamento gran parte dei sentieri che da Sestri Ponente raggiungono il Monte Figogna (Guardia) e la Val Varenna.

Sentiero “storico”, una volta l'unica via di accesso dalla Val Varenna per oltrepassare l'Appennino, prefigurandosi come una delle Vie del Sale che solcano il territorio ligure.

Il sentiero parte dai 928 m del Monte Proratado, situato sulla Alta Via dei Monti Liguri, e scende con circa 600 m di dislivello a S.Carlo di Cese, in testa alla Val Varenna. Lungo il sentiero sono state ritrovati numerosi edifici con ancora la numerazione originaria, essendo una volta questa una strada comunale a tutti gli effetti.

Inoltre si è riportata letteralmente alla luce la segnaletica FIE originale, ormai sepolta e annegata nella vegetazione. Nell'immagine sotto alcuni dati relativi ai tempi di ripristino e alla ore necessarie per lo stesso.



Esempio 2: Cassinelle (Via Militare di Borzoli)*

La stessa associazione ha **recuperato un antichissimo sentiero** che porta alla **Abbazia di Cassinelle**, edificata nel 1189, nel 1308 trasformata in Romitorio e una parte a cappella funeraria della famiglia Grimaldi. Attualmente l'abbandono e il degrado hanno causato il crollo del tetto e l'edificio meriterebbe una ristrutturazione e un successivo inserimento in cammini storici culturali. L'associazione ha fatto domanda al REL di inserire questo e altri sentieri nella rete già esistente e ne ha richiesto l'affidamento per poterlo pulire e mantenere nel tempo.

Questo è il **classico caso** nel quale un **patrimonio storico e culturale** quale un'Abbazia del XIII secolo (della quale la maggioranza dei genovesi ignora l'esistenza) possa essere riportato alla luce e reso accessibile tramite il recupero di sentieri da parte delle ASD, primo e necessario passo per la creazione di un punto di attrazione turistico di grande importanza culturale.

*questo sentiero non appartiene ancora alla REL

3.6 Benefici per il territorio portati dalle ASD

Questi due esempi evidenziano come su tutto l'entroterra genovese, la cura e la salvaguardia del territorio siano ormai svolti quasi interamente da associazioni di appassionati, spesso praticanti dalla Mountain-bike, che a proprie spese e per pura passione spendono tempo e fatica a beneficio di molte categorie di fruitori: camminatori, runners, bikers, appassionati di passeggiate a cavallo o con i cani e climbers (vi sono numerose palestre di roccia in disuso sul territorio)

Inoltre essendo questi volontari spesso sul territorio sono i **primi che scoprono e segnalano discariche abusive**, movimenti di terra e qualsiasi altra forma che possa in qualche modo creare disagio o pericolo.

L'attività di trail building garantisce inoltre, se fatta con criterio e la necessaria dose di esperienza, il recupero e il mantenimento delle aree interessate, dal punto di vista del controllo della vegetazione, dal punto di vista della corretta gestione dei deflussi delle acque e soprattutto ripristinando dove possibile frane e smottamenti.

Non ci s'improvvisa trail-builder, e sarebbe auspicabile che fondi europei potessero essere incanalati per permettere ai volontari di seguire corsi atti alla realizzazione di trails con le dovute tecniche di recupero secondo canoni di durabilità e di riduzione degli impatti ambientali.

In questo senso i trail builders potrebbero essere considerati a tutti gli effetti come **operatori volontari di Protezione Civile**.

3.7 Problemi aperti e richieste

In questo capitolo, elenchiamo i maggiori problemi che le ASD devono affrontare nel loro lavoro di gestione della rete sentieristica, con alcune richieste (che saranno poi presentate nel dettaglio nei capitoli successivi.)

- Attualmente manca un qualche tipo di riconoscimento pubblico (volontari del verde, protezione civile...), urgente e necessario, che tuteli il lavoro di mantenimento e recupero del territorio, con l'impegno del rispetto delle regole vigenti. Tale riconoscimento dovrebbe ovviamente valere solo per i trailbuilders indicati dalle ASD, non per tutti i soci.
- Occorrerebbe veicolare fondi adeguati (le uniche fonti sono le quote dei soci e contributi volontari in genere forniti da attività commerciali di zona) indispensabili per l'acquisto di materiale necessario come Zappe, Pale, Picconi, Rastrelli, Motoseghe, Soffiatori, ricambi che si usurano e il carburante necessario per strumenti e le auto (private) per arrivare nei posti più vicini al sentiero. Poi si prosegue a piedi con l'attrezzatura negli zaini....
- Esiste attualmente una difficoltà di rapportarsi con il territorio (proprietari dei terreni in primis) in maniera "ufficiale", per questo serve un **riconoscimento istituzionale**. Capita per esempio che anche su sentieri o mulattiere con diritto di passaggio, lo stesso sia negato con recinzioni abusive o alberi tagliati. Qualora ci presentassimo con una veste "ufficiale", l'approccio con i privati sarebbe notevolmente diverso, riconosciuto e riconoscibile.

- Situazioni di pericolo che bisogna gestire. Ad esempio in alcune zone è successo vengano posti fili di ferro o nylon ad altezza uomo. Tali comportamenti dovrebbero essere segnalabili e repressi mediante una legislazione tutelante.
- Necessario creare una cartellonistica segnaletica comune a tutto il territorio che migliorerebbe la fruizione dei sentieri e donerebbe al tutto un aspetto professionale.
- Inserimento di stazioni di ricarica nei punti strategici per e-Bike

In generale, appare evidente come a livello istituzionale serva un interlocutore certo, diretto, veloce con cui collaborare e condividere un percorso di crescita e di sviluppo comune che possa far diventare e conoscere la città di Genova come la capitale italiana dell'outdoor.

4 NORMATIVA SU SENTIERI E PERCORSI PER LA MTB

4.1 Definizione Giuridica Di Sentiero

Diverse sono le definizioni di sentiero che troviamo sui dizionari:

- “una via stretta e appena tracciata tra prati, boschi, rocce, ambiti naturalistici o paesaggi antropici, in pianura, collina o montagna”;
- “percorso a fondo naturale tracciato in luoghi montani o campestri dal passaggio di uomini e animali”;
- “viottolo, genericamente stretto che in luoghi campestri, montani o simili si è formato in seguito al frequente passaggio di persone e animali”.

L'unica definizione giuridica di “sentiero” la troviamo nel **Codice della Strada (Decreto Legislativo 30 aprile 1992 n°285)** il quale, all'art. 3 comma primo, n. 48, definisce:

“Sentiero (o mulattiera o tratturo), strada a fondo naturale formatasi per effetto del passaggio di pedoni e di animali”.

Dalla giurisprudenza emergono altre definizioni e il “sentiero” è individuato in quel **tracciato che si forma naturalmente e gradualmente per effetto di calpestio** continuo e prolungato (CASS. maggio 1996 n. 4265) per opera dell'uomo o degli animali, in un **percorso privo d'incertezze** e ambiguità, visibile e permanente (CASS. 29 agosto 1998 n. 8633; CASS. 21 maggio 1987 n. 4623).

Il sentiero escursionistico si caratterizza per la sua utilità pubblica, essendo per definizione, destinato al transito anche occasionale di persona non necessariamente legato al territorio, ma volto alla realizzazione di un'apprezzabile interesse generale di conoscenza paesaggistica, di esplorazione dei luoghi, per la pratica dello sport, o anche solo finalizzato a consentire il più rapido congiungimento di località distanti tra loro, con non trascurabili effetti personali benefici, che non escludono quelli connessi alla vita di relazione. L'accertata esistenza del percorso sentieristico è suffragata da riferimenti storico-geografici, da documentazione pubblica o privata o dalle carte geografiche e configura una concreta limitazione legale della possibile proprietà privata del bene su cui insiste in funzione del suo uso pubblico come avviene per la strada vicinale, definita dallo stesso art. 3 del CdS al punto 52 quale “strada privata fuori dai centri abitati a uso pubblico”.

Una prima conclusione alla quale si può arrivare, esaminando la **normativa regionale** in materia, è che la finalità dell'utilizzo dei sentieri escursionistici consente di fare riferimento alla **normativa sulle strade vicinali**, in particolare quella volta alla tutela dell'uso pubblico dove interdetto o solo ostacolato dalla proprietà su cui insistono i sentieri. Va considerato che le strade vicinali hanno radici nel diritto romano (Ulpiano), che le distingueva espressamente dalle strade pubbliche e da quelle espressamente private.

Sempre nel diritto romano troviamo tracce di rivendicazione di proprietà pubbliche e di antichi percorsi attraverso la c.d. “**Restitutio Limitum**”, che tratta del recupero di aree pubbliche abusivamente occupate da privati operato dall’Imperatore Vespasiano a partire dal 70 d.C.

4.2 Normativa di Regione Liguria

Per quanto riguarda la materia in esame, la **Regione Liguria**, ha introdotto la **L.R. 16 giugno 2009 n°24** intitolata “**Rete di fruizione escursionistica della Liguria**” (REL), richiamando la **legge 24 dicembre 1985 n°776** (nuove disposizioni sul Club Alpino Italiano) circa l’individuazione dei percorsi escursionistici da inserire nella suddetta Rete, che possono essere costituiti prevalentemente da strade pubbliche, vicinali o interpoderali di uso pubblico (**art. 3**), integrabili da strade private, previo inserimento nella Carta inventario dei percorsi escursionistici (**art.4**) con relativa dichiarazione di interesse pubblico (**art.5**), con formalizzazione di accordi d’uso ai sensi dell’art.11 della legge **7 agosto 1990 n°241** (nuove norme in materia di procedimento amministrativo e di diritto di accesso ai documenti amministrativi) e, in mancanza, con la previsione dell’imposizione. Secondo la normativa vigente, della servitù di uso pubblico con il fine ultimo del transito a fini escursionistici.

La legge regionale REL inserisce specificatamente nei percorsi escursionistici, destinati all’attività turistica, ricreativa e alle pratiche sportive e del tempo libero anche i sentieri riservati alla percorrenza senza mezzi motorizzati e dotati di adeguata segnaletica (**art.2**).

La normativa in questione è molto dettagliata e prevede azioni di tutela e valorizzazione della Rete, di norme di comportamento, sanzioni e vigilanza.

Per quanto riguarda la specificità della pratica della mountain bike, in **Appendice A** viene riportato il procedimento della Regione Liguria che si basa sull’art. **11bis, comma 7 della L.R. 24/2009** e sull’art. **5, comma 2, della L.R. 30 giugno 2017 n°16** (Modifiche alla legge regionale 16 giugno 2009 n°24 e alla legge regionale 1 agosto 2008 n°31), che, di fatto, individua, classifica, autorizza e regola i sentieri a uso MTB.

5 ANALISI DEL TERRITORIO

In questo capitolo metteremo in evidenza le caratteristiche più importanti della Città Metropolitana di Genova, con riferimento alle realtà del nostro territorio che possono rivestire maggiore importanza nell'ambito di azione della MTB, in particolare:

- L'Alta Via dei Monti Liguri
- Un Appennino ricco di storia
- Santuari, eccellenze artigianali, ecc...
- Siti di rilevanza floro faunistica, geologica e archeologica
- Mare e Neve in pochi km
- Un clima temperato....

5.1 Descrizione del Territorio

5.1.1 Morfologia

La Liguria è una regione italiana a statuto ordinario dell'Italia nord-occidentale con capoluogo Genova, denominata "La Superba" dal poeta Petrarca nel 1358.

Con i suoi 5.416,21 km² la Liguria è una delle regioni più piccole d'Italia, dopo Valle d'Aosta e Molise, ma è una delle più densamente popolate in quanto ospita 1 552 545 abitanti per una densità di 287 ab/km², molto al di sopra della media nazionale, collocandosi al quarto posto, dopo Campania, Lombardia e Lazio, nel rapporto tra numero di abitanti e superficie territoriale. Considerando l'orografia del territorio e il fatto che le foreste ne ricoprono il 62,6%, appare tuttavia evidente come vi siano notevoli differenze fra la densità di abitanti dell'entroterra (in cui peraltro si sono verificati fenomeni di spopolamento e di migrazione verso le città costiere) e quella del litorale, che sfiora i 1000 ab/km².

La regione è compresa tra le Alpi Liguri e l'Appennino Ligure a nord e il Mar Ligure a sud, con una catena interrotta che costituisce una vera e propria dorsale che si presenta continua nel suo sviluppo (orientato secondo due assi: SW/NE e NW/SE che si incontrano alcuni chilometri ad ovest del centro di Genova), ma discontinua nella sua morfologia.

In alcuni tratti la dorsale alpino/appenninica si presenta molto compatta ed elevata, allineando gruppi montuosi molto elevati (alle spalle di Ventimiglia, una serie di massicci, che dopo la seconda guerra mondiale sono diventati amministrativamente francesi, s'innalza fino a quote altimetriche di 2700–3000 m). In altri tratti (ad esempio nell'entroterra di Savona e di Genova) la barriera montuosa è poco elevata e profondamente incisa da brevi valli trasversali e da valichi che non arrivano ai 500 m di altitudine sul livello del mare (Colle di Cadibona, Passo dei Giovi, Crocetta d'Orero).

Il mar Ligure, di fronte alla Liguria, è un braccio di mar Mediterraneo e il golfo di Genova ne costituisce una parte importante, mentre il secondo golfo più grande è quello della Spezia. Nella parte orientale del golfo genovese si trova il golfo del Tigullio, da Portofino a Sestri Levante.

Le coste sono in genere alte, rocciose, frastagliate, soprattutto nella Riviera di levante, mentre a ponente è presente una quasi perfetta alternanza tra rocce a picco sul mare e spiagge sabbiose. Le coste sono talvolta interrotte da estuari di piccoli fiumi, spesso a carattere torrentizio, che solcano il territorio perpendicolarmente alla costa sul fondo di profonde vallate.

5.1.2 Il clima

La Liguria ha un clima mediterraneo, ma non uniformemente: essa risente infatti della morfologia accidentata del suo territorio per gran parte montuoso, aperto su un mare decisamente caldo in rapporto alla sua latitudine relativamente elevata. I fattori morfologici principali sono infatti due: la forma ad arco aperto verso mezzogiorno della regione e la dorsale montuosa che si sviluppa tra il confine francese e quello toscano e costituisce la displuviale tra il versante tributario del mar Ligure e quello padano-adriatico.

Quando d'inverno si forma un'area di bassa pressione sul golfo di Genova, la zona intorno al capoluogo genovese viene investita **dalla Tramontana**, apportatrice di pioggia e neve a quote basse, che a volte può scendere fino al livello del mare, specialmente in alcune aree ricomprese tra la costa genovese occidentale e il savonese orientale.

L'estate è moderatamente calda ma piuttosto afosa (a Genova Sestri Ponente le medie del mese di luglio sono comprese tra i +20,8 °C della minima e i +27,2 °C della massima). Normalmente le temperature diurne superano i 30 °C solo 3-4 volte nell'arco dell'intero mese di luglio, ma spesso l'umidità relativa atmosferica si mantiene alta anche nel pomeriggio, amplificando la sensazione di calura, che è mitigata solo dalle brezze marittime.

Nell'entroterra il clima è semi-continentale e più rigido, con valori medi invernali decisamente bassi, specie in alcune conche del versante padano della regione (media giornaliera di gennaio di 0 °C a Calizzano, +1,8 °C a Cairo Montenotte, +1,4 °C a Sassello, +1,5 a Masone, +2,2 °C a Busalla). Le minime medie di queste località sono comprese tra -2 e -5 °C, mentre i valori minimi stagionali attesi sono attorno ai -10 °C, anche se le temperature notturne possono scendere ben al di sotto di questo valore durante i periodi di gelo più intenso, in particolar modo in val Bormida e val d'Aveto: ad esempio Calizzano nell'ondata di gelo del 1985 sfiorò i -25 °C. Viceversa le giornate estive sono calde, ma le medie giornaliere durante il trimestre estivo sono condizionate dalla forte escursione termica giornaliera e dalle temperature notturne piuttosto fresche (a Cairo Montenotte, 338 m s.l.m., gli estremi minimi e massimi del mese di luglio sono compresi tra +15,0 °C della minima notturna e i +27,7 °C della massima diurna). Salendo di altitudine, in molte valli del genovese, come la Val Trebbia, le estati si presentano invece

fresche, secche e ventose, con inverni decisamente rigidi e nevosi, e gelate che possono protrarsi sino a metà aprile. Il 1° giugno 2014, per esempio, si registrarono 4 °C nella val Trebbia genovese. Non è raro registrare minime di 5-6 °C nelle vallate interne anche in pieno luglio, specie nella piana di Rezzoaglio, dove possono anche verificarsi lievi brinate.

Limitandosi all'area costiera, le Cinque Terre, il Golfo Paradiso fino ai quartieri più orientali di Genova (Quarto dei Mille, Quinto al Mare e Nervi), Genova Pegli, la baia del Sole (Alassio e Laigueglia) e l'intera provincia di Imperia, riparati significativamente dagli elevati rilievi immediatamente retrostanti, **risultano le zone più miti d'inverno**.

Il resto delle località della costa presenta temperature nel complesso simili, **comunque molto miti per la latitudine** ove posizionate e non si raggiungono quasi mai temperature eccessivamente rigide, tranne i giorni di "tramontana scura" nei quali le fredde correnti provenienti da nord trasportano la neve fino a quote basse ed anche sul mare.

5.1.3 Parchi Naturali e Aree Protette

La Liguria è una terra ricca di bellezze naturali in cui il connubio tra terra e mare rende particolarmente eterogenea la varietà di ecosistemi presenti nel suo territorio. Infatti sono presenti un parco nazionale, nove parchi regionali, tre riserve naturali e una nazionale con cui la Liguria protegge pertanto il 12% del suo territorio, per una superficie complessiva di circa sessantamila ettari. Al 2007, con Legge Regionale n°34 del 15 novembre, risale l'istituzione del più recente parco naturale della Liguria: il Parco naturale regionale delle Alpi Liguri, avente una superficie di oltre 6 000 ettari e compreso tra la provincia di Imperia e il confine con la Francia. Inserito tra le aree da proteggere dal 1995, ma ancora non istituito ufficialmente dalla Regione Liguria, si trova nel territorio provinciale savonese il Parco naturale regionale del Finalese.

A queste istituzioni si deve aggiungere la celebre e antica Alta Via dei Monti Liguri (AVML), un itinerario escursionistico lungo circa 440 km che percorre tutta la linea dorsale dell'Appennino ligure partendo da Ventimiglia, al confine con la Francia, e arrivando a Ceparana, nella piana di Sarzana al confine con la Toscana.

La tutela del mare è affidata a due aree marine protette e al celebre Santuario per i mammiferi marini, quest'ultimo a salvaguardia di un tratto di mare compreso tra il territorio francese-monegasco (Costa Azzurra, Corsica e Principato di Monaco) e il tratto italiano (Liguria e Toscana).

5.1.4 La flora e la fauna

La Liguria ha una superficie boschiva pari al 69% del proprio territorio, la più alta tra tutte le regioni italiane, la cui media è del 21%; l'alta percentuale causa però che questa regione subisca incendi boschivi frequentemente, appiccato con dolo nel 71% dei casi.

I più grandi patrimoni forestali sono ubicati nell'entroterra ligure. Imponenti sono le faggete che coprono i versanti appenninici più umidi, a partire dalla val di Vara, con le pregiate foreste del monte Gottero.

La fauna della regione è particolarmente interessante per la presenza di rari endemiti, specie adattate sul territorio o rimaste isolate per la frammentazione della loro area di distribuzione. Nel complesso le specie faunistiche sono quelle tipiche dell'area mediterranea risentendo molto la vicinanza con la regione francese della Provenza o della Toscana; annovera anche specie di più lontana origine, che dimostrano gli antichi e storici collegamenti con aree distanti e separate dal mare, come il Marocco, la Sardegna e la Corsica.

5.1.5 Economia

L'economia della Liguria è basata su aspetti particolari dei tre settori produttivi, generalmente correlati tra loro. Il settore primario si basa sostanzialmente su un'agricoltura di qualità, con produzioni specifiche e con garanzie di controllo particolari, ma anche su attività di allevamento (nell'entroterra) e di pesca lungo le coste.

L'industria ligure è generalmente associata ai grandi poli produttivi che sorgono nelle periferie dei maggiori centri urbani come i capoluoghi di provincia. Quest'aspetto ha senz'altro contribuito allo sviluppo dall'attività degli importanti porti di Genova, La Spezia e Savona, che hanno dato impulso al commercio marittimo, all'attività cantieristica navale e anche al turismo. L'importazione di materie prime attraverso i porti ha sviluppato quindi l'industria siderurgica, petrolchimica, chimica e metalmeccanica.

Il turismo è una delle attività economicamente più rilevanti per la Liguria. Il clima mite, i paesaggi rinomati come Portofino, le Cinque Terre o Porto Venere, la diversificazione delle offerte e la qualità dei servizi attirano turisti sia dall'Italia sia dall'estero. Gli arrivi turistici nel 2007 sono stati di 2.412.238 italiani e 1.203.730 stranieri.

La maggior parte dei flussi turistici avvengono nella stagione estiva, in cui è possibile usufruire e godere degli innumerevoli chilometri di spiagge e di servizi balneari. Il tipo di turismo attratto dalla MTB (e più in generale dalle discipline outdoor) è invece costante durante tutto l'arco dell'anno e, anzi non predilige i mesi di luglio e agosto (quando il caldo sconsiglia l'uso della bicicletta), seppure ci siano molti percorsi in zone fresche dell'entroterra dove ampi boschi riparano dal calore eccessivo.

Tuttavia in Liguria è possibile trovare, oltre al classico turismo stagionale, proposte tra le più disparate, come il pescaturismo o l'agriturismo, forme di soggiorno in cui è possibile contribuire all'attività di pesca o all'attività agricola insieme a gente del mestiere. Il turismo in Liguria offre molte possibilità culturali, sia estemporanee (mostre, convegni, festival e feste), sia la visita dei borghi e dei luoghi storici della regione.

Per quanto riguarda il turismo invernale sull'Appennino Ligure, nonostante la vicinanza di altre stazioni climatiche montane piemontesi (es. Limone Piemonte) è possibile sciare sulle piste di Monesi e di Santo Stefano d'Aveto; fino agli anni 2000 era possibile sciare anche ad Alberola, frazione del comune di Sassello.

Considerando conformazione e clima mite, la Liguria, è particolarmente adatta alla pratica di sport outdoor, in particolare della mountain bike, che si è sviluppato in maniera piuttosto vasta lungo tutta la regione e creando in alcuni casi eccellenze riconosciute sia a livello nazionale che internazionale.

5.1.6 Il territorio del Comune di Genova

Il territorio del **Comune di Genova** si estende per 240,29 km² al centro dell'omonimo golfo e si sviluppa su una fascia litoranea lunga circa trenta chilometri, da Voltri a Nervi, con uno sviluppo quasi uguale da ponente a levante, alle cui spalle si ergono rilievi, anche di notevole altezza, in immediata prossimità del mare. Il territorio, con il suo golfo, la costa e le alture, vede l'alternarsi di diversi paesaggi naturali e caratteristiche ambientali.

La zona costiera del ponente, ora fortemente urbanizzata e al servizio dell'industria e del porto, in epoca preindustriale presentava le principali spiagge dell'attuale territorio comunale: Sestri, Cornigliano e Sampierdarena.

Il territorio urbano, oltre che lungo la costa, s'inoltra verso l'interno lungo i solchi della val Polcevera a ponente e della val Bisagno, a levante, formando una sorta di Pi greco rovesciato. La prima più ampia, quasi rettilinea e perpendicolare alla costa, la seconda con un percorso orientato dapprima a ponente, tra Struppa e Molassana e poi a sud-ovest sino alla Foce.

Nel percorrere le vallate del Polcevera e del Bisagno o la costa occidentale da Sampierdarena a Voltri, disseminate di complessi abitativi e industriali, o quella orientale da Albaro a Nervi, anche se più scarsa e frammentaria a causa di una diversa situazione orografica, si percepisce ancora la presenza di centri urbani culturalmente autonomi, corrispondenti ai comuni inglobati nel 1926 nella Grande Genova, ma ancora ben distinguibili nel tessuto della moderna conurbazione amministrativa.

Si delinea una suddivisione del territorio comunale in cinque zone: il centro, la val Polcevera, la val Bisagno, il ponente e il levante.

1. **Il Centro Storico:** fino alla costituzione della Grande Genova rappresentava l'intero territorio comunale, è racchiusa entro l'anfiteatro collinare coronato dalle mura seicentesche; l'area urbanizzata si estende anche verticalmente, risalendo dal porto fino ai quartieri residenziali di Carignano e Castelletto, collegati con il centro da ripidi percorsi pedonali denominati "crêuze", ascensori pubblici e funicolari, oltre che da un complesso sviluppo stradale. Il centro storico si caratterizza per la massiccia urbanizzazione del territorio e la presenza centrale del porto, che con le sue strutture occupa completamente l'affaccio sul mare. Nel corso dei secoli, ma soprattutto a

cavallo tra il XIX e il XX secolo, sulle colline soprastanti gli antichi sestieri storici sono sorti quartieri signorili, come Carignano e Castelletto, ma anche popolari, come Lagaccio e Oregina, che hanno inglobato alcuni borghi preesistenti come Granarolo. Solo la parte sommitale della collina è stata preservata dalla cementificazione, grazie anche alla presenza di servitù militari legate al complesso delle mura e fortificazioni e alla più recente valorizzazione di questi manufatti dopo la loro dismissione dal demanio militare. Nella ripartizione amministrativa in vigore dal 2007 il centro è diviso in due "Municipi". Il Municipio I - Centro Est comprende i quartieri più antichi della città e le aree collinari dell'espansione urbanistica ottonevicesca, il Municipio II - Centro Ovest comprende parte dell'antico sestiere di San Teodoro, unito a Sampierdarena, la principale delle cittadine industriali esterne alle mura inglobate nel 1926.

2. **La val Polcevera** si sviluppa perpendicolarmente alla linea di costa, con un andamento piuttosto lineare, ed è da sempre la principale via di accesso a Genova dalla pianura padana, un tempo attraverso i passi appenninici dei Giovi e della Bocchetta, ai quali si sono aggiunte nell'Ottocento le due linee ferroviarie per Torino e Milano e nel Novecento l'autostrada A7. È una valle ampia e soleggiata, formata dall'incontro dei torrenti Verde e Riccò a Pontedecimo. La sponda sinistra è quella più densamente popolata, sia lungo il torrente sia nei quartieri collinari; la sponda destra è occupata prevalentemente da attività industriali, magazzini e centri commerciali. Sulle alture sopravvivono paesi collinari di antica origine come Cesino, San Biagio Murta, Trasta e Fegino, sul versante destro, Morego, Cremeno, Brasile, Geminiano e Begato, Garbo e Fregoso su quello sinistro; tutti questi paesi si trovavano un tempo lungo le vie di transito dirette oltre Appennino, che privilegiavano i percorsi collinari rispetto al fondovalle, reso infido dalle frequenti esondazioni dei torrenti. Sulla valle domina il Monte Figogna (804 m), sulla cui cima sorge il Santuario di Nostra Signora della Guardia. La val Polcevera, formata dalle ex circoscrizioni di Rivarolo, Bolzaneto e Pontedecimo, costituisce il Municipio V - Valpolcevera.
3. **Il ponente cittadino** è una sottile fascia pianeggiante alle cui spalle s'innalzano monti che superano anche i 1000 m e culminano nel monte Reixa (1183 m), punto più alto del territorio comunale, che in questa zona raggiunge e in alcuni punti oltrepassa lo spartiacque appenninico (in corrispondenza dell'alto corso del torrente Stura), e arriva a confinare (unico comune ligure fra quelli con accesso al mare) direttamente con il Piemonte (comune di Bosio). Nel corso dei secoli luogo di villeggiatura delle famiglie patrizie genovesi (ne sono testimonianza tra le altre la villa Duchessa di Galliera a Voltri, la villa Durazzo-Pallavicini a Pegli e la villa Durazzo Bombrini a Cornigliano), il ponente è stato per lo più sacrificato nel corso del XX secolo allo sviluppo dell'industria pesante (siderurgica, chimica, cantieristica navale) e del porto di Prà, che ha finito per occupare con le sue infrastrutture quasi interamente il litorale. Residui tratti di spiaggia restano a Pegli, Multedo e Voltri. Dagli anni duemila sono stati effettuati alcuni interventi volti a bilanciare vivibilità e progresso, come il recupero della cosiddetta "fascia di rispetto" di Prà, la riconversione delle aree ex-siderurgiche di Cornigliano, fino all'ambizioso progetto del parco scientifico

tecnologico sulla collina degli Erzelli, sulle alture tra Cornigliano e Sestri Ponente. Nelle vallate del ponente rimangono numerose testimonianze delle prime attività manifatturiere di età moderna, come cartiere e cave di calce, circondate dai resti degli antichi terrazzamenti agricoli, come del resto nella val Polcevera e nella val Bisagno.[18] Il ponente è diviso tra il Municipio VI - Medio Ponente (Cornigliano e Sestri Ponente) e il Municipio VII - Ponente (Pegli, Prà e Voltri).

4. **La val Bisagno** ha un andamento sinuoso ed è maggiormente stretta tra le sue montagne rispetto alla val Polcevera. Il torrente entra nel territorio comunale all'altezza di Prato, nel quartiere di Struppa, si dirige per un tratto verso ponente fino al quartiere di Molassana, dove vira in direzione sud-ovest verso Staglieno. In questo primo tratto gli abitati sorgono per lo più sulla sponda destra del torrente, maggiormente esposta al sole, dove sono numerose frazioni che hanno in gran parte conservato il loro aspetto rurale. La parte inferiore della valle, inglobata nel comune di Genova con la prima espansione del 1873, è stata destinata fin da subito a ospitare infrastrutture legate a pubblici servizi: qui sorsero lo stadio Luigi Ferraris, il carcere di Marassi, il cimitero monumentale di Staglieno, le officine del gas, il macello pubblico e il mercato ortofrutticolo, dal 2009 trasferito a Bolzaneto. Sui crinali che delimitano la valle sui due versanti sorgono due distinti sistemi di fortificazioni, costruiti fra il XVIII e il XIX secolo: il primo, sulla sponda destra, tra il forte Sperone e il forte Diamante; il secondo sulle alture di Quezzi. Dopo il cimitero di Staglieno il paesaggio diventa prettamente urbano: il Bisagno, stretto tra i palazzi, scorre in parte tombato fino a sfociare nei pressi della Fiera di Genova. Le colline della val Bisagno, sul versante destro, sono attraversate dall'acquedotto storico, che fino alla fine dell'Ottocento assicurava il rifornimento idrico alla città prelevando acqua dal Bisagno e dai suoi affluenti. La val Bisagno è divisa tra il Municipio III - Bassa Valbisagno (San Fruttuoso e Marassi) e il Municipio IV - Media Valbisagno (Staglieno e Molassana e Struppa).
5. **Il levante cittadino**, antica sede di villeggiatura delle famiglie patrizie genovesi e oggi zona residenziale di pregio, ha conservato quasi intatta la sua costa, ricca di insenature, sulle quali si affacciano intatti borghi marinari come Boccadasse e Vernazzola, e di scogliere, percorse da splendide passeggiate come quella di Nervi. Sullo sfondo domina il monte Fasce (846 m), che con il vicino monte Bastia protegge questa parte della città dai venti freddi orientali e dalla tramontana e dalla cui cima si può godere di un ampio panorama su tutto il levante cittadino. Il levante è diviso tra il Municipio VIII - Medio Levante e il Municipio IX – Levante.
6. **Il territorio comunale** presenta un'orografia piuttosto complessa, con numerose vallate che scendono verso il mare dallo spartiacque ligure-padano o di suoi contrafforti, separate da crinali con rilievi montuosi a quote tra 400 e 1200 metri di altezza che distano tra i 6 e i 10 chilometri dal mare. L'Istat classifica il comune come appartenente alla zona altimetrica "montagna litoranea" (zona con presenza di rilievi con altitudini superiori ai 600 m.)

5.1.7 I rilievi montuosi

I rilievi più significativi si trovano nella zona di ponente, in particolare sul versante destro della valle del torrente Cerusa, contornato dal monte Reixa, che con 1183 m è il punto più alto del territorio comunale e dal Bric del Dente (1107 m.)

Un altro importante sistema montuoso è, sempre a ponente, quello lungo il crinale tra la val Varenna e le valli dei torrenti Branega e Acquasanta, alle spalle del litorale Pegli, Prà e Voltri, che culmina nell'altopiano del monte Penello (996 m) e nella punta Martin (1001 m). Si tratta di un'area caratterizzata da ripide vallette rocciose che culminano lungo i crinali in ampie praterie con affioramenti rocciosi. Alla testata della val Varenna il monte Proratado (928 m) sorge sul crinale con la val Polcevera.

Altro rilievo del ponente è il monte Gazzo (419 m), che domina l'abitato di Sestri Ponente e sulla cui sommità sorge il Santuario di Nostra Signora del Gazzo. Il monte è stato oggetto di una notevole attività estrattiva di pietra calcarea che ha pesantemente modificato il suo aspetto originario, distruggendo anche molte delle grotte che si aprivano nei suoi fianchi.

Le valli del Polcevera e del Bisagno hanno alla loro testata rilievi prossimi o superiori ai 1100 m (monte Taccone e monte Leco) ma il territorio di Genova ingloba solo la parte inferiore di queste valli, con rilievi di altezza più contenuta posti sulle dorsali laterali. Anche il monte Figogna (804 m), sul quale sorge il Santuario di Nostra Signora della Guardia, interamente compreso nella val Polcevera, che caratterizza il paesaggio dell'intera vallata, si trova nel comune di Ceranesi. Lungo la dorsale di ponente, tra Polcevera e Chiaravagna, i rilievi maggiori compresi nel comune di Genova sono i monti Teiolo (660 m) e Rocca dei Corvi (582 m). Dopo quest'ultimo la dorsale scende rapidamente di quota, toccando Borzoli per concludersi con le colline di Coronata e degli Erzelli, affacciate su Cornigliano.

La dorsale tra le due valli maggiori si distacca dallo spartiacque appenninico in corrispondenza del monte Alpe (800 m), compreso nel comune di Genova solo dal versante della val Bisagno. Il rilievo maggiore in questo tratto, il monte Diamante (672 m), su cui sorge l'omonimo forte, fa parte del comune di Sant'Olcese, mentre è nel comune di Genova il monte Spino (622 m), contrafforte rivolto verso la val Polcevera, su cui sorge il forte Fratello Minore. Il crinale scende gradualmente di quota fino al monte Peralto (489 m), dove si trova il forte Sperone. Da quest'altura, che costituisce il punto più alto dell'anfiteatro collinare che racchiude il centro storico di Genova, si dipartono le due dorsali, coronate dalle mura seicentesche. Quella polceverasca, a ponente, con i forti Begato, Tenaglia e Crocetta, termina con i colli di Belvedere e degli Angeli, che un tempo proseguiva con quello di San Benigno, completamente sbancato nella prima metà del Novecento, che chiudeva a mare la cerchia delle mura in corrispondenza della Lanterna.

La dorsale rivolta verso la val Bisagno, con il forte Castellaccio e l'altura del Righi, scende anch'essa gradualmente fino alla piana del Bisagno e si conclude con il colle di Carignano, affacciato sul porto e sulla zona della Foce.

Se la prima è un'avventura, il Liguria Divide è una prova di sopravvivenza su di un percorso durissimo e in totale autosufficienza per cui i partecipanti non avranno ristori o punti tappa con sistemazioni alberghiere o tende...ognuno dovrà pensare a come procurarsi il cibo e come, dove e se dormire...nulla vieta di pedalare giorno e notte...sarà una scelta personale di ciascun biker.

5.3 Un appennino ricco di storia e cultura

Tutta la zona appenninica a ridosso della costa è ricca di testimonianze storiche, culturali e naturalistiche di prim'ordine. Solo alcuni esempi:

- Il comprensorio dei Forti di Genova
- L'antica Via del Sale da Varzi a Camogli o Portofino
- L'antica Via del Ferro da Voltri a Tiglieto
- I Santuari Partigiani della Benedicta (Anello della Pace) e dei Martiri del Turchino
- Il Castello della Pietra e il Geosito di Voltaggio
- Eccellenze manifatturiere (filigrana a Campo Ligure, ardesia in Val Fontanabuona)
- La storia dell'industria cartaria nel Ponente
- L'acquedotto storico della Val Bisagno
- Santuari e Abbazie: N.S. della Guardia, N.S del Gazzo, la Badia di Tiglieto, il Santuario della Vittoria
- Il trenino Genova-Casella
-

La città metropolitana ingloba, in forma globale o parziale, anche diverse aree protette:

- Parco del Monte di Portofino
- Parco del Beigua
- Parco dell'Antola
- Parco dell'Aveto

Gli esempi fatti sopra sono solo una piccola parte del reale patrimonio culturale, artistico e naturalistico esistente all'interno del territorio della Città Metropolitana. Appare evidente come il connubio fra questo patrimonio (spesso misconosciuto dagli stessi genovesi) e una offerta strutturata outdoor possa considerarsi come una carta vincente che ben pochi territori possono vantare.

La possibilità di pedalare o camminare fra mare e monti, passando rapidamente da ambienti prettamente costieri ad ambienti quasi alpini, attraversando punti di interesse di primaria importanza, rende il nostro territorio un unicum che merita assolutamente di essere valorizzato, con potenzialità di sviluppo notevolissime (queste tematiche saranno affrontate nel dettaglio nell'ultimo capitolo del presente documento).

6 CASI VINCENTI DI SVILUPPO DEL TERRITORIO CON L'OUTDOOR

In questo capitolo presenteremo sommariamente alcuni casi vincenti di aree o territori che hanno usato l'outdoor (e in particolare il mondo "bici", ma non solo) come driver fondamentale per un rilancio completo del territorio, sia dal punto di vista puramente economico, sia dal punto di vista sociale e ambientale.

6.1 La Val Maira

Il turismo naturalistico in Val Maira si può spiegare come un processo molto singolare dato da un fortunato mix di casualità, impresa e capacità locali e Marketing di successo.

Gli escursionisti che visitano la Valle Maira provengono prevalentemente dai paesi di lingua tedesca (Austria, Germania e Svizzera).

Alla metà degli anni 80' una coppia di tedeschi, Andrea e Maria Schneider (che cercava il valico della Maddalena e finì casualmente in Valle Maira), s'innamorarono di Prazzo, aprendo una sorta di "centro formativo" per tedeschi, spaziando dalla scuola d'italiano, ai corsi di escursionismo.

Nel 1999 una coppia di svizzeri visita la valle nel corso dell'attraversata delle Alpi da Vienna a Ventimiglia e pubblica la guida, "Antipasti e antichi sentieri", che diventa in breve tempo una bibbia.

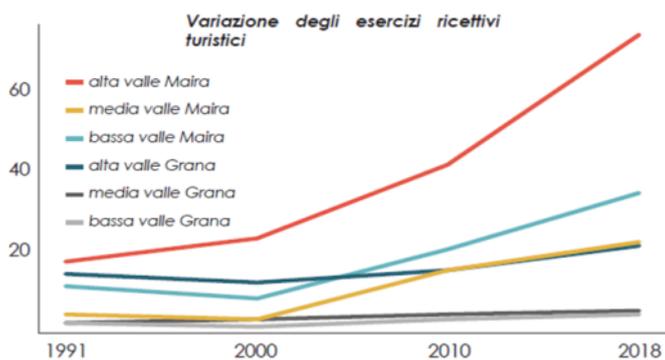
Non limitandosi a descrivere gli itinerari percorribili ma inserendo descrizioni attente della cultura e delle tradizioni enogastronomiche occitane, la guida promette spazi di wilderness assoluta e ottimo cibo e diviene un best seller nel giro di pochi anni, grazie al semplice passaparola.

Da allora la valle si è ripopolata, innescando un processo di sviluppo locale nel quale la comunità gioca un ruolo importante.

Si sono costituiti i cosiddetti GAL (Gruppi di Azione Locale), società consortili che operano nell'ambito dell'Asse Leader del Programma di Sviluppo Rurale dell'Unione Europea, con l'obiettivo di rivitalizzare il tessuto economico dei territori rurali. Da lì prende avvio la realizzazione delle infrastrutture primarie necessarie per accogliere, ospitare e sfamare il flusso esponenzialmente crescente di camminatori, bikers e climbers.

Prendendo in esame i dati degli ultimi venti anni, balzano subito agli occhi alcuni dati significativi:

- Un incremento del 400% per quanto riguarda il numero degli esercizi ricettivi
- Una variazione globale del numero di presenze, con la punta dei turisti tedeschi che si attesta su un incremento di oltre il 1700%.
- Un incremento dei posti letto nei Comuni di Macra, Marmora e Cell di Macra (Alta Val Maria) superiore al 1500%.
- Una variazione positiva dei prezzi del mercato immobiliare negli stessi Comuni con punte d'incremento del 500% al mq.



6.2 L'Eroica

L'Eroica è una manifestazione cicloturistica, non competitiva, il percorso è composto prevalentemente da strade bianche in provincia di Siena. Ha la particolarità di rievocare il ciclismo di un tempo, con biciclette e abbigliamento d'epoca. Si tiene sempre la prima domenica di ottobre.

La prima edizione, nel 1997, vide 92 valorosi pionieri partecipanti. Nel 2019 i partecipanti alla gara, che si svolge sempre la prima Domenica di Ottobre, furono 8000 (con almeno altrettanti esclusi.), con un incasso dovuto alle quote di iscrizione pari a 560K Euro e un indotto, solo per i giorni di gara, valutato intorno ai 4 ML di Euro.

Attorno alla gara, sono nate molte iniziative collaterali e si è assistito in questi ventitré anni a un boom di crescita di strutture turistico-alberghiere (negozi, meccanici, B&B convenzionati, ecc.)

Parallelamente alla gara è nato un **percorso permanente**, sul quale ogni anno mettono le ruote migliaia e migliaia di ciclisti e che viene sfruttato per molte altre manifestazioni come "Strade bianche", "eroica gravel" e "Tuscany trail". Il percorso è diventato famoso a livello mondiale anche per la sua valenza di percorso enogastronomico.

L'Associazione che ha organizzato le prime edizioni de L'Eroica è stata l'Associazione Parco ciclistico del Chianti, votata alla tutela delle strade bianche, che si è occupata anche

della mappatura del percorso sul territorio con segnaletica adeguata. Oggi L'Eroica è organizzata da Eroica Italia SSD s.r.l.

L'Eroica è diventato un vero e proprio marchio registrato distintivo sia di un territorio sia di un orgoglioso spirito nostalgico e avventuroso.

Dal 2014 il marchio è stato ceduto dai fondatori a Brooks Ltd, marchio a sua volta acquisito nel 2002 da Selle Royal.

Il percorso permanente, promosso dalle varie manifestazioni, richiama ogni anno migliaia di cicloturisti perlopiù stranieri. Si calcola che la creazione del percorso permanente abbia prodotto un incremento del 450% delle presenze (in una zona già al top per quanto riguarda il turismo internazionale).

6.3 Il Finalese

Finale Ligure ha sviluppato negli ultimi venti anni un turismo orientato all'outdoor che ha permesso alla località di acquisire una fama a livello mondiale, un brand che l'ha posizionata tra le prime destinazioni esistenti per la pratica mountain bike, nonostante non abbia mai smesso di competere con comprensori maggiormente strutturati. Dietro i successi di Finale ligure vi è Il Consorzio per la Promozione Turistica e la Tutela del Territorio Finalese che può contare su molti appassionati volontari per l'organizzazione e la gestione degli eventi.

Significativo è il confronto delle presenze di Finale Ligure con quelle degli altri Comuni rappresentativi, al di fuori della stagione estiva e conseguente proiezione dei numeri sull'anno (alcuni esempi: Finale Ligure – ottobre 2017 – presenze straniere 45.000, Loano 14.000 (> 311%), dati rilevazioni Istat; su luglio e agosto i numeri sono simili).

Da una stima attendibile solo la parte straniera indotta dal turismo outdoor (Turismo Outdoor diretto e ricadute sul brand Finale Ligure) vale almeno 185.000 presenze su 310.000 presenze straniere dichiarate (dati da Osservatorio Turistico Regionale relativi all'anno 2017), con una capacità di spesa di 196 euro/giorno (dati tratti dallo studio del Sole 24 ore del 21/2/2019 che cita proprio Finale Ligure tra le mete più ambite in Italia e all'estero).

Tutto ha inizio negli anni '80, con le prime gare amatoriali di MTB. A fine anni '90, le gare onorate dalla presenza di Paola Pezzo (olimpionica di Cross-Country) portano a catalizzare sempre di più l'attenzione sul Finalese.

Nel '99 la svolta: «Tutto Mountain Bike» organizza il Funky Day e il museo della Mountain Bike con sede in USA in Colorado viene per quattro mesi a Finale.

Nello stesso anno si organizza la prima 24H di Finale Ligure. L'opera incessante di marketing internazionale rende popolare Finale sul mappamondo dei riders di tutto il mondo.

La 24H continua a crescere, diventando sempre più popolare e nel 2012 viene ospitato il primo mondiale per la categoria SOLO.

Dal 2013 si svolge a Finale il FinaleEnduro, tappa finale del prestigioso circuito internazionale Enduro World Series (EWS.)

Nel finalese ci sono 138 sentieri pedalabili, per uno sviluppo di 1370 Km.

Un vero e proprio parco giochi in cui tutti possono trovare il percorso adatto alle proprie esigenze e capacità: il principiante come l'agonista, l'appassionato delle lunghe escursioni come l'amante dei single tracks, il biker in cerca di percorsi tecnici come il downhill più esagitato. Downhill e freerider possono contare sui ragazzi di Finale Freeride, attivi nel bike park di Finalborgo, organizzano escursioni guidate con bike shuttle su vari percorsi di varia difficoltà. Le tracce della maggior parte dei percorsi si trovano sui vari siti specializzati ma anche direttamente sul portale web del comune di finale, dove si possono trovare le strutture bike- friendly.

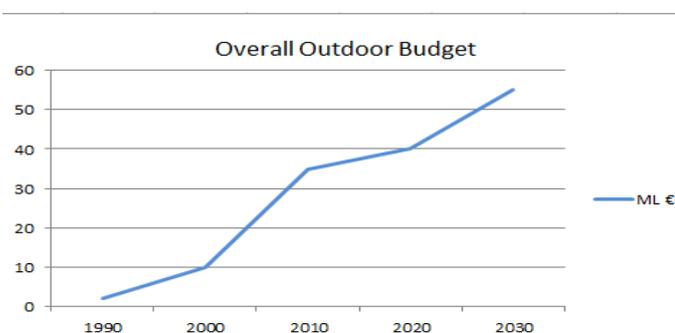
Finale è diventato un **esempio di bike economy a livello mondiale**, è considerato una mecca delle discipline gravity come enduro, super enduro downhill, vi si svolgono diverse manifestazioni ormai di caratura mondiale.

La 24H di Finale è divenuta una manifestazione famosa in tutto il mondo, per il fascino del territorio su cui si svolge, per la bellezza del tracciato ma soprattutto per lo spirito goliardico che la caratterizza. La gara è a tema , che cambia ogni anno, jurassic park, wild wet, alice nel paese delle meraviglia , i supereroi...ecc.

Durante l'evento sono organizzate attività, secondo il tema dell'anno, per intrattenere i congiunti e i figli degli atleti rendendo le ventiquattro ore di gara una festa per tutta la famiglia.

Alcuni dati per capire l'importanza del fenomeno:

- 138 trails per circa 1370 km di sviluppo
- Un overall business value attorno ai 40 ML € annui.
- Crescita esponenziale di esercizi commerciali (specie in ambito sportivo)



- L'immagine di Finale Ligure come capitale mondiale della Mountain Bike

6.4 La Paganella (da Il Sole 24 Ore del 21/02/2019)

Uno dei casi di successo, in Italia, riguarda la bike area Dolomiti Paganella. Questa comprende tre Bike Park zone (Andalo, Fai e Molveno), stilisticamente differenti, una fitta rete di single trail, per un totale di 80Km di percorsi serviti da 8 impianti di risalita e vanta oggi la stagione Mtb più lunga delle Alpi, con apertura da aprile a novembre.

Grazie ai suoi trail curati e una serie di servizi (noleggio, un unico bike-pass, colonnine di ricarica per e-bike) che la pongono ai vertici per qualità dell'offerta, è diventata uno dei punti di riferimento per i biker Italiani e stranieri. Una vocazione che nasce da un preciso impegno strategico: puntare sulla mountain bike come polo di attrazione turistica che integra la stagione invernale, in una sorta di continuum temporale che non contempla periodi di vuoto. Proprio per verificare gli impatti di questo prodotto turistico, l'Azienda per il Turismo ha deciso di effettuare un'indagine alla quale hanno partecipato bikers (73% italiani ed 27% esteri, di cui il 44% proveniente dalla Germania e il 26% dall'Austria) intercettati nel corso della stagione 2018.

Il Biker tipo Ha un'età media di 39 anni, è raramente alla prima esperienza, viaggia con gli amici, si ferma da uno a tre giorni e sceglie in un hotel a tre stelle, meglio se attrezzato, bike hotel o bike chalet o il campeggio. Dalla ricerca è emerso infatti come la motivazione principale nella scelta della località è data per il 54% dalla rete dei sentieri dedicata, per il 14% dalla reputazione del luogo, come "destinazione Mtb" e per il 10% dai servizi adatti (guide, noleggi, bike park).

Ma quanto spende, in media, un singolo biker in un giorno alla Paganella? Circa 196 euro (escluso il bike pass ma inclusi hotel e ristoranti).

I dati confermano come la mountain bike sia uno sport ad alto rendimento economico e di come possa fungere da traino nello sviluppo di un territorio in chiave. La bike economy, insomma, è un volano per l'economia del turismo soprattutto a seguito d'investimenti mirati che hanno portato a un significativo aumento qualitativo dei servizi. Per il caso Paganella, l'impatto economico totale per la stagione 2018 è stato valutato in più di 4 milioni di Euro.

7 COSA E' LA MOUNTAIN BIKE (MTB)?

7.1 Un po' di storia

La mountain bike (spesso abbreviata in MTB, acronimo di Mountain/Trials Bike; in italiano, rampichino) è una bicicletta strutturata in maniera da potersi muovere anche fuori da strade asfaltate, sia in salita che in discesa. Generalmente si distingue da altri tipi di biciclette, grazie alle sospensioni (quasi sempre ammortizzate), ma non solo: la mountain bike, infatti, monta gomme molto più larghe e tassellate rispetto a una bicicletta da corsa. Esistono vari materiali di cui è composto il telaio di una mountain bike ad esempio alluminio, carbonio, ferro ecc. La differenza consiste nel peso, infatti il carbonio è molto più leggero dell'alluminio.

Esistono vari tipi di mezzi in base ai sentieri che si vogliono percorrere e all'uso generale che se ne vuol fare. Una "front" è una bicicletta che in genere monta solo la forcella ammortizzata per smorzare le sollecitazioni sulla ruota anteriore, mentre il carro è di tipo rigido (hardtail) in modo da evitare lo spreco di energia durante la pedalata vigorosa, impedendo l'oscillazione verticale del telaio (viene utilizzata ove la discesa non presenti troppe insidie).

Una bicicletta che monta oltre alla forcella anche un mono ammortizzatore posteriore è detta "full" (generalmente utilizzata in categorie come downhill ed enduro). Esiste un'eccezione per le mountain bike che non sempre possiedono sospensioni e sono dette fatbike: esse montano un tipo di copertone molto ampio perché questa bicicletta è spesso utilizzata in terreni estremi (neve, sabbia ecc.) dove una semplice mountain bike limiterebbe l'accesso.

La mountain bike moderna nasce verso metà degli anni settanta in California, dopo un lungo periodo in cui venivano usate biciclette adattate, dette klunker (catorci) per far gare in discesa su strade forestali. Si ritiene che la prima bicicletta appositamente costruita per l'uso fuoristrada sia quella di Joe Breeze, nel 1978. In seguito Gary Fisher, Charlie Kelly e Tom Ritchey si associarono nella MountainBikes. Nei primi anni ottanta furono vendute le prime mountain bike prodotte su larga scala, che a quel tempo erano poco più che biciclette da corsa irrobustite, con manubrio dritto e gomme più larghe.

Nei vent'anni a cavallo del 2000 il mountain biking è diventato uno sport fra i più diffusi, e il mercato e la nascita di competizioni sportive basate sulle specialità del mountain biking hanno permesso uno sviluppo tecnologico continuo, per cui oggi sono possibili attività che una volta non erano nemmeno pensabili.

Alcune date:

1971 - Charles Kelly incontra a S. Francisco uno spilungone magro - Gary Fisher - di vent'anni, corridore su strada, era soprannominato Spidy. Questo incontro getta le basi per la nascita della mountain bike.

1972 - Kelly e Fisher assieme a Joe Breeze, Otis Guy, Fred Wolf e altri frikettoni formano la leggendaria "Clunker Crique". Con i loro trabiccoli a due velocità con freno a contropedale percorrevano i sentieri del mt. Tamalpais nella County Marin.

1973 - Gary Fisher assembla la prima mountain bike, ma era senza cambio e il peso si attestava sui 22 kg!

1974 - Dai rottami di un tandem inglese e altre vecchie parti di bici Gary Fisher costruisce il primo telaio mountain bike. Aveva finalmente il cambio, i freni erano a tamburo, e le leve freno erano di origine motociclistica e infine montava un comodissimo sgancio rapido per alzare o abbassare velocemente la sella.

1977 - Furono realizzate da Gary Fisher le prime bici in serie, circa dieci esemplari: furono chiamati ATB (all terrain bike - bici tutto terreno). Nello stesso anno Joe Breeze realizzò il proprio modello molto curato dal punto di vista delle tubazioni, mediante l'utilizzo di nuove leghe in acciaio più resistenti e più leggere.

Nasce in quegli anni dalla mente di Gary Fisher la prima gara dedicata alla mtb: la "Repack". La gara partiva dalla cima del monte Tamalpais e scendeva fino all'abitato di Fairfax; era interamente in discesa e prendeva il nome dall'operazione che i corridori dovevano fare a metà discesa, il repack e cioè riempire di grasso i freni a tamburo che si scaldavano a tal punto da farlo evaporare.

1979 - Il boicottaggio degli Stati Uniti ai giochi olimpici fa concludere la carriera di professionista della strada a Gary Fisher. Insieme a Charles Kelly, Fisher fonda la ditta "Mountain Bike" e come fornitore della prima piccola serie di mtb venne in aiuto un personaggio famoso come il baffuto Tom Ritchey.

1981 - La Specialized (Mike Sinyard) inizia a produrre la mountain bike su scala industriale col modello "Stumpjumper".

Di lì a breve inizia il boom e i numeri parlano chiaro:

- Nel 1982 si stimava che solo negli Stati Uniti circolassero 15.000 mountain bike;
- Solo cinque anni dopo nel 1987 vennero prodotte 3.000.000 di mtb nell'arco di soli dodici mesi;
- Nel 1990 sulla base di uno studio della FIV-Edoardo Bianchi si sottolinea come vengano ormai prodotte 12.577.000 mountain bike l'anno.

E nel "vecchio continente"?

Il "fenomeno mountain bike" sbarcò in Europa all'inizio degli anni ottanta.

In Italia le prime mountain bike furono importate da singoli appassionati direttamente dagli U.S.A.; finché nel 1984 la Rossin, attraverso Domenico Garbelli, presenta ufficialmente una mtb made in Italy.

La svolta fu l'anno successivo nel 1985 con la produzione iniziata dalla ditta Cinelli del "Rampichino": la prima mountain bike prodotta in Italia su larghi numeri. Anche la rivista "Airone" con un servizio dell'epoca dedicato al Rampichino contribuì al lancio del nuovo mezzo di trasporto.

Nel 1987 viene organizzato a Madonna di Campiglio il primo raduno nazionale di Mountain Bike che si conclude con la prima gara ufficiale Fci.

Da allora fu un boom e le vendite aumentarono rapidamente per tutti i rimanenti anni ottanta e per gran parte degli anni novanta.

7.2 Le varie tipologie di Mountain Bike e di Bikers

Dall'origine dello sport della mountain bike negli anni '70 a oggi, l'evoluzione tecnica dell'attrezzo è stata così forte da stravolgere completamente e per più volte il modo di andare in bici e i percorsi su cui pedalare una mountain bike. La pratica e i percorsi stessi hanno subito enormi cambiamenti, soprattutto negli ultimi anni, dando vita a un'importante suddivisione del mercato e dell'utenza, ma soprattutto dei percorsi che gli utenti scelgono per fare turismo in bici. Alla stregua di alcune altre attività sportive, il "percorso" è sempre più la prima e più importante motivazione di scelta per una vacanza in mountain bike.

Oggi possiamo identificare almeno tre discipline della mountain bike ben distinte: Cross Country, Enduro, Down Hill.

A ognuna di queste appartengono inoltre alcune sotto-categorie che rappresentano delle vere e proprie sfumature della pratica di base, Marathon, XCE per il Cross Country, All-mountain, Trail Riding per l'Enduro, Freeride per il Down Hill.

Oltre a queste dobbiamo tenere conto dello sviluppo e la diffusione delle Fat Bike, e delle bici da fuoristrada con pedalata assistita, ossia con motore elettrico a batteria, che stanno rapidamente prendendo piede e che rendono accessibile il cicloturismo fuoristrada a un pubblico nuovo dal grande potenziale di crescita.

Vediamo nel dettaglio le caratteristiche peculiari di Bike e Biker nelle varie categorie.

CROSS COUNTRY, MARATHON, XCE

Escursione sospensioni: da 0 a 120mm

Peso medio della bici: 8-11 kg



Tipologia di percorso: lunghe escursioni che comprendono abbondanti tratti asfaltati, strade bianche sia in salita sia in discesa, sentieri mediamente accidentati non superiori al 20% del chilometraggio.

Tipologia di utente: rider allenato fisicamente alla ricerca di abbondante chilometraggio e dislivello.

Chilometraggio medio al giorno: 60-80 km

ENDURO, ALL MOUNTAIN, TRAIL

Escursione sospensioni: da 130 a 165mm

Peso medio della bici: 11-15kg



Tipologia di percorso: escursioni sino a 5/6 ore che comprendono salite anche su tratti asfaltati, strade bianche solo in salita e discese su sentieri da mediamente accidentato a molto accidentato con caratteristiche divertenti.

Tipologia di utente: rider allenato a medie percorrenze chilometriche e di dislivello alla ricerca di percorsi in discesa divertenti e "giocosi". Non disdegna utilizzare mezzi

meccanici per coprire parte del dislivello in salita (Shuttle).

Chilometraggio medio al giorno: 30-50 km

DOWN HILL, FREERIDE

Escursione sospensioni: da 180 a 250 mm

Peso medio della bici: 15-20 kg



Tipologia di percorso: solo discese tecniche e veloci servite da mezzi meccanici di risalita come seggiovie, funivie e Shuttle.

Tipologia di utente: rider tecnico alla ricerca di adrenalina, velocità e sfida.

Chilometraggio medio al giorno: 20-40 km

EBIKE, PEDALATA ASSISTITA

Escursione sospensioni: da 0 a 180 mm

Peso medio della bici: 18-25 kg

Tipologia di percorso: percorsi misti con salite su qualsiasi tipo di fondo e discese su sentieri mediamente accidentati o strade bianche.

Tale tipologia di MTB si sta ultimamente notevolmente diffondendo, e sarà sempre più importante che vi siano postazioni di ricarica delle batterie lungo i percorsi (tipicamente vicino ai punti di ristoro).

Chilometraggio medio al giorno: 20-80 km

Tipologia di utente: rider che per qualsiasi motivo non abbia le possibilità fisiche di uno sportivo, che non abbia molto tempo da dedicare all'allenamento o che abbia impedimenti fisici, biker alle prime armi o con la famiglia al seguito, o utente che semplicemente voglia poter ampliare i kilometraggi.

Esiste inoltre una categoria che non può essere identificata in base al mezzo utilizzato ma in base alle abitudini e alla tipologia di percorsi affrontati, e cioè il "**Cicloturista MTB**", che per diverse ragioni cerca **percorsi** completamente pedalabili, su sterrati o anche sentieri che non richiedano grandi capacità tecniche, e situati in zone comode e facilmente raggiungibili con i mezzi pubblici o privati, e possibilmente **panoramiche o scenografiche**.

Anche questo tipo di **itinerari (nel presente progetto presentati come percorsi di cornice)** è **presente sul nostro territorio** e merita assolutamente di essere valorizzato, sia per incentivare il **recupero di antiche strade di collegamento** tra la città e i paesi

dell'entroterra, sia in **previsione della realizzazione di sterrati o percorsi laddove mancanti**, per collegare diversi tratti di percorso disuniti ma aventi tali caratteristiche.

Questa tipologia di rider è **degnna di valorizzazione** anche al fine di **diversificare l'offerta** a più tipologie di turisti e ai genovesi stessi, e dovrà essere opportunamente indirizzata verso quei percorsi più congeniali a questo tipo di utilizzo, per ragioni di sicurezza e padronanza del mezzo. Possiamo anche affermare che tale categoria sia quella più potenzialmente interessante dal punto di vista del potenziale turistico, e quella con i più ampi margini di crescita.

8 LINEE DI SVILUPPO E POSSIBILI INIZIATIVE

Cerchiamo di capire ora come quali siano le iniziative in grado di far diventare la Città Metropolitana di Genova un polo mondiale per l'outdoor.

Abbiamo identificato diverse linee di sviluppo:

- Rete Sentieristica, Percorsi e Codice di Comportamento sugli stessi
- Integrazione con i Sistemi di Trasporto Urbani
- Progettazione e creazione di nuovi e innovativi Sistemi di Trasporto
- Strategie di Marketing & Communication

8.1 Rete Sentieristica e Percorsi

Questa probabilmente è la parte più importante, propedeutica a tutte le altre, sulla quale poter costruire e sviluppare a step successivi un vero mondo "outdoor". Le tematiche sono molteplici.

La prima e probabilmente la più importante è l'armonizzazione e la valorizzazione della rete sentieristica esistente. Come spiegato nel capitolo 3 del presente documento, attualmente la cura e la manutenzione della gran parte della rete sentieristica sono in carico a gruppi di volontari organizzati spesso in Associazioni Sportive Dilettantistiche, che con la loro ormai decennale esperienza sul campo, riescono a garantire la percorribilità e la fruibilità dei sentieri, oltre a provvedere a una costante opera di monitoraggio (e conseguente manutenzione) del territorio.

La rete dei sentieri esistente soffre peraltro di un'evidente disomogeneità in termini di segnaletica e cartellonistica dedicata. Nella pratica ogni gruppo di lavoro ha definito un suo modo di marcatura dei sentieri e dei percorsi, con il risultato che si è assistito a un proliferare di cartellonistiche tutte diverse nelle forme, colori, dimensioni e contenuto informativo.

Dovrà essere altresì necessario provvedere a una classificazione e numerazione dei sentieri stessi.

Un altro tema sono i "nuovi" sentieri. Riteniamo fondamentale che si vada sempre più nella rivitalizzazione dei sentieri della Rete Escursionistica Ligure. Ci sono tantissimi sentieri REL nell'area della Città Metropolitana che andrebbero sistemati e resi percorribili, con operazione congiunta delle ASD di Volontariato e di Regione Liguria.

Sarebbe poi molto utile avere la possibilità di monitorare i passaggi sui sentieri, per avere un'idea del loro utilizzo, che è la primaria indicazione per capire dove possano essere indirizzate attività manutentive.

C'è poi tutta la tematica inerente alla creazione di Percorsi di Cornice (per collegare le varia Macro-Aree descritte precedentemente) o di Percorsi Permanenti.

Infine gioca un ruolo importante la piena adesione a regole di convivenza fra le diverse tipologie di fruitori della rete sentieristica (bikers, camminatori, amanti delle passeggiate a cavallo).

8.1.1 Armonizzazione e classificazione della rete sentieristica

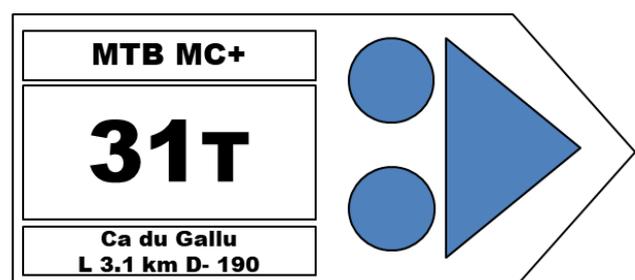
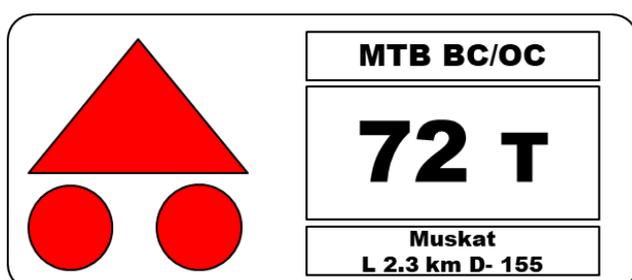
E' assolutamente necessario provvedere anzitutto a un censimento dei sentieri esistenti, identificando quelli che allo stato attuale possano entrare a far parte del novero dei sentieri "ufficiali", e cioè quei sentieri per i quali sia prevista una costante manutenzione, un'adeguata segnaletica e ai quali sia assegnato un numero univocamente identificabile.

Una delle possibilità per creare una segnaletica unificata è quella indicata nelle linee guida di Regione Liguria nel documento seguente:

http://www.ambienteinliguria.it/eco3/DTS_GENERALE/20120413/LineeGuida_Segnaletica_ultima.pdf

Per i percorsi ciclo-turistici la normativa prevede cartelli con i seguenti contenuti:

- A. Parte centrale: segnava FIE o CAI nei tratti coincidenti con percorsi escursionistici. Nel caso in cui il percorso non dovesse coincidere con alcun percorso segnalato da CAI o FIE, in tale spazio dovrà essere riportato il codice del percorso MTB (es 33T).
- B. Parte superiore: indicazione percorso Cicloescursionistico (es. MTB), codice del percorso qualora non indicato nella parte centrale, grado di difficoltà (es. MTB – 23T - TC/MC+).
- C. Parte inferiore: denominazione del percorso o del circuito MTB, lunghezza, dislivello, senso consigliato.



La colorazione della tabella è derivata dalla classificazione adottata dal Gruppo Cicloescursionistico CAI-MTB, articolata in base alla capacità fisico-atletica e alla difficoltà tecnica del percorso.

	<p>TC (Turistico)</p> <p>Percorso su strade sterrate dal fondo compatto e scorrevole, di tipo carrozzabile</p>
	<p>MC (per cicloescursionisti di media capacità tecnica)</p> <p>Percorso su sterrate con fondo poco sconnesso o poco irregolare (tratturi, carrarecce, ecc) o su sentieri con fondo compatto e scorrevole</p>
	<p>BC (per cicloescursionisti con buone capacità tecniche)</p> <p>Percorso su sterrate molto sconnesse i su mulattiere e sentieri dal fondo piuttosto sconnesso ma abbastanza scorrevole, compatto ma irregolare, con qualche ostacolo naturale (radici, gradini di roccia)</p>
	<p>OC (per cicloescursionisti di buone capacità tecniche)</p> <p>Percorso su sentieri dal fondo irregolare e molto sconnesso, con presenza significativa di ostacoli</p>

Potrebbe essere comunque utile avere la possibilità di aggiungere facoltativamente un nome alla codifica del sentiero, tipicamente il nome con il quale il sentiero viene riconosciuto dai bikers (esempio: TurboLince, Area51, Salto nel Blu).

E' da valutare anche la possibilità di mantenere la segnaletica a "pittogrammi" FIE, molto presente nella nostra Regione specie nelle Province di Savona e nella ex Provincia di Genova.

8.1.2 Creazione di nuovi sentieri

Per quanto la riguarda la creazione di nuovi sentieri, la priorità dovrebbe essere data a quei sentieri REL indicati come necessari di ripristino. In ogni caso l'individuazione e la creazione di un nuovo sentiero da inserire nella rete sentieristica ufficiale, dovrà essere concertata fra ASD, Comuni interessati e Città Metropolitana (cui è demandata, insieme alle province Liguri ed agli Enti Parco, la funzione di "soggetti coordinatori" della REL, secondo quanto deliberato dalla Giunta Regionale nell' Atto N° 444-2020 - Seduta N° 3614 - del 29/05/2020).

Tali sentieri verranno tracciati avendo cura di non danneggiare attività e proprietà private e pubbliche, senza l'impiego di strutture in calcestruzzo, utilizzando la maggior quantità possibile di materie prime presenti sul territorio come terriccio, pietre e alberi abbattuti e verranno applicati criteri base per la regolamentazione del flusso delle acque piovane per evitarne la continua erosione.

Nel caso siano sentieri a uso esclusivo delle MTB, potranno essere arricchiti con sponde, ostacoli vari, passaggi tecnici, drop e piccoli salti per renderli divertenti e anche per limitare la velocità massima di percorrenza.

8.1.3 Manutenzione della rete sentieristica

I sentieri già esistenti verranno curati e preservati mantenendo le peculiarità che li caratterizzano, verrà garantita la promiscuità di utilizzo tra biker, pedoni e animali, facendo osservare i regolamenti IMBA e NORBA in materia.

Il problema di molti sentieri esistenti è proprio questo: l'erosione in caso di piogge abbondanti.

Frequentemente capita di trovare sentieri completamente distrutti dall'acqua piovana che, scorrendo lungo il sentiero, ha creato solchi e voragini molto spesso irreparabili. Questo fenomeno è dovuto a una cattiva progettazione e manutenzione del fondo che ha portato nel corso dei decenni all'abbassamento della sede calpestabile, formando delle vere e proprie "trincee" dove l'acqua entra, ma non riesce più a defluire aumentando in massa e velocità.

Sulla regolamentazione delle acque esistono numerose pubblicazioni di esperti di trail building, che indicano gli accorgimenti e le tecniche da utilizzare per risolvere tale problema.

Si terrà conto inoltre delle stagionalità dei sentieri in modo da consentire la fruibilità 365 giorni l'anno.

A ogni sentiero verrà garantita la manutenzione ordinaria composta da sfalcatura, sramatura e pulizia del fondo, e quella straordinaria come la rimozione di alberi caduti che ostruiscono il passaggio o il ripristino del fondo.

Ribadiamo che sarebbe molto importante che gli Enti preposti permettessero ad alcuni volontari delle ASD e da loro scelti, di seguire corsi di trail building organizzati dalla IMBA o da altre organizzazioni equivalenti.

8.1.4 Una rete sentieristica monitorata e multimediale

Un aspetto importante da valutare riguarda il monitoraggio dei sentieri. Negli USA ma anche in parecchi distretti naturalistici Europei, vengono già messi in atto da tempo sistemi, basati su sensori di passaggio, che consentono di tracciare il numero di visitatori.

Per i sentieri escursionistici vengono posizionati sensori bidirezionali, mentre per i sentieri a uso esclusivo della MTB sono sufficienti sensori monodirezionali. La raccolta di questi dati permette di valutare alcuni indicatori che possono dare indicazioni importanti sulla pianificazione della manutenzione dei sentieri stessi. Una vera e propria “Predictive Maintenance” applicata al mondo dell’Outdoor!

Oggi giorno, con l’avvento di tecnologie tipiche della Industry 4.0, il costo e la disponibilità di tali sensori permetterebbe di attrezzare la rete sentieristica con una spesa assolutamente contenuta, con un percorso graduale che copra all’inizio i sentieri più “importanti” e battuti, per coprirne via via la totalità.

Inoltre sarebbe molto utile, come viene già fatto con successo in alcuni sentieri e in molte aree (es Parco dell’Aveto), predisporre in punti strategici (oltre che nei pannelli di segnaletica verticale), pannelli con QR Code che possano rimandare a informazioni sul percorso. Alcuni esempi:

- Un video caricato su YouTube, o altre piattaforme di condivisione video, che faccia vedere in presa diretta il percorso stesso ripreso con una action-cam
- Informazioni di carattere turistico (foto o testi), relative ad attrazioni lungo il sentiero (una chiesa, un’incisione rupestre, un manufatto antico, ecc)

Sarà inoltre opportuno garantire, una volta che la rete sentieristica sia stabilizzata, il monitoraggio della stessa, che consenta anche a tutti i potenziali utenti di verificare lo stato dei vari sentieri in modo da poter pianificare le loro escursioni in modo sicuro. I sentieri potranno essere filtrati per area (es. Mele-Turchino, Righi), per tipologia (es. Enduro, Cross-Country, Cicloturismo) e per difficoltà tecnica. Nell’immagine la mappa di monitoraggio disponibile per il Finalese

AREA	TIPOLOGIA		SKILL		
ALTA VAL BORMIDA	TUTTE LE TIPOLOGIE		TUTTE LE SKILL		
	EMTB		Tutte le skill		
APERTO	65 / Black and White	ALL MOUNTAIN	<=> 2.07 km	▲ 3 m ▼ 176 m	Alta Val Bormida VEDI
APERTO	92 / Base Nato	CROSS COUNTRY	<=> 2.65 km	▲ 19 m ▼ 379 m	Alta Val Bormida VEDI
APERTO	93 / H Veloce	ENDURO	<=> 2.80 km	▲ 0 m ▼ 297 m	Alta Val Bormida VEDI
APERTO	94 / Madre Natura	DOWNHILL / FREE RIDE	<=> 2.03 km	▲ 0 m ▼ 336 m	Alta Val Bormida VEDI
CHIUSO	95 / Crestino Pt.1	ntain	<=> 3.41 km	▲ 40 m ▼ 238 m	Alta Val Bormida VEDI
CHIUSO	96 / Crestino Pt.2	Enduro	<=> 3.32 km	▲ 0 m ▼ 546 m	Alta Val Bormida VEDI
APERTO	97 / 115	Enduro	<=> 1.40 km	▲ 0 m ▼ 238 m	Alta Val Bormida VEDI
CHIUSO	99 / Colla San Giacomo AV	Cross Country	<=> 4.76 km	▲ 26 m ▼ 80 m	Alta Val Bormida VEDI
CHIUSO	100 / Variante Crestino	Cross Country	<=> 0.95 km	▲ 9 m ▼ 101 m	Alta Val Bormida VEDI
CHIUSO	101 / Ingegnere	Enduro	<=> 3.77 km	▲ 0 m ▼ 547 m	Alta Val Bormida VEDI
CHIUSO	135 / Orco Colla San Giacomo	Cross Country	<=> 6.39 km	▲ 0 m ▼ 628 m	Alta Val Bormida VEDI
CHIUSO	136 / Colla San Giacomo-Rocche Gianche	Cross Country	<=> 2.40 km	▲ 178 m ▼ 1 m	Alta Val Bormida VEDI
CHIUSO	441 / Trail del Boccion	--	<=> 4.97 km	▲ 6 m ▼ 503 m	Alta Val Bormida VEDI
CHIUSO	442 / Cadotto	--	<=> 3.12 km	▲ 280 m ▼ 0 m	Alta Val Bormida VEDI
CHIUSO	443 / Little Dog	--	<=> 1.65 km	▲ 16 m ▼ 316 m	Alta Val Bormida VEDI

8.1.5 Percorsi Permanenti (tipo randoneè)

Il nostro territorio si presterebbe, date le sue caratteristiche, alla creazione di percorsi “permanenti” (percorribili sia in Mountain Bike sia con Bici da Strada) che consentano di unire le diverse macro-aree attualmente coperte dalle ASD.

Tali percorsi (sul modello ad esempio del Percorso Permanente dell’Eroica), permetterebbero ai turisti di attraversare il nostro territorio, eventualmente soffermandosi nelle macro-aree d’interesse attraversate, in un numero di giorni non definito e flessibile.

Un altro tipo di percorso permanente sarebbe il classico percorso “a tempo”, mediante iscrizione si riceve un badge che consente di rilevare il tempo di percorrenza, come ad esempio succede sulla salita al Colle Fauniera in Val Grana (CN).

Il Percorso Permanente sarebbe caratterizzato da:

- Specifica segnaletica
- Percorso principale con varianti (da percorrersi a seconda delle varie attitudini tecniche).
- Una serie di punti tappa, dove poter apporre un timbro su una credenziale, che darà diritto a un attestato.
- Sconti e agevolazioni nei punti di ristoro e pernottamento convenzionati.
- Mappe e cartine create ad hoc, con elenco punti ristoro, hot-spot culturali, macro-aree attraversate.
- Portale dedicato per l’iscrizione ed eventuale pagamento per ottenere traccia GPX del percorso, credenziale, buoni sconto, mappa, attestato finale.

Esempi:

- Percorso permanente dei Santuari del Ponente
- Grande Traversata Antola- Genova sulla Antica Via del Sale
- Percorso Cross-Country zona Righi
- Percorso Permanente del Parco del Beigua, da Tiglieto a Vesima (già tracciato come “Percorso 04” e dotato di cartellonistica specifica)

Vediamo un po’ più nel dettaglio uno di questi possibili Percorsi Permanenti.

Percorso Permanente dei Santuari del Ponente

Questo Percorso si svolge nel Ponente Genovese, partendo da Genova-Prà, risalendo la Val Branega e scendendo poi ad Acquasanta, dove si può visitare il Santuario omonimo, o anche effettuare una sosta alle Terme di Genova.

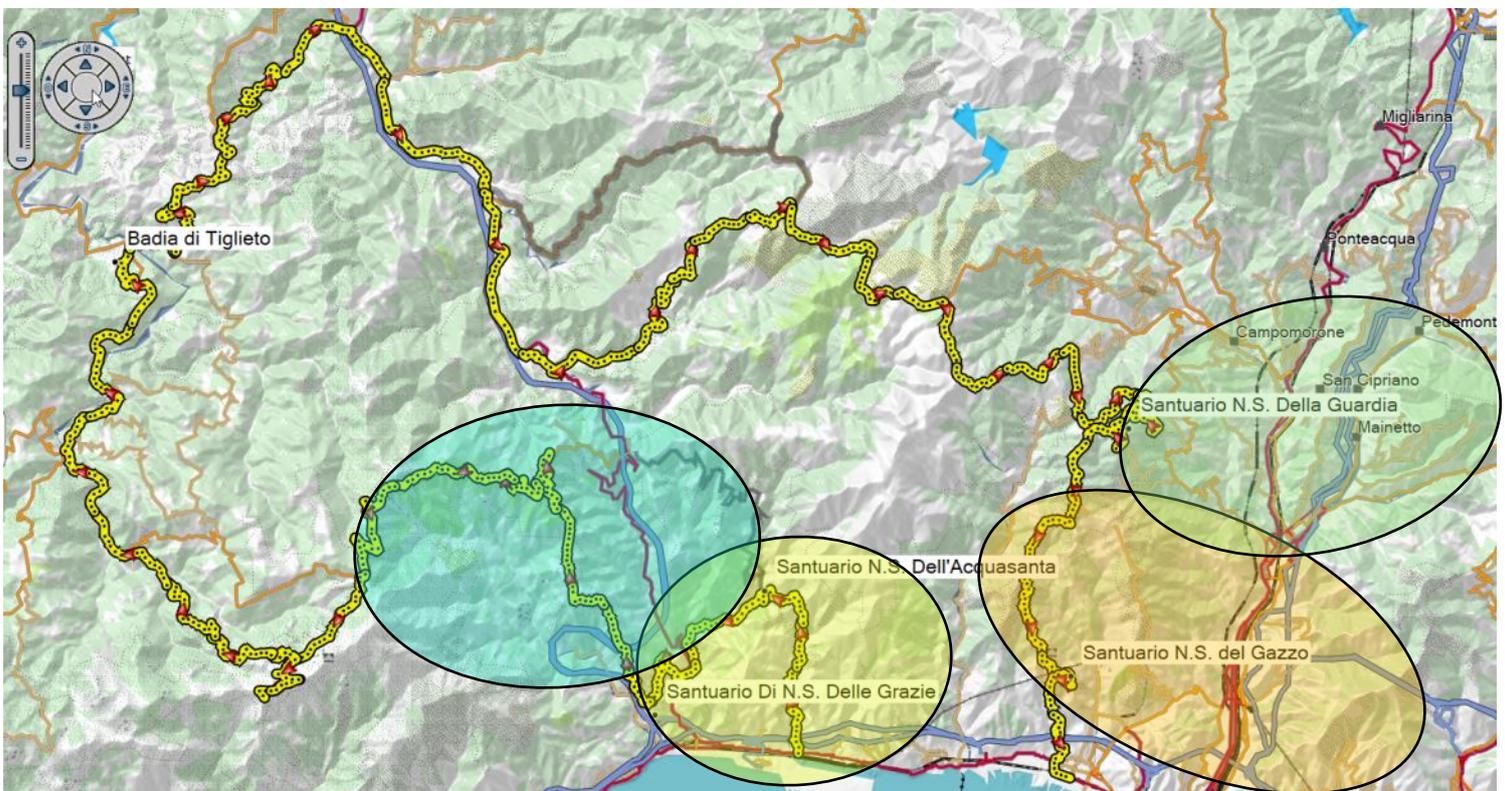
Da Acquasanta si scende in Val Leira per risalire poi sul crinale che divide la stessa valle dall'adiacente Val Cerusa. Sul crinale troviamo il secondo Santuario, N.S. delle Grazie, dove è possibile visitare le cripte dei marchesi Durazzo Pallavicini.

Si risale da qui l'Antica Via dei Giovi, un tempo unica via di accesso dal mare al versante padano, via del Sale e del Ferro. Si sale in contesto bucolico arrivando infine a raggiungere il crinale appenninico sull'Alta Via dei Monti Liguri.

Si incontra qui il Forte Geremia, forte ottocentesco recentemente ristrutturato che offre anche alloggio, e si segue poi l'AVML fino al Passo del Faiallo e oltre, fino ad arrivare nei pressi del Rifugio Argentea sopra Arenzano, superlativo punto panoramico su tutta la Riviera di Ponente. Da lì il Percorso sconfina in provincia di Savona, scendendo lungo una magnifica sterrata a Vara Inferiore e poi sulla SP fino a S. Pietro d'Olba. Da S. Pietro possiamo in breve, rientrando nel territorio della Città Metropolitana, arrivare a Tiglieto.

A Tiglieto è d'obbligo la visita al complesso della Badia Monumentale di Tiglieto.

Da Tiglieto il percorso ci fa arrivare in Valle Stura (deviazione facoltativa lungo i canyon della Val Gargassa), risalendo fino a Campo Ligure e poi a Masone. Da qui la strada ricomincia a salire, attraversando l'area di Prato Rondanino, fino ad arrivare al Parco Naturale delle Capanne di Marcarolo (altro breve sconfinamento, questa volta in provincia di Alessandria). Dalle Capanne ci portiamo sul magnifico altipiano dei Piani di Praglia. Qui possiamo, con una digressione, pedalare su un bel anello secondario fino ai Laghi del Gorzente. Da Praglia, il percorso si innesta quindi un'altra volta sull'AVML, che si segue fino alla Colla di Prorato, altro spettacolare balcone sul mare e sulla città.



Da Proratado possiamo quindi scendere in picchiata a Lencisa e risalire al Monte Figogna, dove troviamo il Santuario di N.S. della Guardia.

Da qui, puntiamo verso la costa, arrivando al Monte Gazzo sulla cui vetta sorge il Santuario omonimo. Dal Monte Gazzo infine scendiamo a Sestri Ponente.

Il percorso è lungo circa 126 km, con un totale di quasi 3000 m di dislivello positivo. Va percorso in Mountain-bike ma, con opportune varianti, potrebbe essere percorso anche in bici da strada o gravel-bike evitando i tratti su sterrato o sentiero.

Lungo il percorso si attraversano 4 aree gestite da alcune delle ASD che si occupano di mantenere la rete sentieristica. Può quindi essere visto anche come un lungo percorso di collegamento per chi voglia esplorare queste aree, suddividendo il viaggio in più giorni.

Qui sotto un ipotetico "RoadBook" di tale percorso, con le indicazioni sulle varie tappe in cui sarebbe possibile suddividerlo e con le cose più importanti da vedere.

KM	Arrivo - Destinazione	Tracciato	Cose da vedere
6	Prà Palmaro - Acquasanta	Asfalto	Val Branega – Santuario dell'Acquasanta Le Terme di Genova
11.5	Acquasanta – Santuario delle Grazie	Asfalto	Le Valli della Carta – Santuario della Grazie (cripta tombe Galliera)
22.2	Santuario delle Grazie – Forte Geremia	Asfalto - Sterrato	Antica via dei Giovi – Alta Via dei Monti Liguri Forte Geremia 
29.8	Forte Geremia – Passo del Faiallo	Asfalto	Alta Via dei Monti Liguri – Rifugio Faiallo 
33.5	Passo del Faiallo – Rifugio Argentea	Single Track Sterrato	Alta Via dei Monti Liguri – Rifugio Argentea
54.7	Rifugio Argentea – Vara Inferiore - Tiglieto	Asfalto - Sterrato	Strada della Bucastrella – Incisioni rupestri Badia Monumentale di Tiglieto 
79.2	Tiglieto – Rossiglione - Masone	Asfalto	Canyon della Val Gargassa Industria della filigrana a Campo Ligure Cascata del Serpente 
93.6	Masone – Capanne di Marcarolo - Praglia	Asfalto Sterrato	Area Naturalistica di Prato Rondanino Parco Naturale delle Capanne di Marcarolo Anello della Pace 
110.1	Praglia – Proratado – Lencisa – M. Figogna	Asfalto Sterrato	Itinerario E1/AVML Percorso della Guidovia 
120.3	M. Figogna - M. Gazzo	Asfalto Sterrato Single track	N.S. della Guardia Abbazia di Cassinelle Asosto di Bigiae
126.2	M. Gazzo – Sestri Ponente	Asfalto Sterrato	N.S. del Gazzo

Percorso Cross-Country XCO sui Forti di Genova

Questo tipo di percorso avrebbe una valenza diversa dal precedente, mantenendone comunque le caratteristiche principali. Il percorso potrebbe ricalcare, in parte, quello già definito e utilizzato (con un enorme successo di pubblico) nel 2017, quando venne organizzato il Campionato Nazionale Cross-Country (nella sua declinazione Olimpica) proprio nella zona dei Forti di Genova.

Nel Luglio 2017, infatti, con il patrocinio del Comune di Genova, regione Liguria e Genova Città Metropolitana, circa 600 atleti si esibirono nelle varie categorie con in palio il Campionato Italiano di specialità. Fra gli organizzatori anche la ASD Trail Crew Righi Valbisagno, che abitualmente mantiene i sentieri e i trails lungo i quali è stato definito il percorso di gara.

Un percorso permanente di questo tipo potrebbe essere utilizzato in molti modi:

- Free: i bikers seguono il percorso indicato da una segnaletica specifica permanente, in modalità free, senza nessuna implicazione di carattere “prestazionale”.
- Challenge mode: questa modalità prevede che si possa acquistare (presso punti vendita prestabiliti) un badge che permetta al biker che si voglia cimentare di registrare il tempo di percorrenza del percorso, e di poter visualizzare la sua performance su un portale dedicato (questa tipologia di tracciamento, viene già usata con successo da molti anni sulla salita del Colle Fauniera in Valle Grana, teatro di epiche imprese negli anni '90.) Il badge potrebbe essere one-shot oppure a scadenza, in modo da permettere al biker di potersi misurare col percorso più volte.
- Gara: come nel 2017, il percorso potrebbe essere teatro di gare per professionisti o amatori. Questo tipo di eventi nel Finalese (ad esempio le EWS Enduro World Series) attira migliaia e migliaia di appassionati.

8.1.6 Percorsi di Cornice

L'idea dei percorsi di “cornice” nasce per consentire di unire le diverse aree MTB, mediante tracciati ricavati utilizzando in maggioranza strade asfaltate ma anche sterrati o sentieri in zone extraurbane, che non abbiano una pendenza eccessiva per permettere a tutti di poterli percorrere in sicurezza nei due sensi.

In questo documento sono stati individuati in via preliminare alcuni percorsi, uno per la zona litoranea, con il compito principale di unire diversi comprensori mantenendo la vista mare o sulla città per la maggior parte del percorso, e uno nell'entroterra, che collega il percorso litoraneo con le aree MTB più interne, ricongiungendosi anche con l'arrivo del “trenino di Casella”, che passa lungo il percorso della Ciclovia Tirrenica.

Tali percorsi sono stati ipotizzati al fine di consentirne la percorrenza in entrambe le direzioni, garantendone l'approccio mediante strade asfaltate o sterrate. Il percorso litoraneo prevede inoltre alcune varianti nella zona urbana per permettere di affacciarsi sul mare e godere di una vista impareggiabile.

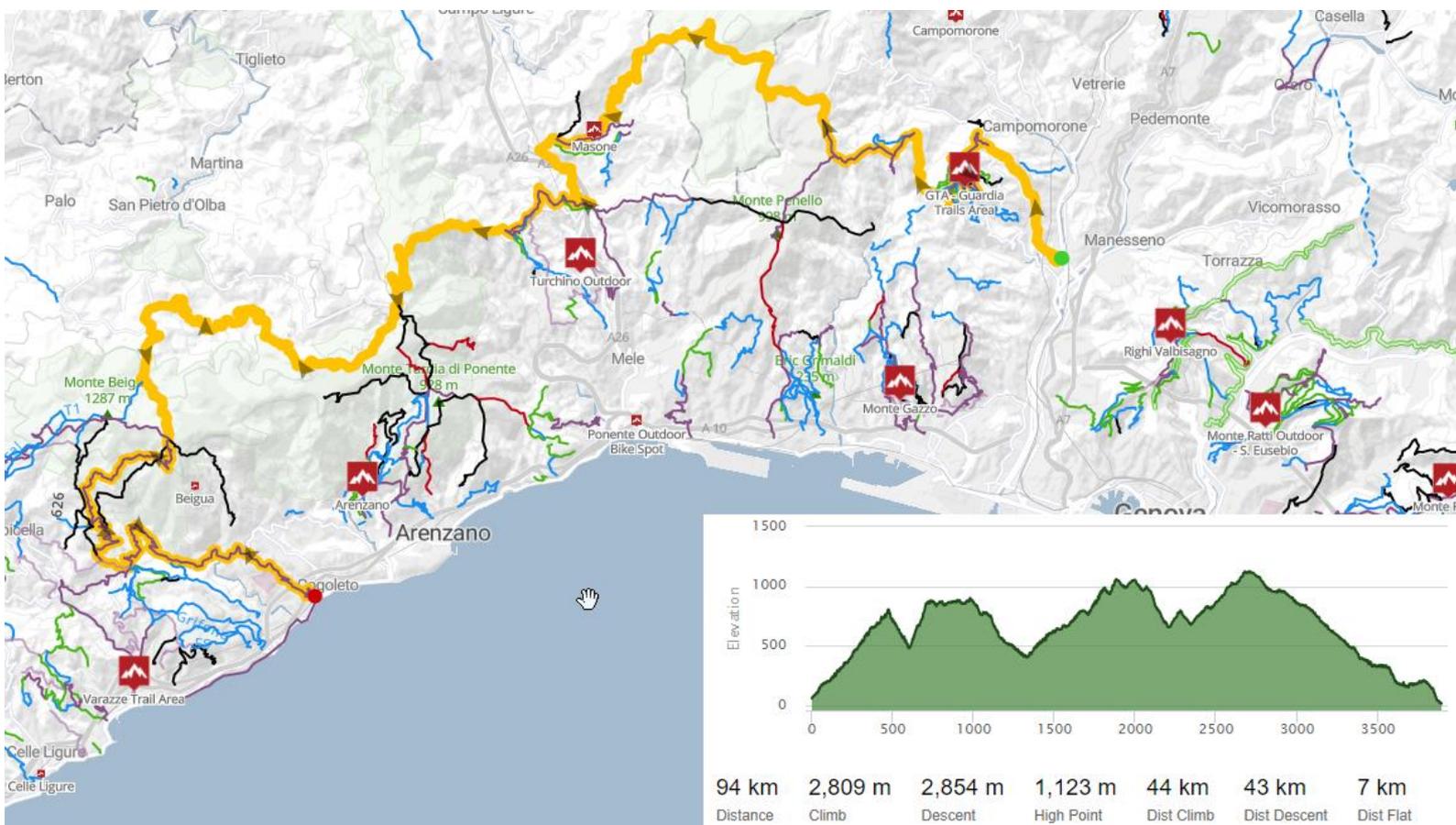
Lungo il percorso si snodano sentieri tecnici mantenuti dalle ASD, sui quali si potranno inoltrare i bikers più esperti in base al grado di difficoltà.

Altri percorsi con caratteristiche simili potranno poi essere studiati con criteri analoghi anche al fine di valorizzare itinerari storici già presenti e un tempo utilizzati per i trasferimenti di persone e merci dall'area urbana a quella dell'entroterra, ma ormai dimenticati a seguito del trasferimento del traffico sulle direttrici stradali di fondovalle. Uno di questi è l'esempio di cui al paragrafo 3.5, che con l'aiuto della conoscenza del territorio in capo alle Associazioni potranno essere recuperati alla cittadinanza e al turismo.

Nei percorsi ipotizzati, a parte qualche brevissimo tratto dove occorre portare la bici a mano, la continuità è garantita. Tuttavia sarebbe importante che questo tipo di sensibilità venisse aumentata in futuro, al fine di promuovere la creazione di nuovi percorsi extraurbani laddove sia necessario collegare diversi tratti disuniti ma utili a ricucire il territorio. E' classico l'esempio di strade sterrate realizzate per raggiungere case sparse, ma che si interrompono anche solo per brevi tratti (tipicamente per attraversare corsi d'acqua), salvo riprendere poco più in là laddove esista una casa nel raggio di qualche centinaio di metri.

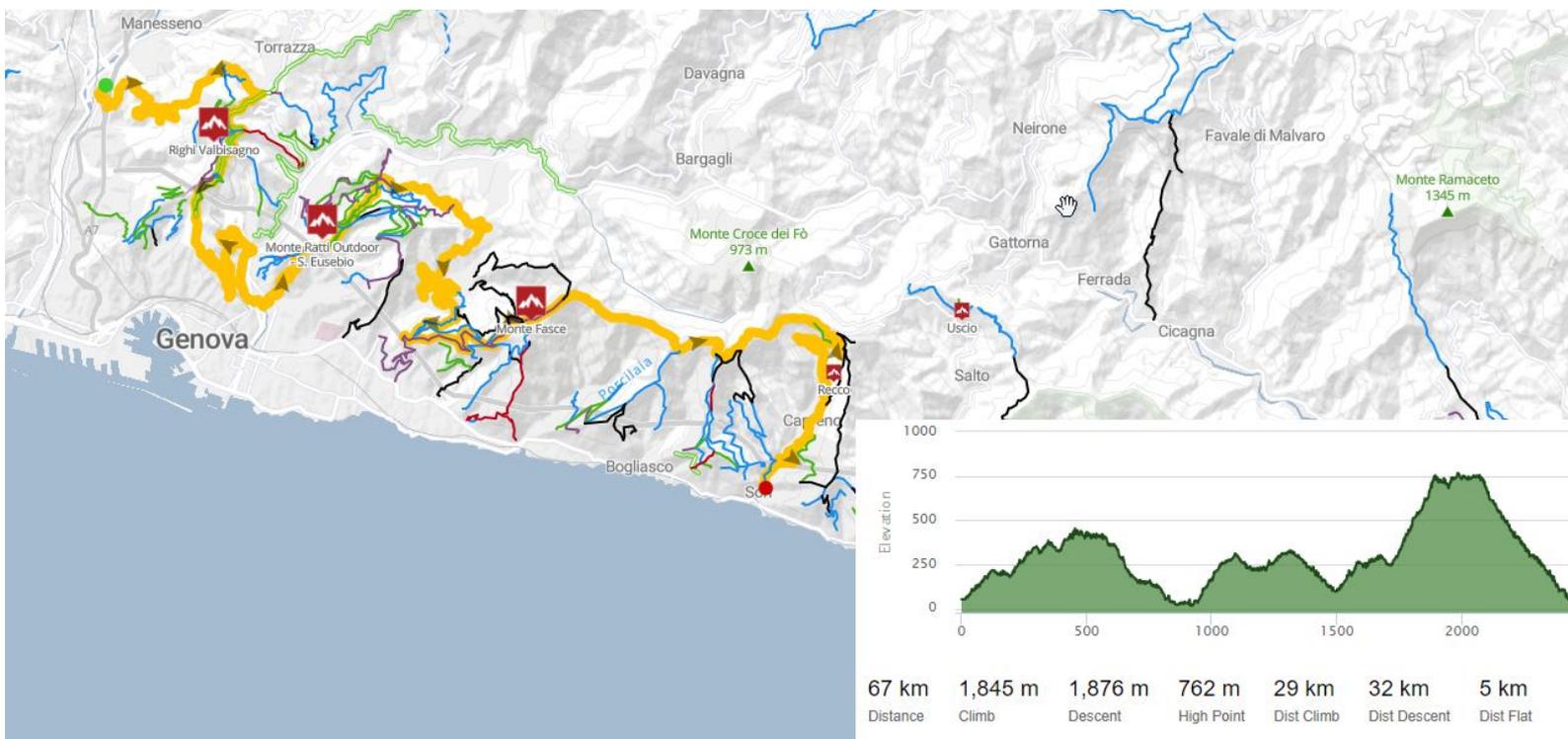
Inoltre è da considerare il caso di sentieri o sterrati, appartenenti alla REL, ma che date le non buone condizioni mal si prestano a far parte di questi Percorsi di Cornice, e che potrebbero essere invece recuperati appieno, migliorandone la ciclabilità, in molti casi assolutamente insufficiente (es il sentiero che dal Passo dal Faiallo scende al Passo della Gava, sale al Monte Tardie di Ponente e poi scende in picchiata a Genova-Vesima).

Percorso di Cornice del Ponente - Cogoleto - Bolzaneto



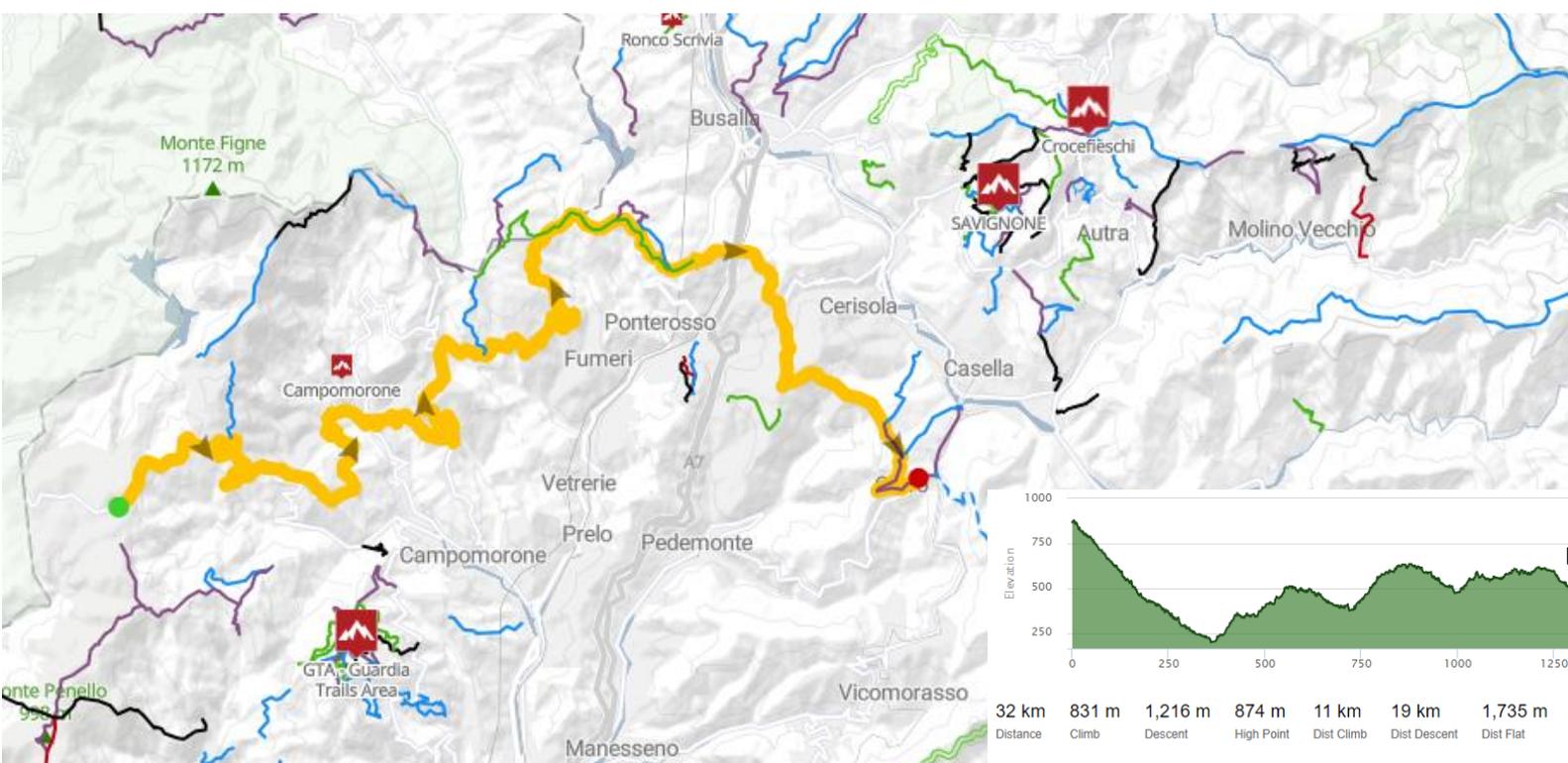
KM	Partenza - Destinazione	Tracciato	Cose da vedere
13.4	Cogoleto – Faie	Asfalto - Sterrato	Eremo del Deserto di Varazze
22.4	Faie - PratoRotondo	Sterrato	M. Beigua – I fiumi di pietra della AVML 
35	PratoRotondo – Vara Inferiore	Asfalto	Tappa di trasferimento 
42.8	Vara Inferiore – Passo del Faiallo	Sterrato	Alta Via dei Monti Liguri – Rifugio Argentea 
55.1	Passo del Faiallo – Passo del Turchino	Asfalto - Sterrato	Forte Geremia – Sacratio Martiri del Turchino 
67.5	Passo del Turchino – Capanne di Marcarolo	Asfalto	Area Naturalistica di Prato Rondanino Parco Naturale delle Capanne di Marcarolo Anello della Pace 
73.7	Capanne di Marcarolo - Praglia	Asfalto	Altopiano di Praglia – Laghi del Gorzente
82.6	Praglia – M. Figogna	Asfalto Sterrato Single Track	Itinerario E1/AVML – Santuario della Guardia 
94.5	M. Figogna - Bolzaneto	Asfalto Sterrato	Guidovia della Guardia 

Percorso di Cornice del Levante - Bolzaneto –Sori



KM	Partenza - Destinazione	Tracciato	Cose da vedere
9.55	Bolzaneto – Valico di Trensasco	Asfalto	Forte Diamante – Ferrovia Genova-Casella
23.3	Valico di Trensasco - Righi - Marassi	Asfalto - Sterrato	Via dell'Acqua – Forte Puin – Forte Begato Forte Castellaccio - Righi
30	Marassi – S.Eusebio	Asfalto - Sterrato	Forte Quezzi - Forte MonteRatti
42.8	S.Eusebio – Apparizione	Asfalto - Sterrato	Tappa di trasferimento
57.4	Apparizione – Case Cornua	Asfalto	Monte Moro – Monte Fasce
67.1	Case Cornua – Sori	Asfalto	Tappa di trasferimento

Percorso di Cornice Nord - Praglia – Crocetta d'Orero



Questo terzo Percorso di Cornice, consente di raggiungere i sentieri e i trails in Alta Valle Scrivia e in Valbrenna, congiungendosi a Crocetta d'Orero con la Ciclovía Tirrenica.

8.1.7 Percorsi Storici

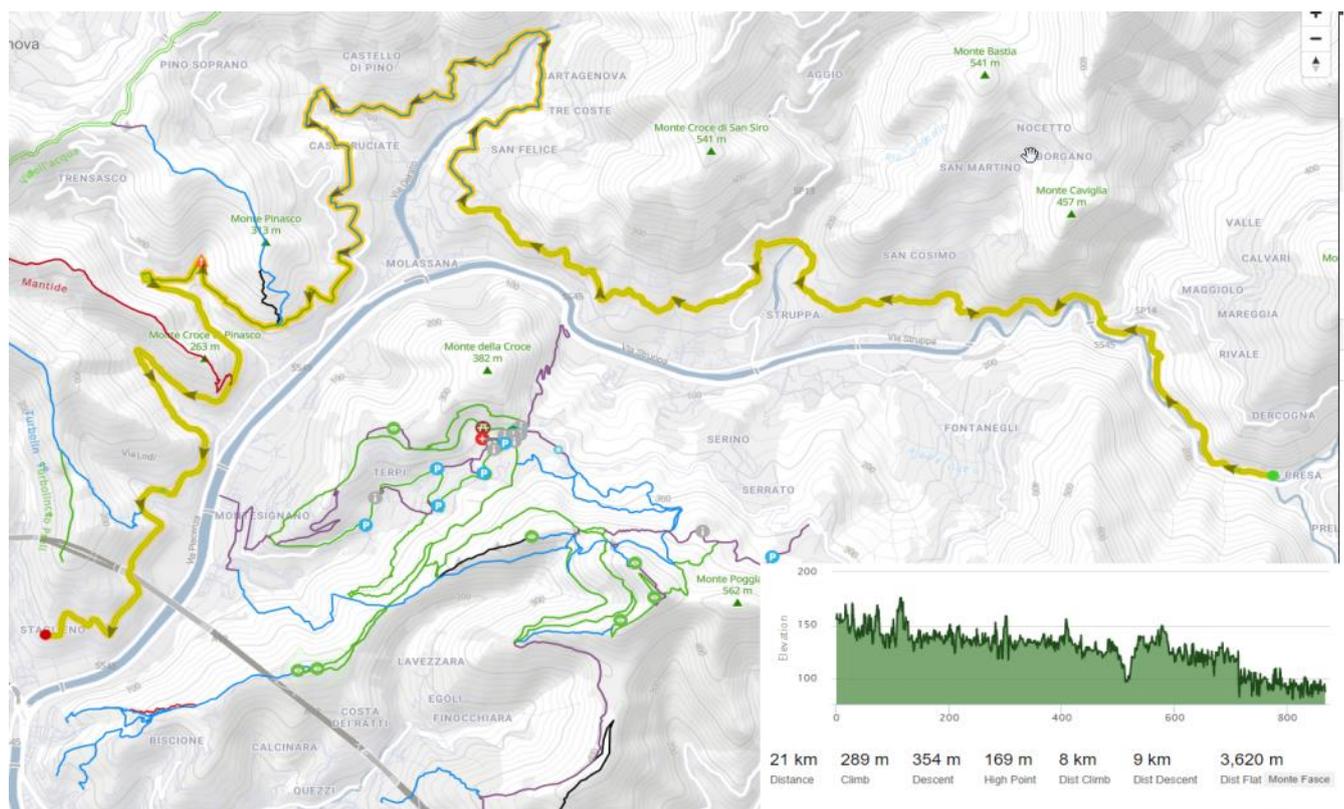
Un'altra tipologia di percorsi ciclabili che sarebbe molto interessante recuperare integralmente o creare ex-novo, sono i Percorsi Storici.

Il più importante probabilmente è il Percorso dell'Acquedotto Storico di Genova (parzialmente già recuperato ma che andrebbe maggiormente pubblicizzato e in alcuni punti reso più fruibile).

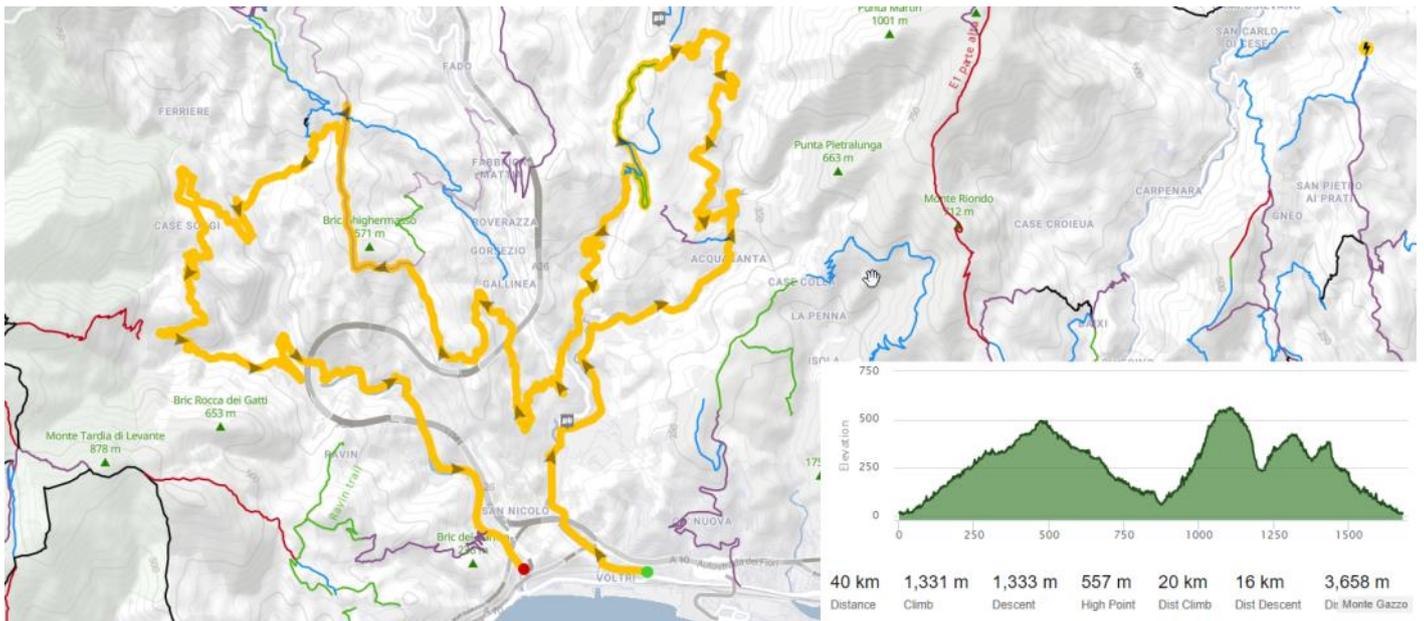
Altro percorso importantissimo è quello dei Forti di Genova.

Ce ne sono poi altri, meno noti, ma che sicuramente potrebbero essere messi a sistema, come il Percorso della Carta fra le Valli Leira e Cerusa nel Ponente Genovese, o la Via del Ferro, che partirebbe da Voltri e scavalcando l'Appennino nei pressi della Colla di Cerusa arriverebbe a Tiglieto (già indicata fra i Percorsi Permanenti).

Esempio 1: Percorso dell'Acquedotto Storico di Genova



Esempio 2: Percorso dell'Industria Cartaria del Ponente



8.1.8 Percorsi ad anello in zone periurbane

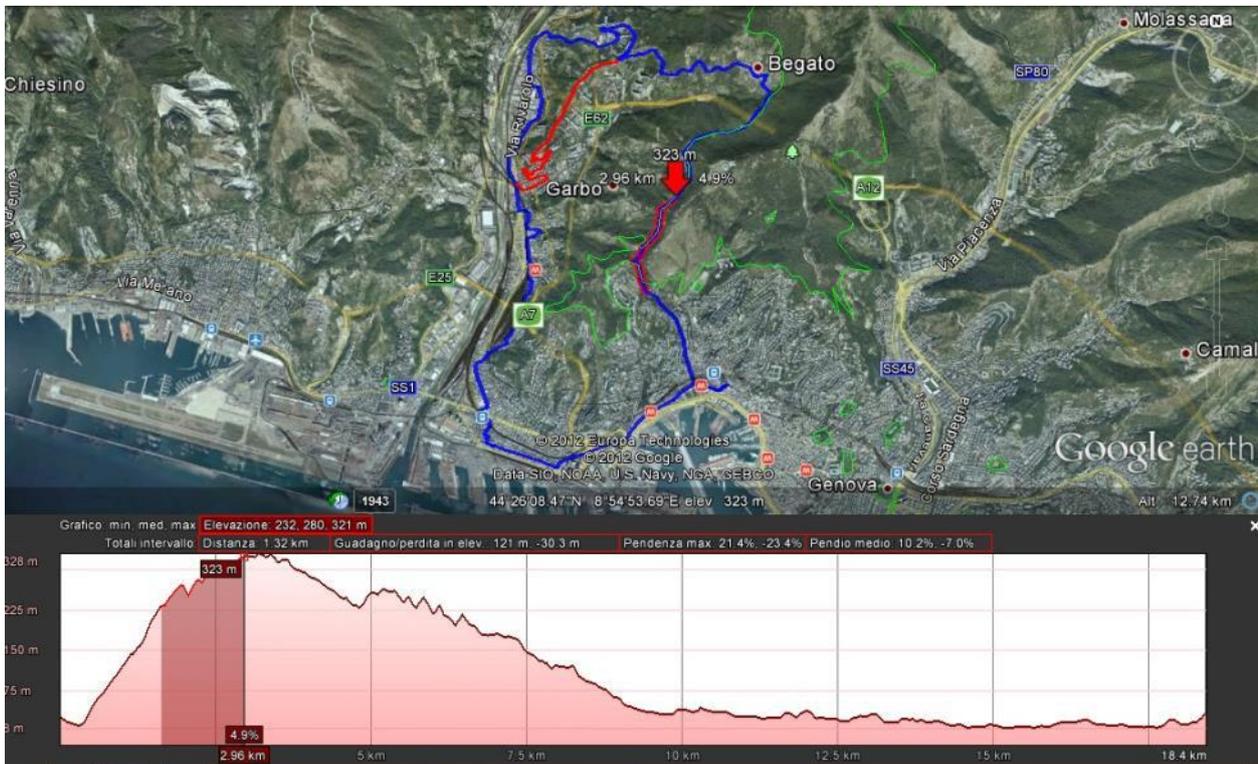
Non necessariamente i percorsi extraurbani o collinari devono essere tutti su sedime sterrato o sentieristico.

Alcuni percorsi molto panoramici possono essere realizzati in zone di forte interesse in quanto vicini al centro, ma al contempo collinari e panoramici.

Un esempio, replicabile anche in altri contesti ove possibile, è quello del percorso segnalato nell'articolo di cui al link seguente, che corre lungo strade asfaltate ma panoramichissime:

<https://anemmuinbiciazena.wordpress.com/2012/11/20/in-bici-pieghevole-da-principe-a-begato-con-la-cremagliera-di-granarolo-e-ritorno-in-vallata/>

Questo percorso, inoltre, riveste anche la particolarità di rivitalizzare un contesto urbanisticamente degradato, ma situato in aree paesaggisticamente interessanti. Gli abitanti della zona potrebbero trovare un nuovo slancio vitale nell'utilizzo quotidiano della bicicletta per gli spostamenti urbani.



Viene qui ipotizzato un percorso per raggiungere Begato 2 usando la cremagliera di Granarolo, e tornare poi a Principe passando dal fondovalle. E' un percorso che potrebbe essere usato giornalmente come percorso casa – lavoro da chi abitasse a Begato 2 (e quindi in quota) e dovesse trasferirsi al lavoro in zona centro. La mattina potrebbe scendere in bici passando in fondovalle e la sera tornare in quota usando la cremagliera e trasformando il proprio percorso casa – lavoro in un piacevole momento di svago quotidiano.

Ovviamente il percorso sarebbe percorribile anche **dal turista** che voglia conoscere meglio anche l'immediato entroterra di Genova o dallo **sportivo poco allenato** che voglia togliersi dal traffico e percorre una breve salita respirando aria pura ed ammirare il panorama genovese.

8.1.9 Convivenza pacifica e codice comportamentale sui sentieri

Le regole di comportamento della mountain bike del Codice NORBA sono 10 principi e regole di buon senso, che possono essere declinate per il nostro territorio, nel modo che troviamo anche sul sito di alcune delle ASD genovesi aderenti al progetto.

N.O.R.B.A., National Off Road Bicycle Association, è un'associazione che nasce negli USA e che dal 1983 promuove lo sport della Mountain Bike. Tra le sue numerose attività, c'è anche la redazione del cosiddetto Codice NORBA, un galateo di regole e principi riconosciuti a livello internazionale.

Tali regole dovrebbero essere fatte ben presente ai ciclisti tramite cartellonistica adeguata, posizionata in punti strategici, e possibilmente anche sugli opuscoli, mappe e altri tipologie di supporto cartaceo che potranno essere forniti ai bikers e cicloturisti presso info-points, negozi specializzati o comunque strutture aderenti al progetto (e.g. ristoranti, B&B, Hotels).

Il Codice NORBA

Dal sito <https://www.mtbtech.it/2017/01/codice-norba-il-regolamento-per-le-mountain-bike/>

Il **Codice NORBA**, di cui vedete i dieci punti in grassetto in lingua originale (versione compatta), è appunto **una raccolta di norme di buon comportamento** che favoriscono l'**immagine di questo sport**, oltre che la **sicurezza di chi lo pratica**, ma non solo.

1. ALWAYS GIVE PRIORITY TO NON-MOTORIZED HIKERS (BOTH DOWNHILL AS UP) Dare la precedenza agli escursionisti non motorizzati

Sembra una pratica scontata ma non sempre viene automatico farlo. Eppure è **fondamentale** perché le persone giudicano la mountain bike dal comportamento delle persone che la praticano. A chi non è mai capitato di vedere padri di famiglia fare scudo alla propria prole al vostro arrivo a bordo della bici? A me è successo ed è stato imbarazzante perché, nonostante avessi moderato la velocità, mi ha fatto sentire "pericoloso", quando in realtà la mia reputazione era già stata definita da qualche altro biker **evidentemente poco rispettoso**. Nota: **anche in salita la precedenza va data ai pedoni**.

2. DECREASE YOUR SPEED AND USE CAUTION WHEN YOU MEET OTHER TOURISTS (MANHOLE) Ridurre la velocità e prestare attenzione quando s'incontrano altri escursionisti

La velocità, sinonimo di adrenalina ma anche di pericolo. La velocità fa la differenza tra una caduta che fa sorridere i presenti e una visita in terapia intensiva. E' fondamentale moderare la velocità quando vediamo delle persone sui sentieri, **e fare in modo che possano accorgersi della nostra presenza** prima del nostro arrivo.

3. ALWAYS CHECK YOUR SPEED IN ORDER NOT TO ENDANGER OTHERS AND THEMSELVES. Regolare sempre la velocità per non mettere in pericolo gli altri e se stessi

Sempre in tema velocità, è importante regolarla anche in relazione al terreno ed alla visibilità. **Nell' affrontare le curve per esempio**, bisogna valutare la possibilità di trovare qualcuno in traiettoria. Inoltre va considerato **il grado di esperienza** di ciascuno.

4. **NEVER LEAVE THE MARKED TRAILS. Rimanere sui percorsi già tracciati**

Rimanere su percorsi già tracciati, oltre a **limitare l'impatto che inevitabilmente causiamo** a vegetazione e terreno, ha anche altri vantaggi in merito alla sicurezza. Per esempio in caso sia necessario chiamare i soccorsi, sarebbe sicuramente più semplice per i volontari trovarvi lungo un sentiero tracciato, piuttosto che in qualsiasi altro luogo. Inoltre evitando di tagliare per terreni molli **si limita l'erosione causata dallo scorrimento delle acque piovane** che dovessero trovare un manto erboso abraso.

5. **DO NOT HARASS AND FRIGHTEN WILD OR DOMESTIC ANIMALS. Non spaventare gli animali, sia domestici che selvatici.**

Va dato loro il **tempo di spostarsi dalla vostra strada**. Mi viene in mente che spesso i sentieri attraversano i pascoli, e in quel caso **siamo noi gli ospiti**. Io non me la sento di dare fastidio a degli animali che pesano quasi come una piccola utilitaria.

6. **DO NOT LEAVE OR BURY THE WASTE. Non lasciare rifiuti**

Non dovrebbe nemmeno essere necessario scrivere regole del genere, che **dovrebbero già essere impresse nelle nostre menti** e automatiche. Tuttavia succede di trovare rifiuti di ogni genere tra i nostri amati boschi. **Portate con voi i vostri e, se possibile, raccogliete quelli abbandonati dagli altri.**

7. **RESPECT THE PUBLIC AND PRIVATE PROPERTY. Rispettare le proprietà pubbliche e private.**

Eventuali cancelli vanno lasciati così come sono stati trovati. Qualora sia possibile, sarebbe buona norma chiedere il permesso di entrata nei terreni privati. Oltre ad essere una **regola di buona educazione**, fa piacere a chiunque che venga rispettata la propria persona e relativa proprietà. Ne guadagna in immagine lo sport e tutti i biker;

8. **ALWAYS TRY TO BE SELF-SUFFICIENT AND APPROPRIATE TO YOUR LEVEL. Essere sempre autosufficienti ed essere coscienti del proprio livello di preparazione.**

Essere sempre autosufficienti è importante sia per la sicurezza che per la soddisfazione personale. **Lunghezza e difficoltà dei percorsi vanno scelte in base a capacità personale**, equipaggiamento, terreno, condizioni meteorologiche esistenti e quelle previste. Faccio l'esempio di un qualsiasi corso o gita organizzata. Se mentiamo a noi stessi sulle nostre capacità, potremmo rovinare il giro a tutto il gruppo o ancora peggio incorrere in incidenti e mettere in una brutta posizione istruttori e/o organizzatori. **Il fatto che ci sia personale qualificato a "vegliare" su di noi non ci autorizza a prenderci rischi che non siamo capaci di gestire! Concordate?**

9. **AVOID TRAVELING ALONE ESPECIALLY IN REMOTE AREAS. Non viaggiare da soli in zone isolate e se si devono coprire lunghe distanze.**

Riprendendo un concetto che ho esposto nel punto precedente, mi viene in mente l'esempio di un canyon strettissimo e profondo in cui sarebbe emozionante infilarsi in bici. Se doveste ferirvi in un posto del genere, i soccorritori avrebbero un bel daffare a tirarvi fuori. **Comunicare la destinazione e il programma di viaggio a qualcuno** (familiari o amici) è una scelta molto saggia in quanto darebbe la possibilità di partire da qualcosa di certo per le ricerche in caso d'incidente. Una mia personale interpretazione è anche quella di andare controcorrente rispetto alla fiducia incondizionata che ormai abbiamo nella tecnologia. **Ricordiamoci che le batterie si scaricano, gli apparecchi in genere soffrono le temperature molto calde e quelle molto fredde oltre che l'umidità. Non sempre i luoghi che frequentiamo sono coperti da segnale, rete telefonica ma anche quella GPS non è del tutto infallibile.** La cosa più ragionevole è integrare il nuovo con il vecchio perché una bussola e una cartina hanno un peso irrilevante quando si parla di sicurezza;

10. **TO MINIMIZE THE IMPACT ON THE ENVIRONMENT THAT SURROUNDS US.**

Rispettare la filosofia del ciclo-escursionismo volta al minimo impatto con la natura.

Possiamo benissimo limitarci a scattare fotografie e soprattutto fare attenzione a **minimizzare i segni del nostro passaggio. Portiamoci via solamente i bei ricordi**, anche se non credo serva dirlo. Ossessionati come siamo dal peso di qualsiasi cosa ci portiamo dietro, non penso venga voglia di mettere pietre nello zaino.

Compresi i principi del **Codice NORBA, condivisi a livello internazionale** da molte associazioni compresa I.M.B.A., essi sono di facile applicazione e portano beneficio in maniera concreta all'immagine del nostro sport, alla sicurezza e alla natura. Sentieri sempre più affollati e norme ambientali sempre più severe potrebbero un giorno costringerci in spazi dedicati, come sta già succedendo per altri sport che hanno un impatto ambientale non trascurabile.

8.2 Integrazione con reti di trasporto esistenti

Il sistema della rete sentieristica, unitamente ai «Percorsi Permanenti», ai «Percorsi di Cornice» e alle Ciclabili Urbane, deve essere sostenuto da una efficace rete di Sistemi di Trasporto integrati.

Punti fondanti di tale Sistema di Trasporto integrato sono:

- Il potenziamento delle **tratte collinari del trasporto pubblico** su gomma, aumentando la possibilità di trasporto bici (ganci esterni, carrelli).

- Lo sfruttamento del sistema di **funicolari e cremagliere** per portare i bikers in quota, raggiungendo le macro-aree sentieristiche.
- Lo sfruttamento delle **linee ferroviarie** (rete RFI litoranea, rete RFI Val Polcevera, Linea RFI Genova - Acqui Terme, linea AMT "trenino" Genova - Casella), con vagoni adibiti al trasporto bici in numero adeguato.

Ogni comprensorio gestito dalle diverse ASD dovrebbe essere raggiungibile avvicinandosi utilizzando mezzi pubblici qualora esistenti.

Qui di seguito verranno portati alcuni esempi divisi per tipologia di trasporto.

8.2.1 Bus collinari

Per fare un esempio in ambito urbano la zona di S. Eusebio (ASD Genova MTB S Eusebio) è raggiungibile in via teorica tramite i capolinea dei bus:

- 67 e 604 (Camaldoli), che porta ai sentieri della zona della Cava, Forte Richelieu, Forte Ratti, partendo da S. Fruttuoso il primo e Genova Brignole il secondo.
- 656, Marassi (Via Fea) - C.so Sardegna - Via Canevari - Staz. Brignole
- I15/0 S. Eusebio - Bavari - Palazzo della Salute "Doria"

Questi mezzi potrebbero essere dotati di supporti per le bici esterni al mezzo, o di carrelli appositi qualora il traffico di fruitori ne giustifichi l'installazione.

L'utilizzo del rack sui bus è pratica ampiamente diffusa, così come riportato nell'articolo di BikeItalia, che si allega: <https://www.bikeitalia.it/biciclette-sugli-autobus-indagine-e-case-history-dal-mondo/>

Questo utilizzo non si ravvisa pericoloso né oneroso per l'autista, anche perché chi lo utilizzerebbe potrebbe recarsi al capolinea di fondovalle, e starebbe sul bus fino al capolinea di monte, senza necessità di intervento dell'autista nelle tappe intermedie.

L'utilizzo del carrello è stato effettuato in via sperimentale nel 2019 da Genova a Torriglia e si allega qui il link all'evento che ha dato il LA alla sperimentazione: <https://www.cittametropolitana.genova.it/it/news/webnews/bike-bus-dallantola-allaveto-un-servizio-atp-gli-appassionati-mtb>

Si ribadisce la richiesta di FIAB per la quale tutti i bus dell'ATP che raggiungono le valli dovrebbero essere dotati di porta bici posteriori incominciando dalle zone che non sono servite dal treno.

8.2.2 Ascensori pubblici

E' necessario incrementare il numero degli ascensori a servizio della cittadinanza che risiede sulle alture e questi nuovi impianti, dovrebbero poter trasportare agevolmente le biciclette.

L'ascensore di Castelletto ponente, dovrebbe essere modificata per permettere di posizionare le biciclette nella zona che attualmente è interdetta ai pedoni, in modo tale da non creare intralcio.

Si allega di seguito uno studio sulla potenzialità di tale ascensore in termini di sinergia con la bicicletta:

<https://anemmuinbiciazena.wordpress.com/2012/07/14/potenzialita-dellascensore-di-castelletto-ponente/>

Sul tema della bicicletta in sinergia con gli ascensori pubblici si allega un'analisi effettuata sul territorio genovese:

<https://anemmuinbiciazena.wordpress.com/2012/02/09/smart-mobility-in-genoa-idee-in-liberta/>

8.2.3 Funicolari

La funicolare Zecca – Righi

Sempre più richiesta per raggiungere i percorsi di MTB sulle colline, dovrebbe essere dotata di un rimorchio o altra struttura esterna atta al trasporto delle bici.

In alternativa, e per iniziare, si potrebbe dedicare un'intera cabina delle due presenti, al trasporto delle biciclette MTB, con una frequenza di un'ora circa, e una mezz'ora negli orari mattutini del week-end.

Questo consentirebbe di ridurre al minimo l'interferenza con gli utenti della funicolare, ma consentire al contempo un'adeguata risposta alla richiesta di MTB.

Resterebbe invece la fruibilità attuale per le biciclette che non siano MTB, in modo tale da consentire ai residenti i trasferimenti presso le loro dimore poste in quota.

Cremagliera di Granarolo

La bellissima cremagliera di Granarolo potrebbe fungere da mezzo di risalita per le biciclette dirette in zona Begato alta, qui di seguito si riporta uno studio di tale situazione:

<https://anemmuinbiciazena.wordpress.com/2012/11/20/in-bici-pieghevole-da-principe-a-begato-con-la-cremagliera-di-granarolo-e-ritorno-in-vallata/>

Anche in questo caso si potrebbe dedicare una corsa ogni tot tempo a chi porta una bicicletta, in modo da evitare di interferire troppo con le altre utenze sprovviste di bicicletta.

8.2.4 Rete ferroviaria Nazionale

Sul tema della MTB in ambito urbano, si evidenzia come siano fondamentali alcune tratte che possano permettere di portare gli utilizzatori con la loro bicicletta in prossimità delle aree dove sono situati i comprensori delle ASD.

In particolare, come si può meglio vedere nell'immagine le reti più interessanti sono quelle che collegano la città di Genova alla costa (rete litoranea), e quella che collega **Genova con Acqui Terme** passando per una interessantissima rete ferroviaria realizzata arditamente mediante una rete di gallerie e di ponti, e che consente di arrivare in quota in località molto prossime ai comprensori MTB del ponente fino ad Acquasanta e Mele passando per Genova Borzoli, Genova Costa di Sestri P., Genova Granara, e poi più su in valle Stura in località Campo Ligure, Rossiglione, Ovada.

E' pertanto evidente che tali tratte dovranno essere potenziate per permettere e promuovere il trasporto delle biciclette e di eventuali turisti che vogliono avvicinarsi alle aree dei trails, nelle cui vicinanze vengano noleggiate biciclette.



8.2.5 Trasporto metropolitano gestito da AMT

Il Trenino di Casella, che collega Genova a Casella nell'entroterra passando per un percorso montano panoramico in località silvane e da valorizzare, dovrebbe mettere in composizione fissa nel week end la carrozza porta bici che già possiede e che viene ora utilizzata solo su richiesta di gruppi.

Le composizioni dei giorni feriali dovrebbero invece prevedere la possibilità per i pendolari di caricare la bici in uno spazio polifunzionale dotato di strapuntini, appositamente creato.

Qui di seguito si riporta un'analisi preliminare effettuata proprio sulla potenzialità di questo trenino per portare in quota pendolari e turisti:

<https://anemmuinbiciazena.wordpress.com/2012/09/16/trenino-di-casella-bici-una-risorsa-per-pendolari-e-turisti/>

Al fine di collegare il percorso di cornice che corre lungo Via San Pantaleo, e che potrebbe collegarsi più a monte con il bellissimo e suggestivo percorso dell'acquedotto storico, il sedime che corre lungo la ferrovia nel primo tratto tra San Pantaleo e l'attacco del percorso denominato "TurboLince", potrebbe essere in parte convertito in pista ciclabile montana. In questo modo si collegherebbero alcuni punti che sono stati devastati in passato per la realizzazione dell'autostrada in località Veilino e che difficilmente possono essere ricuciti a causa della antica demolizione del paesaggio.

Il trenino di Casella, è anche in grado di portare in quota i ciclisti e trasferirli su tutti i percorsi in discesa nell'area Righi-Valbisagno (**Turbolince, Mantide e Pinasco**), e che scendendo dai quali si può poi percorrere l'acquedotto storico a monte fino alla Presa.

8.3 Nuovi sistemi di trasporto (ipotesi preliminari)

Altri tipi di sistemi di trasporto che potrebbero essere messi in opera (ex-novo o ripristinando opere dismesse o esistenti ma da ristrutturare) per portare in quota i ciclisti possono essere di diverso genere; in particolare si annoverano i seguenti casi possibili:

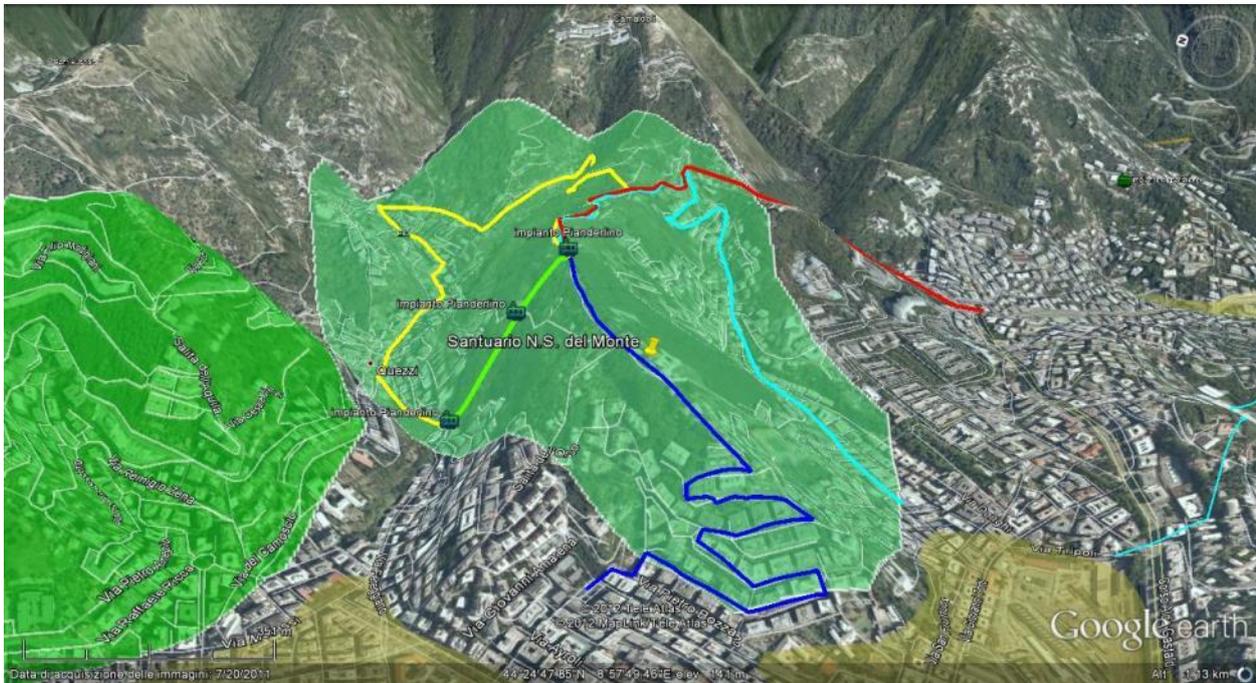
8.3.1 Cremagliere / funicolari

Funicolare Via Fereggiano – Pianderlino

Si riporta un'analisi preliminare effettuata per la realizzazione di un sistema di risalita in zona Quezzi, che potrebbe fungere da grande attrattore per **gli appassionati della MTB** nella zona gestita dalla ASD "Genova MTB Sant'Eusebio" ovvero nella zona di Sant'Eusebio/Quezzi ma anche al contempo per i turisti a piedi che vogliono **vedere la**

città dall'alto da una nuova angolazione insolita, in una zona molto panoramica ma storicamente non valorizzata. Qui il link a un articolo scritto a suo tempo:

<https://anemmuinbiciazena.wordpress.com/2012/02/20/la-bicicletta-come-soluzione-della-congestione-urbana-la-bassa-valbisagno-un-caso-emblematico/>



In questo articolo è riportato anche un interessante collegamento che potrebbe portare, via monti, a collegare la vallata del Fereggiano, con quella dello Sturla in zona Borgoratti. In un futuro non molto lontano i ciclisti urbani propensi all'uso della bici anche in zone montane, magari con l'utilizzo di una e-bike, potrebbero sviluppare l'interesse per muoversi tra zone urbane anche abbastanza distanti passando per la viabilità ordinaria, ma meno lontane utilizzando percorsi montani e soprattutto meno inquinati e molto più interessanti dal punto di vista della piacevolezza.

Un impianto in questa zona potrebbe essere costituito da una **cremagliera** o una **funicolare**, con una stazione intermedia, **nei pressi della serra** di Via del Monte.

Indicativamente questo **bacino di utenza** (consideriamo i **residenti** in zona al ritorno verso casa) si può stimare intorno ai **18.000 abitanti** di cui circa **10.000 potenziali ciclisti urbani**, ovvero circa il **26% del totale dei residenti del Municipio Bassa Valbisagno** che si muovono per lavoro o studio tra le 6.30 e le 9 di mattina.

8.3.2 Mountain bike to work

E' ormai prassi consolidata che gli amanti dell'outdoor (qualora abbiano la possibilità di rassettarsi sul posto di lavoro e magari farsi una doccia, facility questa peraltro già richiesta fortemente da FIAB ai vari Mobility Manager delle aziende del territorio), cercano disperatamente **percorsi periurbani montani che gli permettano di unire l'utile al dilettevole recandosi al lavoro**, sfruttando il tempo di trasferimento per praticare il loro sport preferito, lontano dal brusio delle vallate, dallo smog e dal caos urbano.

Tale prassi **dovrebbe poter essere fortemente incentivata** anche allo scopo di **ridurre la congestione** delle vallate, e **incentivare la salute** psicofisica dei lavoratori e dei cittadini.

In particolare si riporta un esempio di percorsi abitualmente utilizzati da uno di questi entusiasti amanti del “**mountain-bike-to-work**” genovese:

- Castelletto – Righi - Pino Soprano - Via Lungotorrente Secca in Valpolcevera.
- Castelletto – Righi – Forte Begato – Piani di Fregoso – Garbo – Certosa.
- Castelletto – Via Carso – Via San. Pantaleo - Sant’Antonino – Staglieno – Gavette.
- Castelletto – Righi – Osteria delle Baracche – acquedotto – costa di Preli – Gavette.

Ovviamente molti altri potrebbero essere utilizzati a seconda delle rispettive zone di abitazione e di lavoro.

Questo tipo di **mobilità innovativa** dovrebbe poter essere incentivato nell’ottica di minimizzare i trasferimenti di fondo valle, **ridurre il congestionamento del traffico**, dare una valida alternativa a molte persone che potenzialmente potrebbero essere interessate tra i residenti, e fornire a chi volesse venire a vivere in città una **buona attrattiva** e una **nuova prospettiva di abitabilità**.

8.3.3 Ciclabili lungo viadotti

Nel mondo sono tanti gli esempi di viadotti che sono stati utilizzati per trovare lo spazio per inserire una ciclabile in zone dove altrimenti sarebbe stato molto difficile o impossibile realizzarla.

Nel presente paragrafo si riportano diversi link ad altrettanti **lavori effettuati su viadotti** per la realizzazione sinergica di piste ciclabili protette, che sono diventate in alcuni casi o si apprestano a divenire **attrazioni turistiche**. Si pensi ad esempio alla suggestione che ebbe già a suo tempo l’Architetto Renzo Piano quando ipotizzò un ponte sul Polcevera con corsie pedonali ai lati, poi non realizzate. Oppure alla imminente necessità di ristrutturare il viadotto della Valbisagno che potrebbe ospitare tra le due carreggiate una ciclabile sospesa, con un minimo onere realizzativo rispetto al costo della ristrutturazione.

- <https://mariomcuomobridge.ny.gov/explore-bridge-path>
- <https://www.mercurynews.com/2019/11/17/long-awaited-richmond-san-rafael-bridge-transbay-bike-lane-opens/>
- <https://licpost.com/bicycle-advocates-petition-for-dedicated-bike-lane-on-queensboro-bridge>
- <https://www.baybridgeinfo.org/path>
- <https://www.marinij.com/2020/02/25/richmond-san-rafael-bridge-data-bike-lane-more-popular-on-weekends/>

- <https://solaredition.com/bike-lane-was-covered-with-solar-panels-in-the-sejong-city-of-south-korea/>

Questo è invece un link ad un **paper per la progettazione** di bike lanes lungo ponti o viadotti:

http://www.pedbikeinfo.org/cms/downloads/PBIC_WhitePaper_Bridges.pdf

Per quanto riguarda la suggestione della realizzazione di una bike lane sospesa lungo il viadotto del torrente Polcevera si veda quest'articolo che ipotizza il **collegamento tra l'area di Belvedere, in zona centro-ovest, e l'area di Coronata**, creando un impareggiabile e attrattivo collegamento tra i comprensori della zona centro con quelli della zona di Sestri Ponente e più in là dell'area di ponente:

<https://anemmuinbiciazena.wordpress.com/2019/10/07/nuovo-ponte-sul-polcevera-nuova-occasione-per-la-ciclabilita-urbana/>

Tale ipotesi era stata già vagliata e proposta al Sindaco di Genova anche in collaborazione con l'associazione FIAB Genova, ma poi purtroppo scartata vista la imminente fine dei lavori già appaltati.

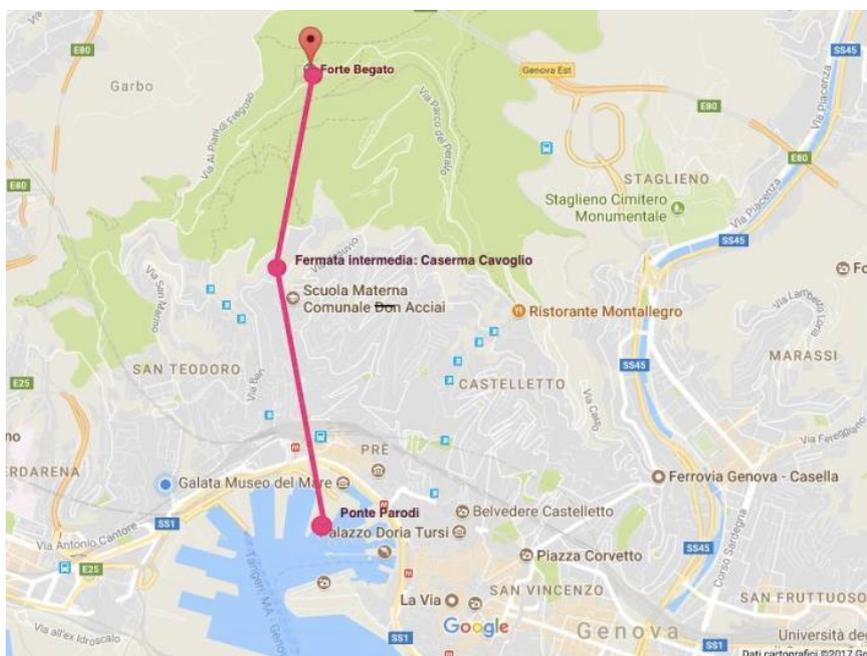
Ovviamente in questi casi le ciclabili dovrebbero correre ben separate fisicamente dalla viabilità autostradale, e svincolarsi da essa alle estremità del viadotto mediante rampe che si colleghino con il territorio e con la viabilità o la sentieristica di collina.

8.3.4 Cabinovie

Recentemente l'Amministrazione Comunale ha ipotizzato e portato avanti gli studi per la realizzazione di una cabinovia che collegherebbe il centro storico con la zona del Righi:

<https://telenord.it/forti-di-genova-avanti-col-progetto-cabinovia-e-arriva-un-bus-elettrico-per-collegarli-al-righi>

Questo tipo di infrastrutture dovrebbe essere progettato tenendo in grande considerazione il trasferimento in quota dei ciclisti che potrebbero così avvicinarsi al comprensorio "Righi-



Valbisagno”.

Analogo progetto per una cabinovia che possa collegare l’aeroporto con la collina degli Erzelli.



8.3.5 Bycicle Lift

Le colline della città di Trondheim, in Norvegia, non sono mai state un problema per i suoi cittadini, che da sempre preferiscono la bicicletta per spostarsi in città, tanto che oggi gli spostamenti quotidiani in bici sono circa il 32%. Ai pochi ancora spaventati dalle salite, è recentemente venuta incontro l’amministrazione, che ha installato in alcune strade degli **“ascensori” per biciclette** (che si servono della stessa tecnologia degli impianti sciistici di risalita) che consentono di percorrere il tratto ripido senza compiere alcuno sforzo.

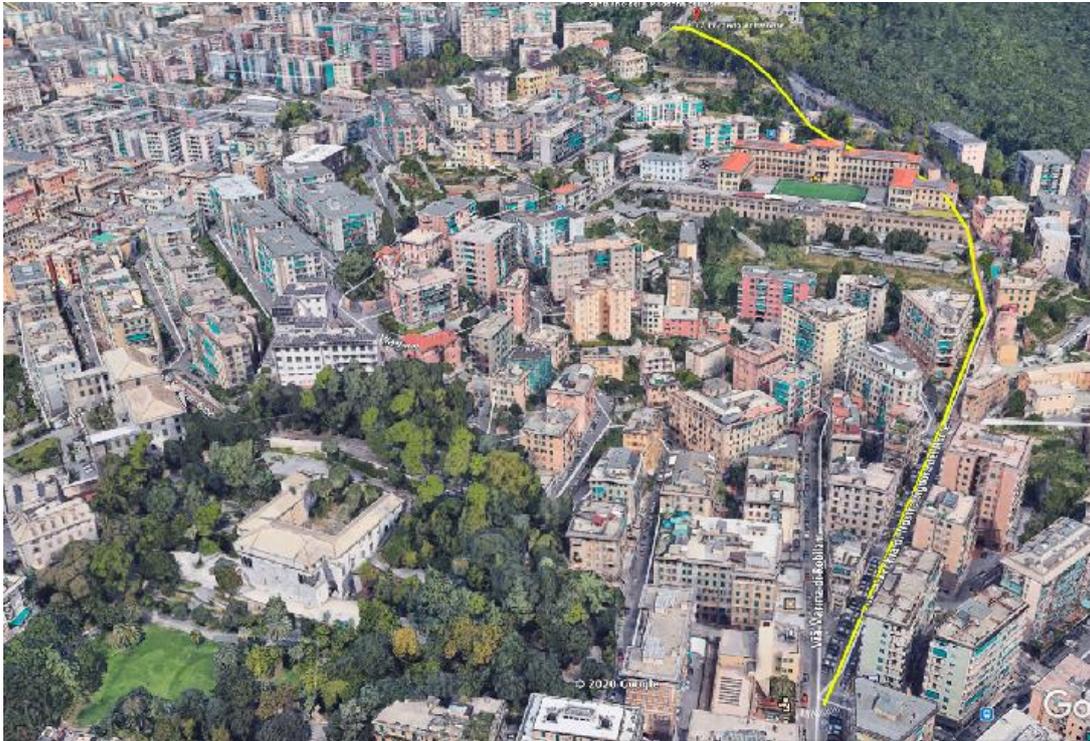
Si veda in proposito l’articolo di Bikeltalia secondo il quale Throndeim è una delle città al mondo più bike-friendly.

<https://www.bikeitalia.it/2013/03/20/le-7-citta-piu-bike-friendly-del-mondo-secondo-lhuffington-post/>

Di seguito un link al sistema di risalita brevettato dalla società Trampe:

https://en.wikipedia.org/wiki/Trampe_bicycle_lift

Anche a Genova questa tecnologia potrebbe essere utilizzata in **alcuni casi dove vi siano pendenze importanti e strade che si mantengono rettilinee** per un certo tratto, laddove non esistano ascensori pubblici (non ha senso farlo in una zona vicina all'ascensore di Castelletto per esempio).



Un esempio di utilizzo potrebbe essere un tratto dell'**antica salita del Monte**, che porta da **San Fruttuoso alla Madonna del Monte**.

8.3.6 Ripristino della Guidovia della Guardia

Una delle ipotesi più affascinanti sarebbe il ripristino della Guidovia della Guardia.

La storica Guidovia, costruita negli anni '30 e dismessa nell'autunno del 1967, costituiva all'epoca l'unico modo per raggiungere la vetta del Monte Figogna (oltre naturalmente al cammino a piedi). Il tracciato, che partiva da S. Biagio in Val Polcevera, passava dalla Gaiazza e inerpicandosi con un percorso sinuoso di circa 12 km arrivava nei pressi della Cappella dell'Apparizione proprio sotto la cima del monte.



La parte inferiore del percorso, fino alla Gaiazza, è oggi una stretta strada carrozzabile. La seconda parte è invece stata riadattata a percorso verde all'inizio degli anni 2000, ed è percorribile a piedi o in Mountain Bike.

Un eventuale ripristino, utilizzando le tecnologie odierne, della guidovia del Santuario, diventerebbe sicuramente un'attrazione turistica di prim'ordine, oltre a costituire una valida alternativa ai bikers che volessero in breve tempo avvicinarsi al comprensorio di sentieri per mountain-bike che scendono dalla vetta del Monte Figogna o del vicino Monte Gazzo.

In questo caso bisognerà prevedere la convivenza fra il percorso della nuova guidovia e i



vari percorsi (da farsi a piedi o in mtb) che ne intersecano il tracciato.

In ogni caso, qualora l'ipotesi di ripristino fosse considerata non fattibile, un "restauro" della attuale percorso sarebbe auspicabile. Dopo circa 20 anni dalla apertura del percorso verde, si ravvisa la necessità di una manutenzione dello stesso e ad una miglioria del livello di ciclabilità (pur mantenendo i manufatti originali quali le guide in cemento, le 2 gallerie, il ponte sospeso).

8.4 Marketing e Comunicazione

Una volta individuata, realizzata e organizzata la rete sentieristica si dovrà necessariamente implementare la parte promozionale che avverrà sfruttando diversi canali.

Per ogni area-bike e per il comprensorio generale, sarà creato un nome e un logo che identifichino e caratterizzino la zona e che avranno la funzione di brandizzare tutte le iniziative future e saranno esportati come marchio a livello nazionale e internazionale.

Dovrà essere possibile organizzare gite, escursioni guidate, raduni o gare agonistiche in collaborazione con le comunità e le amministrazioni locali

Il lavoro finale verrà pubblicato e reso disponibile in più lingue e pubblicato su un sito web dedicato che potrà diventare a tutti gli effetti il portale a 360° dell'outdoor della Città Metropolitana di Genova. Ad esempio qui si potranno trovare i file GPS di ogni singolo sentiero scaricabili nella sezione download, una scheda riepilogativa in formato pdf anch'essa scaricabile laddove esistano problemi di connettività, informazioni meteo, logistiche, Informazioni culturali inerenti al territorio, una sezione interamente dedicata alle attività del settore che aderiranno al progetto consentendo all'utenza di programmare il proprio soggiorno secondo le proprie esigenze.

Una sezione importantissima del portale sarà quella relativa allo stato dei sentieri, utile per i turisti/bikers/camminatori per pianificare in sicurezza le uscite, ma anche come monitoraggio stesso della rete, ad uso e consumo delle squadre di trail maintenance.

Dovranno essere creati supporti cartacei, come flyer e pieghevoli, da lasciare nei punti strategici della città e della rete sentieristica, e piantine riepilogative andranno installate nelle delegazioni e in tutti i comuni dell'area Metropolitana in bacheche pubbliche appositamente costruite per arricchire l'arredo urbano.

I percorsi potranno essere inseriti all'interno dei più importanti portali e database di sentieristica MTB mondiali con particolare attenzione a coprire il mercato anglofono e germanico.

"Genova Outdoor" dovrà essere inoltre promossa attraverso i social media dalle Associazioni stesse o attraverso la creazione di profili e pagine dedicate.

Si potranno coinvolgere inoltre le TV locali, la carta stampata a diffusione regionale e nazionale e le riviste specializzate sia cartacee sia online.

Particolare attenzione dovrà essere posta alla pubblicazione sulle guide turistiche specializzate italiane e straniere.

Inoltre potrebbero essere presi accordi con le compagnie crocieristiche, per offrire ai loro clienti pacchetti "outdoor" di diverso livello, fruibili mediante l'uso di mtb a pedalata assistita. Esempi: tour guidato sul comprensorio dei Forti di Genova, tour guidato lungo l'Acquedotto Storico, tour guidato sulla AVML.

"Genova Outdoor" potrà infine giocare un ruolo fondamentale all'interno di "Genova Città Europea per lo Sport 2014". Questa potrebbe essere l'occasione e anzi l'obiettivo a medio termine da porsi per la realizzazione di questo ambizioso progetto.

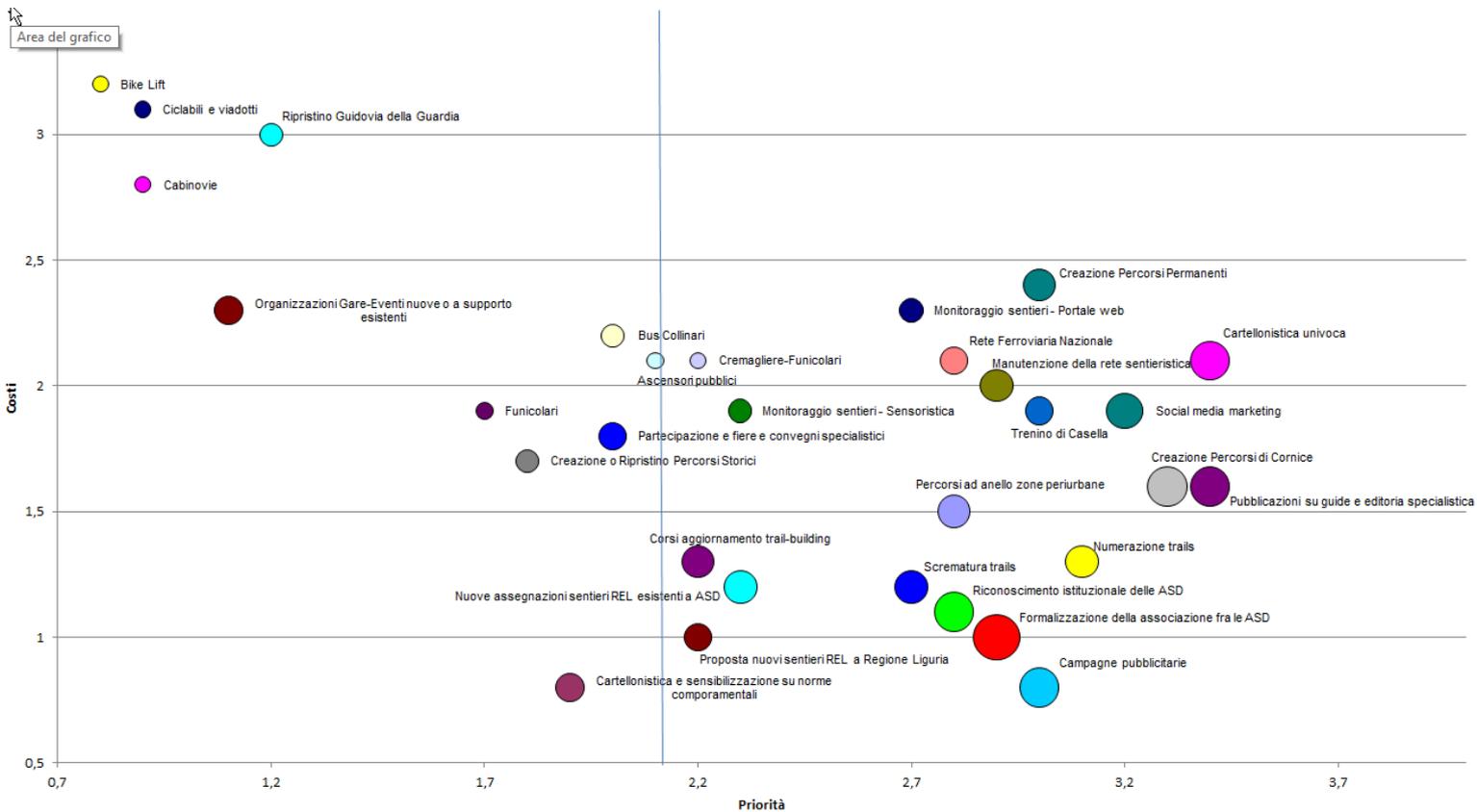
8.5 Sommaria analisi Priorità di Intervento ed Investimenti

A fronte della serie di potenziali attività elencate nei paragrafi precedenti, possiamo provare a valutare le priorità degli interventi, dando anche una indicazione (per forza di cose qualitativa e non quantitativa) dei costi per ogni tipologia di intervento. Si è anche provato a valutare l'utilità marginale di ogni azione come contributo al valore complessivo del progetto, individuando infine gli Enti o le Associazioni di competenza.

Le valutazioni sono state fatte di concerto fra tutti i soggetti che hanno contribuito alla stesura di questo documento, in particolare le Associazioni Sportive Dilettantistiche (ASD) che si occupano direttamente della manutenzione e della rete sentieristica, il gruppo @GenovaCiclabile, in quanto promotore della iniziativa stessa (che troviamo sia assolutamente sinergica con la tematica portata avanti dallo stesso gruppo riguardo alla ciclabilità urbana) e Gianluca Fontana, precursore e promotore già da molti anni di iniziative volte allo sviluppo della bici nel territorio genovese, in primis dal punto di vista urbano, ma anche con un occhio attento alle tematiche dell'outdoor in generale.

ID	Categoria	Titolo	Paragrafo Documento	Ente di Competenza	Weight	Rank	Costi
1	ASD	Formalizzazione della associazione fra le ASD	3.7	ASD	8	2,9	1
2	ASD	Riconoscimento istituzionale delle ASD	3.7	RL	6	2,8	1,1
3	Rete Sentieristica	Scrematura trails	8.1.1	ASD	4	2,7	1,2
4	Rete Sentieristica	Numerazione trails	8.1.1	ASD-RL	4	3,1	1,3
5	Rete Sentieristica	Cartellonistica univoca	8.1.1	ASD-RL	6	3,4	2,1
6	Rete Sentieristica	Nuove assegnazioni sentieri REL esistenti a ASD	8.1.2	RL	4	2,3	1,2
7	Rete Sentieristica	Proposta nuovi sentieri REL a Regione Liguria	8.1.2	ASD	3	2,2	1
8	Rete Sentieristica	Monitoraggio sentieri - Sensoristica	8.1.4	CM	2	2,3	1,9
9	Rete Sentieristica	Monitoraggio sentieri - Portale web	8.1.4	CM-ASD	2	2,7	2,3
10	Rete Sentieristica	Manutenzione della rete sentieristica	8.1.3	ASD	4	2,9	2
11	Rete Sentieristica	Corsi aggiornamento trail-building	8.1.3	?	4	2,2	1,3
12	Rete Sentieristica	Creazione Percorsi Permanenti	8.1.5	ASD-CM	4	3	2,4
13	Rete Sentieristica	Creazione Percorsi di Cornice	8.1.6	ASD-CM	6	3,3	1,6
14	Rete Sentieristica	Creazione o Ripristino Percorsi Storici	8.1.7	ASD-CM	2	1,8	1,7
15	Rete Sentieristica	Percorsi ad anello zone periurbane	8.1.8	CM	4	2,8	1,5
16	Rete Sentieristica	Cartellonistica e sensibilizzazione su norme comporamentali	8.1.9	CM	3	1,9	0,8
17	Integrazione reti trasporto	Bus Collinari	8.2.1	CM	2	2	2,2
18	Integrazione reti trasporto	Ascensori pubblici	8.2.2	CG	1	2,1	2,1
19	Integrazione reti trasporto	Funicolari	8.2.3	CG	1	1,7	1,9
20	Integrazione reti trasporto	Rete Ferroviaria Nazionale	8.2.4	CM	3	2,8	2,1
21	Integrazione reti trasporto	Trenino di Casella	8.2.5	CM	3	3	1,9
22	Nuovi Sistemi di trasporto	Cremagliere-Funicolari	8.3.1	CG	1	2,2	2,1
24	Nuovi Sistemi di trasporto	Ciclabili e viadotti	8.3.3	CG	1	0,9	3,1
25	Nuovi Sistemi di trasporto	Cabinovie	8.3.4	CG	1	0,9	2,8
26	Nuovi Sistemi di trasporto	Bike Lift	8.3.5	CG	1	0,8	3,2
27	Nuovi Sistemi di trasporto	Ripristino Guidovia della Guardia	8.3.6	CG	2	1,2	3
28	Marketing & Communication	Pubblicazioni su guide ed editoria specialistica	8.4	CM	6	3,4	1,6
29	Marketing & Communication	Organizzazioni Gare-Eventi nuove o a supporto esistenti	8.4	CM	3	1,1	2,3
30	Marketing & Communication	Social media marketing	8.4	CM	5	3,2	1,9
31	Marketing & Communication	Partecipazione e fiere e convegni specialistici	8.4	CM	3	2	1,8
32	Marketing & Communication	Campagne pubblicitarie	8.4	CM	6	3	0,8

ASD	Associazione Sportiva Dilettantistica
RL	Regione Liguria
CM	Città Metropolitana
CG	Comune di Genova
n.v.	non valutabile



MAGIC QUADRANT RANK-COSTS

9 BENEFICI ATTESI

In questo capitolo finale cercheremo di evidenziare i benefici (economici, ambientali e sociali) che si otterrebbero da uno sviluppo integrato del mondo Outdoor sul sistema «Città Metropolitana».

9.1 Il turismo outdoor

Cercheremo di delineare in questa sezione le caratteristiche del turismo outdoor, cercando di analizzarne i trends di crescita, i profili dei turisti e in generale gli impatti che tale tipo di turismo genera sull'economia del territorio.

9.1.1 Un trend in continua crescita

Dalla fine degli anni Novanta e con gli anni Duemila c'è stata una profonda mutazione. Lo sport outdoor è passato da gruppi limitati al coinvolgimento di grandi strati di popolazione. Nell'universo outdoor sono rappresentate tutte le fasce d'età e ceti economico-sociali differenti tra loro. Si va dai giovanissimi alle famiglie, fino alla terza età.

Lo sport outdoor diviene così una risorsa economica non marginale per territori che hanno un patrimonio ambientale da valorizzare e proporre. Una cosa interessante è che anche in questi anni di crisi quei territori che a suo tempo hanno investito vedono un movimento che si consolida con continui trends in crescita: un turismo di prossimità capace di soddisfare il bisogno di movimento e natura diventa un'appetibile e praticabile alternativa sulla porta di casa.

Le forme di turismo alternative sono in una fase di vero e proprio boom. Secondo diversi studi di settore cresceranno a un tasso quasi tre volte superiore a quello del turismo tradizionale.

Inoltre secondo l'Organizzazione Mondiale del Turismo, nei prossimi dieci anni l'incremento delle entrate turistiche in Europa proverrà per lo più da forme alternative di viaggio che non coinvolgono il classico turismo "sole e sabbia" o dei "city break".

Si valuta che questo "nuovo" tipo di turismo dovrebbe corrispondere al 20% circa dei viaggi nei prossimi venti anni e che sia destinato a crescere più in fretta di qualsiasi altro segmento di mercato.

9.1.2 Caratteristiche e profilazione del Turista Outdoor

Il Cicloturismo è per definizione “il turismo praticato viaggiando in bicicletta”. In realtà è qualcosa più di questo: è un modo per avvicinare e incontrare luoghi e persone a una velocità a misura d’uomo, sostenibile, che consente di godere del rapporto diretto con l’ambiente senza danneggiarlo.

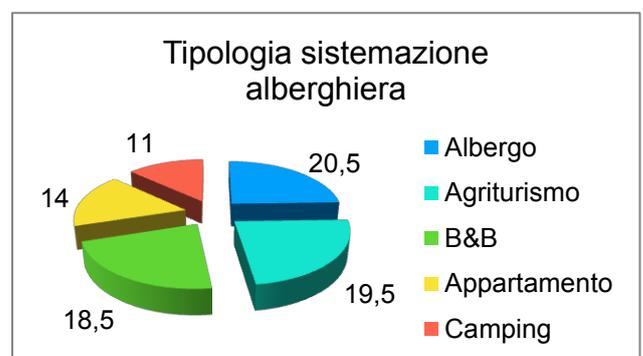
ENIT – Agenzia Nazionale del Turismo – ha recentemente condotto, sul tema del cicloturismo, un’analisi di benchmarking, al fine sia di comprendere in che modo i paesi si stiano attrezzando per far fronte alle crescenti richieste dei turisti in bicicletta, sia per tracciare un “profilo dettagliato” del cicloturista e dei suoi bisogni.

La mountain bike è tra le biciclette quella più adatta ai percorsi immersi nella natura, e coinvolge il maggior numero di giovani che prediligono viaggi non organizzati e che in maniera abbastanza indipendente gestiscono la propria vacanza coadiuvati dalle nuove tecnologie come Smartphone e GPS. In Italia le Comunità Montane sono, tra gli enti locali, quelle che maggiormente rivolgono la loro attenzione a questo segmento di utenza e nel tempo hanno cercato di incrementare l’appetibilità dei loro territori con la creazione di “Bike Park”, località munite di risalite meccanizzate con percorsi, detti trail, che esaltano le caratteristiche sportive e in alcuni casi “acrobatiche” delle discipline mountain bike.

I cicloturisti italiani e stranieri che scelgono di trascorrere le loro vacanze in Italia, in sella a una bici, optano soprattutto per le regioni del nord che offrono molti chilometri di percorsi dedicati e piste ciclabili, e numerosi servizi accessori. Di questi il 39% è italiano e il restante 61% straniero, composto soprattutto da tedeschi, austriaci, francesi, britannici, svizzeri, americani, australiani e nord europei.

Tale affluenza si suddivide sia nei mesi estivi ma anche in quelli immediatamente precedenti e successivi, da marzo a ottobre. La Liguria da questo punto di vista parte da una situazione di innegabile vantaggio, non presentando inverni particolarmente rigidi e scarsamente nevosi, garantendo possibilità di soggiornare e praticare cicloturismo in tutti i mesi dell’anno.

Il cicloturista, essendo mediamente più benestante rispetto alla media della popolazione, cerca solitamente standard e livelli di comfort medio-alti e in generale opta per strutture ricettive da tre stelle in su, prediligendo per il 20,5% la classica struttura alberghiera, per il 19,5% l’agriturismo, per il 18,5% il B&B, per il 14% l’appartamento, per l’11% il camper e per l’8,5% il campeggio.



Nel Nord Italia la spesa media a notte per una vacanza natura è pari a € 35,00 che risulta essere ben più alta rispetto ad altri paesi europei, come ad esempio la Francia - 31% o il Portogallo - 15%.

Secondo i dati raccolti, i cicloturisti, nonostante i tempi di difficoltà economica globale, sono molto ben disposti a spendere a patto di ricevere servizi di qualità elevata e su misura per le loro esigenze, come ad esempio locali chiusi e sicuri per la custodia delle bici, aree attrezzate dove poter riparare o sistemare le proprie bici, la presenza di personale competente che li sappia guidare e orientare e la possibilità di poter accedere al web.

Tra le richieste che i cicloturisti esigono maggiormente troviamo una rete di servizi pubblici efficiente, in grado di rispondere alle esigenze di mobilità durante tutta la durata del soggiorno.

Un altro dato che emerge in modo particolare dalla ricerca è relativo al cibo: i cicloturisti preferiscono consumare prodotti provenienti da agricoltura biologica, o biodinamica, e preparati secondo le tradizioni locali, confermando così ulteriormente la loro attenzione per l'ambiente.

Di seguito vengono elencate le peculiarità che caratterizzano i cicloturisti provenienti da diverse nazioni.

Cicloturista Tedesco

I tedeschi sono molto amici della bicicletta. Gli 82 milioni di cittadini tedeschi sono in possesso di oltre 69 milioni di biciclette. Il Paese offre ai suoi cicloturisti più di 70.000 km di piste ciclabili e circa 200 percorsi di livello nazionale. Per quanto attiene le mete e i percorsi del viaggio in bicicletta, la meta regionale più amata è il Mecclenburgo-Vorpommern, seguito dalla Baviera e dalla regione del Lago di Costanza, mentre le piste ciclabili predilette sono le piste lungo l'Elba, il Danubio, il Weser e la Mosella, seguite dai percorsi della valle dell'Altmühl e del Main. Al di fuori dei confini nazionali è la parte austriaca della ciclabile del Danubio quella più amata. Austria, Svizzera, Olanda e Italia sono in testa alla classifica dei paesi più amati per i viaggi all'estero.

L'ADFC (Allgemeiner Deutscher Fahrrad-Club) – Associazione tedesca di cicloturismo – è il più grande promotore di viaggi in bicicletta in tutta la Germania e si occupa inoltre anche della “certificazione” di nuovi percorsi ciclabili che vengono inseriti nella rete nazionale qualora rispondenti a determinati standard.

La fiera più importante di settore è la “Eurobike” di Friedrichshafen, seguita dalla “Intermot” di Colonia e dalla “Ispo Bike” di Monaco, ma anche alcune fiere turistiche aperte al grande pubblico dedicano uno spazio significativo al cicloturismo: tra di esse la “Reisen” di Amburgo, la “FREE” di Monaco e la “Reisepavillon” a Hannover. Tutte le fiere centrate sul cicloturismo hanno registrato, negli ultimi anni, un numero record di espositori e una notevole risonanza tra i visitatori.

I maggiori tour operators di settore sono: Velociped, Rotalis, Pedalo, Eurobike, Frosch Sportreisen, Radissimo, Velotours.

Cicloturista Francese

La Francia è, tra i paesi europei, uno di quelli che, per la diversità e bellezza del suo paesaggio e l'attenta politica di valorizzazione e tutela del suo territorio, appare particolarmente adatto alla pratica del cicloturismo. E, infatti, si tratta di una tipologia di turismo che rappresenta già una realtà molto consistente nel Paese d'Oltralpe.

Secondo un recente studio di Atout France, l'Agenzia per lo sviluppo del turismo francese, il cicloturismo, con i suoi 16.000 addetti e 7 milioni di soggiorni annui, realizza introiti per quasi 2 miliardi di euro.

La passione dei Francesi per la bicicletta del resto non si limita all'ambito turistico ma è strettamente legata alla loro quotidianità: circa 25 milioni di Francesi – il 40% della popolazione – utilizzano regolarmente la bicicletta e, con questo mezzo, percorrono ogni anno circa 4,4 miliardi di chilometri; la bicicletta è inoltre la seconda attività sportiva praticata dai Francesi durante le vacanze.

Fiere specifiche nel settore sono il "Salon du Cycle" di Parigi (<http://www.lesalonducycle.com/>) nel mese di settembre e il "Salon du Cycle" di Lione, anch'esso a settembre. "Destination Nature-Le Salon de nouvelles randonnées" (<http://www.randonnee-nature.com/>) è invece una fiera dedicata più in generale al turismo natura e si svolge a marzo a Parigi.

I principali tour operator francesi del settore sono: Association Vélo-Nomades, Cyclomundo, Aventure et Cie, Club Aventure, Allibert, UCPA, Terre d'Aventures, Arcanson, La Bicyclette Verte.

Cicloturista Britannico

Il cicloturismo è un'attività in rapida espansione nel Regno Unito che si sta sempre più diffondendo di pari passo con la crescita di interesse, da parte dei cittadini britannici, per la sostenibilità ambientale, da un lato, e per la salute e il benessere personale dall'altro. Le tipologie di cicloturismo preferite sono essenzialmente tre:

- Cycling Holiday, che prevede lo spostamento in bicicletta come motivazione principale del viaggio ed è questa la tipologia di cicloturismo che si pratica sia nel paese di origine sia all'estero.
- Holiday cycling e prevede invece l'uso della bicicletta non come mezzo di spostamento ma nel luogo di destinazione, come una delle possibili attività da fare durante la vacanza a fini di svago.

- Cycling Day Visit prevede passeggiate in bicicletta dal proprio luogo di residenza verso una specifica destinazione con durata non superiore all'intera giornata.

Sport England, Cyclist Touring Club, Sustrans e British Cycling sono le principali associazioni britanniche attive nel settore per promuovere e valorizzare il cicloturismo che, in Gran Bretagna, può contare su una rete d'itinerari ciclabili sviluppata e ramificata.

La principale fiera del settore è "The Cycle Show" (<http://www.cycleshow.co.uk/>) che si tiene al National Exhibition Centre di Birmingham a settembre.

I maggiori tour operator di settore sono: Hooked on Cycling & Walking, Headwater, Inntravel, Exodus Travel, Saddle Skedaddle Cycling Holidays.

Cicloturista Svizzero

In Svizzera la bicicletta è un mezzo di trasporto utilizzato praticamente più che in ogni altro paese d'Europa. La "cultura della bicicletta" è diffusa a tal punto da contare oltre 40 associazioni regionali attive sul piano locale riunite sotto l'egida di ProVelo. Uno dei caratteri distintivi dell'offerta cicloturistica è quello che vede una buona "messa a sistema" delle attività degli operatori del settore, che agiscono in stretta collaborazione tra loro con l'obiettivo di offrire ai cicloturisti informazioni aggiornate, anche in diverse lingue, sui percorsi e su ogni tipo di possibile "integrazione" dell'offerta: attrazioni turistiche, eventi, specialità culinarie, possibilità di alloggio lungo i percorsi e quanto altro utile per gli utenti. In Svizzera il cicloturismo è strettamente connesso al turismo natura e, oramai, è una realtà quantitativamente rilevante e non più solo un settore di nicchia, tant'è che il 30-40% della popolazione si definisce amante della natura e il 41% delle attività sportive praticate nel Paese sono legate all'uso della bicicletta.

Nonostante questa larghissima diffusione dell'uso della bicicletta in genere e del cicloturismo in particolare, non esistono specifiche fiere di settore. "Fespo" (<http://www.fespo.ch/>) è una fiera che si svolge a Zurigo nel mese di gennaio e rappresenta la maggiore fiera dedicata al turismo in tutte le sue declinazioni. Ancora dedicata al settore del turismo in generale è la "Fiera di San Gallo", forse la fiera più ricca di eventi del Paese.

Gli operatori svizzeri, frequentano abitualmente "Eurobike", che si svolge agli inizi di settembre a Friedrikshafen, sul lago di Costanza, in territorio tedesco ma al confine tra Germania, Svizzera e Austria. I principali tour operators del settore sono: Baumeler, Eurotrek, Imbach, Veloerlebnis, Twerenbold, EurobusBike Reisen.

Cicloturista Olandese

L'Olanda è, insieme al vicino Belgio, conosciuta nel mondo come il "paese delle biciclette". La rete ciclabile olandese è di tale estensione che è praticamente possibile raggiungere

qualsiasi località in Olanda spostandosi sulle piste ciclabili, tutte contrassegnate da un'apposita e ottima segnaletica.

La rete ciclabile di livello nazionale è articolata in sette itinerari per un'estensione di oltre 2.000 chilometri tutti mappati e con segnaletica, cui si integrano i tantissimi itinerari a livello locale per un totale di oltre 6.000 chilometri di strade a uso esclusivo dei ciclisti. Inoltre è da considerare l'alto livello di integrazione che la rete ciclabile olandese ha con i paesi confinanti: per questo motivo oltre che per uno standard di servizi ad hoc tra i più alti del mondo, la destinazione preferita dal cicloturista olandese rimane quella nazionale.

Oltre l'85% della popolazione olandese possiede una o più biciclette per un totale di quasi 20 milioni di biciclette e questo mezzo di trasporto è largamente utilizzato, oltre che per il turismo, anche nella quotidianità per raggiungere il posto di lavoro, la scuola o per brevi passeggiate. L'uso della bicicletta è naturalmente favorito dalla conformazione del Paese che ha un territorio pianeggiante in tutta la sua estensione.

“Bike Motion Benelux” è la fiera più importante del settore che si svolge a Utrecht a ottobre: nel 2011 la fiera ha fatto registrare oltre 27mila presenze delle quali circa il 13% provenienti dall'estero.

La pratica del cicloturismo è spesso associata in Olanda al turismo natura o alle vacanze attive e di questi settori insieme si occupano spesso i principali tour operator che sono: Aktiva Tours (www.aktivatours.nl), En Route Fietsreizen (www.enroute.nl), Sindbad Reize (www.sindbad.nl), Eigen-Wijze Reizen (www.eigenwijzereizen.nl), Cycletours (www.cycletours.nl) e SNP Naturreizen.

Nella tabella seguente elenchiamo i dati caratteristici per ogni tipologia di turista:

	Turista Tedesco 	Turista Inglese 	Turista Francese 	Turista Svizzero 	Turista Olandese 
Livello Economico	Medio-alto, il 44% con Reddito 2000-3000 €	Alto	Medio-Alto	Medio-Alto	Medio-Alto
Livello Culturale	Medio-Alto	Medio-Alto, amanti della Vacanza attiva	Medio	Medio-Alto	Medio-Alto
Composizione Familiare	48% coppie 28% famiglie 14% gruppi di amici	Famiglie con bambini Singles	Famiglie, Giovani	Coppie, Singles	Coppie, Singles
Fasce d'età	Età media 45 anni	Dai 30 ai 65 anni	Da 35 a 55	Da 40 a 65 anni	30-60
Spesa Media Giornaliera	60-80 €	80-100 £	90-120 €	60-100 CHF	60-75
Mezzo di Trasporto	77% auto, 7% treno 6% roulotte, 10% altro	Treno, Traghetto	Auto, Treno + bici	Pullman, auto, aereo	Treno, aereo
Alloggio Preferito	Appartamenti, alberghi Camping, B&B	Hotel 1-3*, B&B Agriturismo, Ostelli Camping	Hotel 2-3*, B&B, Camping, Residence	Hotel 3-4*, agriturismi Alloggi di charme	Camping, B&B, Hotel 2-3*, Agriturismi
Aree Europee Visitate	Austria, Svizzera, Italia Olanda	Francia, Spagna, Italia, Olanda, Germania	Spagna, Italia, Svizzera	Austria, Germania, Spagna, Italia	Germania, Austria, Francia, Svizzera
Aree Italiana Visitate	Alto-Adige, Emilia, Toscana, Sardegna	Aree costiere, Parchi Toscana	Venezia, Toscana, Sardegna, Alto-Adige	Toscana, Piemonte Sicilia, Friuli, Alto-Adige	Trentino, Veneto, Toscana, Lago di Garda
Canali di Informazione	59% Web, 30% amici 10% Uffici Turismo	Web Operatori specializzati	Web, Tour Operator	Web, 'passaparola'	Web, Tour Operator Specializzati
Periodo Preferito	Primavera-Autunno	Da Aprile a Settembre	Da Aprile a Novembre 45% Luglio-Agosto	Primavera-Autunno	Primavera-Estate
Durata media viaggio	7 giorni	2-5 giorni	6-8 giorni	7 giorni	5-7 giorni

9.1.3 Il Turismo in Mountain Bike

Dopo aver descritto approfonditamente il cicloturismo in generale, entreremo nel dettaglio di quello prettamente specifico della mountain bike, aiutandoci con alcuni dati forniti da uno studio a cura di IMBA Trail Solutions (International Mountain Cycling Associations).

Il turismo in mountain bike ha visto negli ultimi anni un notevole sviluppo a livello Europeo, evidenziando un'offerta molto disomogenea a seconda delle località prese in esame, infatti a località dove si è investito con decisione, si alternano località anche dal grosso potenziale dove l'iniziativa è stata presa da associazioni non supportate da programmi strategici e comunque con personale che si è adoperato come volontario o come seconda attività lavorativa. La poca lungimiranza di molte amministrazioni è ormai a nudo a fronte di un settore che fattura miliardi di Euro ogni anno e che cresce con percentuali a due cifre.

Il Parlamento Europeo, in uno studio intitolato "The European Cycle Route Network-Eurovelo", ha stimato in 2.8 miliardi di escursioni in bici in Europa per oltre 54 miliardi di Euro all'anno, e in 25,6 milioni di unità, il numero di cicloturisti che hanno fatto una vacanza di più giorni, pari al 3% del totale delle escursioni della popolazione EU.

Dati derivanti dal monitoraggio degli accessi della rete svizzera Veloland Schweiz evidenziano come la spesa giornaliera pro-capite media si attesti sui 53€ con pernottamento e 16€ senza pernottamento.

Un caso di studio: la Scozia e il Glentress Forest Park

I dati europei sulla mountain bike sono ancora approssimativi. Gli studi migliori e più significativi sull'impatto del turismo in mountain bike sono stati fatti in Scozia e si concentrano su alcune destinazioni, dove si sono sviluppati progetti specifici per mtb.

In Scozia è assodato come il mountain biking sia fondamentale per il turismo locale e i visitatori partecipano anche ad altre attività nella zona durante la loro permanenza. Secondo il rapporto "Economic Value of Mountain Biking in Scotland" redatto dalla Scottish Enterprise, il turismo legato alla mountain bike genera 46,5 milioni di £ ogni anno a favore dell'economia scozzese. Il rapporto inoltre indica come sia cresciuto di ulteriori 36 milioni di £ nei 5 anni successivi, dal 2009 al 2014.

Vediamo ora nello specifico, il caso del Glentress Forest Park. Situato nella Tweed Valley, le iniziative legate alla MTB sono cominciate all'inizio degli anni 2000, e attualmente si stimano circa 400000 visitatori all'anno, con una spesa media per visitatore che si attesta

attorno ai 140 € equivalenti, per una stima del global business value attorno ai 58 ML€ per anno.

Il Glentress Forest Park è situato tra la Tweed Valley e la regione di confine con l'Inghilterra a circa 30 miglia sud di Edimburgo. Glentress accoglie il pubblico grazie a diversi centri visitatori e fa parte del progetto Seven Stones che è stato finanziato dal Fondo di Sviluppo Regionale Europeo a inizio anni 2000.

Realizzato come progetto specifico per mountain bike, presenta una rete sentieristica corollata da bar, centri visita, escursioni guidate per pedoni, e il 'Go Ape' che è un percorso con funi.

Il 75% delle visite è costituito specificatamente da persone che sono arrivate per la mountain bike. La maggior parte dei visitatori raggiunge Glentress in auto in 3-5 ore di viaggio e arriva principalmente da altre zone degli UK.

L'aumento vertiginoso della richiesta di prodotti e servizi ha anche permesso di creare posti di lavoro assicurando impiego ai locali e attraendo nuova forza lavoro da fuori che si è stabilita lì. Ciò ha permesso di invertire la tendenza (specialmente tra i giovani) di persone che lasciano le comunità rurali per cercare lavoro nei grandi centri urbani.

Uno studio datato al 2012 del Developing Mountain Biking in Scotland ha valutato l'impatto della mountain bike sul turismo Scozzese intorno ai 120 ML€ l'anno con l'impiego diretto di circa 3500 persone.

9.1.4 Benefici indotti

Se è vero che i mountain bikers sono disposti a spostamenti per pedalare, è altrettanto vero che lo faranno solo se la destinazione offrirà l'ingrediente principale: sentieri di qualità in grado di soddisfare le loro esigenze. Questi trails dovranno essere sufficientemente lunghi e offrire esperienze variegate come singletrack naturali, singletrack progettati per mtb, bike park e servizi di bike shuttle.

I benefici sulle economie locali dei sistemi di sentieri per mtb vanno oltre il solo aspetto economico. Diversi studi sull'attività fisica hanno indicato che la prossimità di aree ricreative (come reti di sentieri) è un incentivo all'attività fisica.

In parole semplici, se ci sono sentieri nelle prossimità (sia pedonali che ciclabili), la comunità tenderà ad approfittarne e quindi ne risulterà un beneficio sulla salute. Una zona è anche più attraente in quanto l'accesso ai sentieri è indicatore di "qualità della vita" in quella comunità.

Sulle Alpi la nevosità durante la stagione invernale sta diminuendo. Per combattere questo fenomeno si investe su costosi impianti d'innnevamento artificiale. Il calo di neve ha avuto come conseguenza meno visite con i resort costretti a eliminare del personale ogni anno a causa dell'accorciamento della stagione sciistica. Questo fenomeno ha un impatto a tutti i livelli sulle economie che ruotano attorno al turismo della neve. Molte località stanno quindi

cercando alternative destagionalizzate che portino un reddito suppletivo alla stagione sciistica, come ovviamente la mountain bike.

Alcuni visitatori estivi si concentreranno solo sulla mountain bike ma molti altri cercano un mix di esperienze durante il loro soggiorno e il nostro territorio può offrire un sapiente mix di numerosi fattori che approfondiremo nel capitolo dedicato al territorio.

Un altro aspetto molto importante da sottolineare riguarda la potenzialità del cicloturismo di valorizzare le zone attraversate, anche quelle che risultano marginali rispetto alle migrazioni turistiche di massa, esercitando ricadute positive sull'economia locale e favorendo la nascita di iniziative imprenditoriali turistiche locali.

In tale direzione, come peraltro si è visto in molti casi descritti, già da qualche anno molti paesi europei, dopo aver imboccato con convinzione la strada del cicloturismo, stanno orientando una parte cospicua dei propri investimenti nella realizzazione di itinerari ciclabili, con risultati che appaiono già estremamente redditizi.

Muoversi in questa direzione è una sfida che una città come Genova non può non cogliere proprio per le sue intrinseche caratteristiche e per salvaguardare e valorizzare un territorio che rappresenta la nostra memoria e la nostra identità – quindi il nostro passato - ma anche il nostro futuro non solo in termini di necessità di uno sviluppo sostenibile più attento alle risorse storiche, ambientali, paesaggistiche e al loro “consumo”, ma anche in termini di possibile fonte di sviluppo economico.

9.1.5 Alcuni dati sul Cicloturismo

Il rapporto ISNART (Istituto Nazionale Ricerche Turistiche) – Legambiente 2020, rilasciato all'inizio di Dicembre 2020, ha evidenziato che:

- In Europa la bike economy vale oltre 150 Miliardi di Euro annui (fonte European Cyclist Federation)
- La quota di turisti outdoor sfiora il 16% del totale del turismo italiano
- L'uso della bicicletta è al primo posto tra le attività più praticate (seguita dal trekking e dallo sci)
- Nel 2019 il cicloturismo ha generato circa 55 milioni di pernottamenti, pari al 6.1 % di quelli complessivamente registrati in Italia
- Il 63% del movimento cicloturistico è composto da viaggiatori internazionali
- Si stima una spesa complessiva di 4.6 Miliardi di Euro nel 2019 pari al 5.6% della intera spesa turistica generata in Italia; l'impatto economico della componente internazionale sfiora i 3 Miliardi di Euro

- Il tasso di crescita del turismo outdoor è valutato da Legambiente pari al 10-15% annuo (i dati riportano un incremento del 50% nel numero dei cicloturisti rispetto al 2014)
- A questo dato occorre accoppiare un'altra cifra positiva, quella riguardante la produzione di biciclette, che porta circa 1,3 miliardi annui a fronte di 1,7 milioni di unità vendute, sotto il segno di un export in continua crescita

Quel che è emerso dai lavori e dal report è un quadro al quale stiamo cominciando ad abituarci e che in sostanza fotografa un Paese dalle possibilità uniche in materia di cicloturismo, al momento ancora frenato da una rete non adeguata di ciclovie sia, più in generale, dalla mancanza di una diffusa sensibilità e cultura della bicicletta.

Il rapporto fornisce molti dati interessanti, a prescindere dalla rilevanza della crescita generale del settore. Isnart ha suddiviso i turisti presi in esame in due tipologie: da un lato il "cicloturista" nell'accezione più stretta del termine e poi i "turisti ciclisti".

Viene visto come cicloturista chi utilizza la bicicletta tradizionale o l'e-Bike come mezzo principale di trasporto durante la sua vacanza, mentre i turisti ciclisti sono coloro che in occasione di una vacanza impiegano anche la bicicletta, portandola con sé o noleggiandola, ma utilizzando anche altri mezzi per spostarsi.

Ci sono alcune sorprese a livello di provenienza dei cicloturisti interni, con la Campania in testa a fornire circa un quinto del totale, per essere quindi seguita da Lombardia e Lazio. Per quel che riguarda le presenze estere, abbiamo la Germania in prima posizione, seguita da Francia, USA e UK.

Diverso il discorso per quel che concerne le mete di questi flussi a due ruote. È la Toscana la regione preferita dai cicloturisti, siano essi italiani o stranieri, seguita a ruota dall'Emilia Romagna.

L'Italia continua ad avere poche biciclette pro-capite (0,44 a 1, contro la media di 1 a 1 di Germania o Olanda) e rispetto al suo potenziale possiede una rete cicloviana insufficiente. Si registra però un miglioramento e aumento della sensibilità nei confronti della mobilità sostenibile, così come si registrano importanti passi in avanti anche sul fronte del Codice della Strada, con riforme operate tenendo conto delle sempre più pressanti esigenze dei ciclisti.

Anche per le opere stradali il futuro sembra proporci una svolta positiva e decisiva: i più di 360 milioni di euro progressivamente investiti nel Sistema nazionale di ciclovie turistiche sono la linfa vitale che nei prossimi anni porterà a nuovi report positivi come questo.

9.2 Preservazione e conservazione del territorio

9.2.1 Controllo del deflusso delle acque

La preservazione del territorio è un effetto della **continua opera di manutenzione** dei sentieri e delle mulattiere operata con passione dalle ASD che operano sul territorio.

Pulire i sentieri, tagliare ed estirpare rovi ed erbacce, controllare e incanalare i **deflussi delle acque** preserva il territorio, purtroppo spesso abbandonato, dai disastri causati dalle acque piovane.

9.2.2 Controllo comportamenti scorretti

Inoltre la presenza delle ASD, e l'aumento della presenza di persone sui monti, si rileva importante anche per **segnalare prontamente** comportamenti **scorretti** di cittadini nei confronti del territorio quali ad esempio il **rilascio di rifiuti**, rendendo più probabile e possibile la segnalazione dei malfattori, così come anche **l'appiccico di fuochi**.

9.2.3 Riduzione del degrado delle periferie

Da quando le alture cittadine sono frequentate dai ciclisti sono scomparsi anche comportamenti criminali come quello dei **voyeur**, che si appostavano per guardare le Coppiette in auto, per esempio nei dintorni del Forte Begato e Sperone, contribuendo a rendere queste **zone più sicure e meglio frequentate, cambiando potenzialmente l'immagine di intere zone** periurbane che un tempo erano **fortemente degradate (si pensi anche alla zona di Pianderlino a Quezzi, o la zona di Begato**, entrambe raggiungibili in bicicletta tramite piacevoli percorsi fuori dal traffico).

9.2.4 Ripopolamento paesi sperduti

Dare impulso al turismo outdoor, permetterebbe poi **di ripopolare i piccoli paesini** (molti praticamente abbandonati) amplificando l'opera di riqualificazione ambientale – Caso «Val Maira», **paesini deserti diventati «alberghi diffusi»** sold-out tutto l'anno, consentendo di aumentare **l'appetibilità della vita nell'entroterra**.

9.2.5 Ripristino di antiche vie e Forti urbani

La veicolazione di somme di denaro per la diffusione dell'uso della bicicletta in ambito montano, potrebbe anche fornire lo spunto per **ripristinare alcune vie militari** come per esempio quelle che portavano ai forti cittadini, che versano ormai in un fortissimo stato di degrado, pur essendo dislocate in ambiti pregiatissimi come il Parco delle Mura del Peralto, meta di gite domenicali di tutta la città, ma tristemente lasciato morire pian piano.

Anche la strada che collega il **Forte Ratti a Quezzi**, anticamente lastricata in pietra, è ormai devastata anche per opera nei decenni passati del passaggio delle moto da enduro.

Tali vie meriterebbero di essere ripristinate e riportate agli **antichi splendori**, così come i forti che in via teorica possono veicolare migliaia di visitatori, data la enorme **valenza storica**.

9.3 Integrazione con il sistema di mobilità dolce “urbana”

Tutte le aree dedicate alla MTB (e non solo) s'integreranno con il sistema di ciclabili «urbane» (oltre che con i sistemi di trasporto esistenti), per facilitare ulteriormente il passaggio da un'area all'altra e soddisfare i turisti «outdoor» che vogliono passare più giorni nell'area di Genova Metropolitana (la media di permanenza dalle rilevazioni fatte in altre Regioni è infatti di 4-5 giorni).

L'attrattività turistica genovese si potrebbe quindi fortemente giovare di una maggiore appetibilità sia dal punto di vista della fruibilità del **territorio urbano che extraurbano**, andando a diversificare le attività che possano essere svolte dai diversi membri della famiglia, a seconda delle diverse attitudini e mai in antitesi con la **valenza fortemente culturale** della città e delle cittadine dell'entroterra toccate dai percorsi proposti.

Le aree urbane raggiungibili, ora, anche tramite l'uso della bicicletta, potranno così collegarsi proficuamente con la rete dei percorsi extraurbani, sia **potenziando le stazioni ferroviarie e AMT** di cui al paragrafo dedicato ai trasporti pubblici, sia mediante il collegamento diretto dei percorsi urbani con quelli extraurbani attraverso strade di raccordo dedicate alla salita in quota, di volta in volta da definire. Molte di queste sono riportate nel sito di Trail Forks, mediante la colorazione in magenta e descritte appunto come **“Access Trail”**.

Un **esempio di questi percorsi, forniti solo nella zona urbana di Genova**, è riportato qui di seguito nel link: <https://www.trailforks.com/trails/monte-fasce-acces-to-the-trails/>

Qui invece tutti i percorsi Access Trail dell'area di Genova:

<https://www.trailforks.com/region/genova/map/?difficulty=1,7&activitytype=1>

9.4 Gradualità degli interventi

Gli obiettivi del presente progetto dovranno essere perseguiti in base ad una gradualità degli interventi, atta alla piena corrispondenza con le aspettative iniziali di questa ipotesi

progettuale. Progetto che, ricordiamo, si basa principalmente sul lavoro capillare svolto dalle associazioni di Trail Building senza il quale nulla potrà essere realizzato.

In particolare la Città Metropolitana durante tutto l'iter del processo partecipativo e realizzativo dovrà fornire supporto almeno sui seguenti punti:

- Supportare le associazioni di Trail Building nella creazione di un Consorzio (o altra forma giuridica) attivo sull'intero territorio Metropolitano, nella attribuzione di poteri finalizzati alla pieno perseguimento degli obiettivi di questa ipotesi progettuale, ed alla piena risoluzione delle aspettative riportate al capitolo 3.7 "problemi aperti e richieste".
- Definire diritti e doveri del consorzio
- Affidare al Consorzio il controllo dello svolgimento delle attività in base alla corrispondenza alle finalità del presente progetto
- Attrarre i fondi necessari veicolando fondi Europei, Regionali o Comunali
- Realizzare tutte le attività necessarie alla piena attuazione di quanto progettato
- Armonizzare la rete urbana con quella extraurbana senza soluzione di continuità
- Informare della nascita del progetto tutte le attività economiche potenzialmente interessate
- Organizzando incontri a tema con le realtà locali e gli esercenti
- Supportare il consorzio anche dal punto di vista di un supporto legale
- Dialogare attivamente con tutti gli Enti trasversalmente coinvolti, eventualmente anche mediante una Conferenza dei Servizi ad hoc
- Individuare le aree adatte dove fare sorgere i nuovi sentieri e i proprietari dei terreni tramite il catasto
- Sensibilizzare l'opinione pubblica a questa nuova forma di settore turistico
- Spiegare in modo rapido ed efficace perché si impiegano fondi pubblici per operare questo cambiamento.
- FAQ: associare a ogni critica/luogo comune negativo dei genovesi una risposta.

10 CONCLUSIONI

Prendendo come pietra di paragone le esperienze vincenti viste prima, non è troppo arduo pensare come una valorizzazione e uno stimolo allo sviluppo della Città Metropolitana nell'ottica «outdoor», potrebbe portare a benefici economici molto importanti

Rapportando ad esempio la sentieristica genovese (in termini di numeri, di quantità e di varietà degli stessi) a quella presente nei casi citati in precedenza, e vedendo il business value globale generato negli stessi casi virtuosi (ad esempio Finale si attesta in questi ultimi anni fra i 35 e i 40 ML €), l'outdoor potrebbe diventare una voce importantissima per l'economia della regione e per l'immagine globale della stessa.

Possiamo riassumere quindi i benefici indotti da uno sviluppo di questo tipo:

- Garantire un buon ritorno economico alle strutture ricettive, destagionalizzando i flussi turistici e garantendo presenze di visitatori durante tutto l'anno
- Generare nuovi posti di lavoro: guide MTB, manutentori dei sentieri
- Portare lavoro a negozi specializzati e alle aziende coinvolte
- Migliorare la percezione del territorio da parte degli abitanti stessi e dei turisti
- Incrementare il controllo del territorio con continui passaggi di persone in loco per prevenire criticità legate al dissesto idrogeologico
- Invertire la tendenza all'abbandono dell'entroterra offrendo nuove possibilità di utilizzo di aree e fabbricati
- Favorire la nascita di nuove micro imprese
- Offrire sempre maggiore visibilità a livello nazionale e internazionale al territorio della Città Metropolitana di Genova

11 APPENDICE A – Individuazione percorsi mountain bike

Nel seguito il procedimento della Regione Liguria che si basa sull'art. **11bis, comma 7 della L.R. 24/2009** e sull'art. **5, comma 2, della L.R. 30 giugno 2017 n°16** (Modifiche alla legge regionale 16 giugno 2009 n°24 e alla legge regionale 1 agosto 2008 n°31), che di fatto individua, classifica, autorizza e regola i sentieri ad uso MTB anche esclusivi

“Criteri e i principi per l'individuazione dei percorsi mountain bike”

(ex art. 11bis, comma 5, legge regionale n. 24/2009 e ss.mm.ii.)

1. INDIVIDUAZIONE DEI PERCORSI MOUNTAIN BIKE

Ai sensi e per gli effetti dell'art. 11 bis, comma 7, della l.r. 24/2009 e dell'art. 5, comma 2, della l.r. 16/2017, entro centoventi giorni dall'approvazione del presente documento i Comuni e gli enti di gestione delle aree protette individuano i percorsi mountain bike (di seguito “MTB”) secondo i criteri e le modalità indicate nei paragrafi seguenti, nonché nella normativa regionale, statale e comunitaria di riferimento.

2. AMBITO DI APPLICAZIONE

I percorsi destinati alla pratica MTB sono itinerari all'aria aperta con finalità sportivo-ricreativa nonché con finalità di fruizione, valorizzazione e conoscenza delle risorse paesaggistiche, naturalistiche e storico-ambientali del territorio.

Ai sensi del comma 1 dell'articolo 11 bis della legge regionale 24/2009, tali percorsi si dividono in:

- a) **percorsi su strade carreggiabili**: percorsi su strade di larghezza superiore a 2,5 metri e con fondo, pendenza e ampiezza di curve che permettano il transito ad automezzi a trazione integrale quali jeep e simili (Intesa Gis 1N1007 - “Intesa Stato – Regioni ed Enti Locali per la realizzazione dei sistemi informativi geografici di interesse generale”);
- b) **percorsi su sentieri o mulattiere**: percorsi su strade a fondo naturale formatesi per effetto del passaggio di pedoni o di animali;
- c) **percorsi su singola traccia (single track)**: percorsi su tracce di larghezza ridotta, percorribili da una bici alla volta in una sola direzione, create e mantenute esclusivamente dal e per il passaggio delle MTB;
- d) **bike park**: aree con percorsi organizzati e/o strutture attrezzate per la pratica esclusiva (stagionale nel caso di comprensori sciistici) della MTB. La pratica delle discipline di discesa pura (downhill) può essere svolta solo in tali aree.

I percorsi, come disposto dal comma 2 dell'articolo 11 bis della legge regionale 24/2009, possono essere a **TRANSITO MISTO**, ossia liberamente accessibili (salvo diverso

provvedimento assunto ai sensi del successivo punto 4) a MTB, pedoni e praticanti trekking a cavallo, nei seguenti casi:

- sulle **strade carreggiabili**, come definite alla precedente lettera a);
- su **sentieri o mulattiere di uso pubblico**, salvo diverso provvedimento volto a garantire la sicurezza dei pedoni e dei ciclisti assunto dal sindaco del Comune interessato;
- su **sentieri o mulattiere di proprietà privata** in cui non è dimostrabile l'uso pubblico, salvo diniego dei proprietari o dei conduttori dei fondi;

oppure, possono essere a **TRANSITO ESCLUSIVO** delle MTB sui seguenti percorsi:

- singole tracce (**single track**), con l'obbligo di affissione dei cartelli di divieto di transito ai pedoni all'inizio, alla fine della traccia e agli incroci con strade e sentieri da parte del Comune o del gestore, salvo diniego dei proprietari o dei conduttori dei fondi;
- ricadenti all'interno dei **bike park**, con l'obbligo di affissione dei cartelli di divieto di transito ai pedoni all'inizio, alla fine della traccia ed in prossimità degli incroci con strade e sentieri da parte del proprietario o del gestore, salvo diniego dei proprietari o dei conduttori dei fondi.

3. CRITERI DI INDIVIDUAZIONE E AUTORIZZAZIONE DEI PERCORSI MTB, DEI BIKE PARK E LORO REGOLAMENTAZIONE

3.1 Individuazione di specifici percorsi ad uso esclusivo delle MTB da parte di enti locali

La legge regionale n. 24/2009, come modificata dall'art. 1 della l.r. 16/2017, prevede che i **Comuni** e gli **enti gestori** delle **aree protette** possano individuare percorsi ad uso esclusivo delle MTB, sentito il **Comitato Regionale** della **Federazione Ciclistica** e dopo averne comunicato il tragitto ai proprietari interessati e non averne ricevuto alcun diniego al passaggio da parte degli stessi. Nella fattispecie l'ente o gli enti interessati formalizzano mediante proprio provvedimento il percorso, provvedendo a segnalarlo adeguatamente e ad assicurarne la manutenzione e/o individuando uno o più soggetti responsabili della gestione e manutenzione del percorso o dei diversi tratti del percorso. A tale scopo gli enti locali proponenti possono esercitare essi stessi il ruolo di soggetto gestore del percorso o anche realizzare accordi o convenzioni con soggetti privati o enti a carattere collettivo (associazioni MTB, gruppi sportivi, pro loco, ecc.) al fine di assicurare la gestione e la manutenzione del percorso; gli stessi soggetti sopra indicati potranno farsi parte attiva per proporre agli enti locali, sulla base della propria competenza tecnica e tenuto conto delle attività di interesse collettivo in campo sportivo-ricreativo svolte sul territorio, idonei percorsi MTB, ai fini della loro formale individuazione da parte degli enti locali interessati alla proposta.

3.2 Percorsi ad uso esclusivo delle MTB: autorizzazione e soggetti gestori

Ai sensi dell'art. 11 bis, comma 8, della l.r. 24/09, i Comuni rilasciano l'autorizzazione per la realizzazione dei percorsi ad uso esclusivo delle MTB proposti successivamente alla individuazione di cui al punto 3.1. Ai fini del rilascio dell'autorizzazione, può essere indetta conferenza di servizi (*) ai sensi degli articoli 14 e seguenti della legge 7 agosto 1990, n. 241 "Nuove norme in materia di procedimento amministrativo e di diritto di accesso ai documenti amministrativi" e successive modificazioni. I Comuni delle aree protette autorizzano i percorsi MTB: a seguito di proposta formulata dal soggetto gestore dell'area protetta, su autonoma iniziativa, previo assenso del soggetto gestore dell'area protetta, su richiesta formulata da un soggetto privato (o ente a carattere collettivo) che si candida alla gestione dei percorsi stessi, previo assenso del soggetto gestore dell'area protetta. Le autorizzazioni ricadenti in area parco sono soggette al nulla osta previsto ai sensi dell'art. 21, comma 2, della l.r. 12/1995. I percorsi dovranno essere realizzati nel rispetto della normativa regionale, statale e comunitaria vigente in materia di tutela dei beni ambientali, naturali e paesaggistici e delle norme per il contrasto al dissesto idrogeologico. Con riferimento ai tracciati che si estendono sul territorio di più Comuni, la domanda di autorizzazione dovrà essere presentata dal soggetto richiedente presso il Comune nel cui territorio ricade in maniera prevalente il tracciato; quest'ultimo provvederà a svolgere l'istruttoria della domanda, d'intesa con le altre amministrazioni interessate, acquisendo le relative autorizzazioni anche mediante l'indizione di conferenze di servizi.

Il provvedimento di autorizzazione del percorso viene rilasciato dal Comune **entro 90 giorni dalla presentazione della domanda**, e della relativa documentazione, da parte del soggetto richiedente.

Per gestore dei percorsi ad uso esclusivo MTB si intende il soggetto – o l'insieme di soggetti associati – preposto alla manutenzione del percorso e all'adempimento, anche su specifica prescrizione del Comune, degli obblighi cautelari (segnaletica).

Tale responsabilità gestionale può essere esercitata da un unico soggetto per l'intero percorso MTB, oppure può essere esercitata da diversi soggetti, privati o pubblici, ciascuno con riferimento ad un tratto specifico del percorso (es. una o più società impiantistiche per i tratti di tracciato sciabile; Associazioni MTB per altri tratti del percorso).

In ogni caso dovrà essere assicurato l'obbligo di manutenzione dell'intero percorso.

Al fine dell'ottenimento dell'autorizzazione il soggetto proponente l'itinerario dovrà presentare una domanda completa della documentazione di seguito indicata:

- relazione tecnica a firma di professionista abilitato, con indicazione della tipologia e della classificazione di difficoltà del percorso, sulla base dei criteri indicati al punto 4;
- elenco e indicazione progressiva della posizione e tipo dei cartelli informativi, definita in base alla tipologia e alla classificazione del percorso;
- corografia su carta tecnica regionale in scala 1:10.000 dalla quale si evinca chiaramente il tracciato dei percorsi MTB e le interferenze con la viabilità principale e con la viabilità mista secondaria (compresi gli eventuali percorsi escursionistici presenti);
- sviluppo altimetrico del percorso;

- descrizione e schemi di eventuali opere e manufatti necessari;
- programmazione della manutenzione annuale, avendo cura di specificare: - i soggetti responsabili, per l'intero percorso, o per diversi specifici tratti dello stesso; - gli interventi realizzati nella fase di apertura, esercizio e chiusura del percorso;
- dichiarazione attestante la disponibilità dei suoli;
- ulteriore eventuale documentazione necessaria quale parte integrante del procedimento autorizzativo (ad es., ex art. 6, comma 2, della l.r. 28/2009); • traccia GPS del percorso con individuazione delle intersezioni con la viabilità esistente.

La stessa documentazione dovrà essere prodotta anche per gli itinerari individuati direttamente dai comuni.

Qualora l'itinerario sia proposto e gestito da più soggetti, può essere delegato alla presentazione della domanda di autorizzazione un unico soggetto, il quale opera in nome e per conto degli altri.

Il gestore dispone presso i punti d'accesso al percorso, in modo visibile agli utenti, **la segnaletica relativa al percorso**, nonché le **regole di condotta dell'utente**, sulla base di quanto indicato al successivo punto 6.

I Comuni interessati dal tracciato, per quanto di loro competenza, provvederanno alla sistematica verifica della puntuale esecuzione delle prescrizioni disposte al soggetto gestore e avranno la possibilità di revocare l'autorizzazione senza alcuna penalità per l'ente pubblico se le prescrizioni non dovessero essere osservate.

3.3 Bike park: autorizzazione, soggetti gestori e regolamentazione

Il bike park è costituito da un comprensorio di percorsi e attrezzature destinate esclusivamente alla pratica della MTB ed in particolare del downhill o, più genericamente, delle discipline cd. "gravity". I bike park devono essere progettati, anche su indicazione del **Comitato Regionale della Federazione Ciclistica**, nel rispetto della normativa regionale, statale e comunitaria vigente in materia di tutela dei beni ambientali, naturali e paesaggistici e delle norme per il contrasto al dissesto idrogeologico, tenuto debitamente conto della performance ambientale generale (**).

Per gestore del bike park si intende il soggetto – o l'insieme di soggetti associati – a carattere privato, pubblico o con diverso profilo giuridico, identificato quale responsabile della gestione del bike park per il quale viene richiesta l'autorizzazione. Le responsabilità dell'esercente riguardano la funzionalità e la manutenzione dei percorsi e delle strutture nonché quella degli eventuali impianti ed edifici presenti. Il gestore adotta altresì ogni altra cautela atta a garantire la sicurezza dell'attività sportiva, avendo particolare riguardo agli obblighi normativi relativi all'apposizione della segnaletica.

Il gestore, in qualità di erogatore di servizi agli utenti (*) attraverso la stipulazione di un "contratto atipico di fruizione del bike park" è assoggettato a responsabilità che sono

legate alle condizioni di sicurezza delle aree dove il biker esegue le proprie performance sportive e ricreative. Qualora il bike park non sia interamente delimitato con apposita recinzione, la segnaletica di cui al successivo punto 6 dovrà essere integrata con apposita palinatura posta sui confini dello stesso. In caso di presenza di fauna selvatica, la segnaletica di cui al successivo punto 6 dovrà essere altresì integrata con avvisi di pericolo per i biker. Al fine dell'ottenimento della necessaria autorizzazione ai sensi dell'art. 11 bis della l.r. 24/09, il soggetto proponente il bike park dovrà presentare la documentazione progettuale indicata al precedente punto 3.2, oltre alla documentazione integrativa richiesta dal Comune competente.

4. ADOZIONE DI PROVVEDIMENTI RESTRITTIVI ALL'UTILIZZO DEI PERCORSI A TRANSITO MISTO

Il transito su percorsi di cui al precedente punto 2, lettera b), è regolamentato dai Comuni competenti o dagli enti di gestione delle aree protette sulla base dei seguenti criteri:

- intensità di frequentazione del percorso (transiti stimati o conteggiati con prevalenza di pedoni o dei biker, percorsi di preminente interesse turistico-escursionistico)
- interesse storico, culturale e ambientale del percorso.

In base a tali criteri, o ad altri adeguatamente motivati in relazione alle caratteristiche fisiche del percorso, il sindaco del Comune competente valuterà se emettere apposita ordinanza (sia per le strade comunali sia per le vicinali – art. 2, comma 6, lettera D) d.lgs. 285/1992) volta a regolamentare il transito, ovvero, dove necessario, a vietare il transito alle MTB su tali percorsi. Nei territori ricadenti in area protetta, tali provvedimenti dovranno essere assunti conformemente ai regolamenti di fruizione, d'intesa con il soggetto gestore dell'area protetta.

Eventuali provvedimenti restrittivi dovranno essere resi noti obbligatoriamente con apposita segnaletica posta all'inizio e alla fine dei percorsi e ai principali bivi.

In merito ai percorsi per i quali non siano ritenuti necessari specifici provvedimenti volti a regolamentarne la fruizione, il Comune territorialmente competente o il soggetto gestore dell'area protetta nel caso in cui tali percorsi ricadano nel proprio territorio, sentiti anche gli eventuali soggetti di cui all'articolo 4, comma 4, della l.r. 24/09, valutano l'opportunità di apporre segnaletica volta a:

- avvisare i pedoni della presenza e transito delle MTB lungo il percorso; rammentare ai biker le norme di comportamento con particolare riguardo all'obbligo di concedere la precedenza ai pedoni ex art. 11bis, comma 2, l.r. 24/2009;
- indicare l'eventuale senso di marcia da rispettare.

5. CRITERI DI CARATTERE GENERALE PER LA REALIZZAZIONE DEI PERCORSI MTB

I percorsi per la pratica della MTB, in particolar modo per quanto concerne le discipline cross-country, anche a praticate con MTB a pedalata assistita, e più in generale del ciclo-escursionismo, vanno individuati con l'obiettivo di permettere al biker di raggiungere aree di particolare qualità scenico-ambientale con il fine di garantire la visita e la conoscenza di molteplici emergenze naturalistiche e paesaggistiche nell'ambito, di norma, di una giornata. Devono essere privilegiati i percorsi che interessano elementi di valore paesaggistico, storico, culturale, sportivo e naturalistico. Tali percorsi dovranno preferenzialmente interessare uno o più tematismi del territorio - paesaggistici, culturali, antropologici e naturalistici - con l'intento di giungere alla creazione di una dotazione di percorsi sufficientemente diversificata per i diversi interessi culturali e le diverse competenze sportive degli utenti.

Particolare rilievo va posto inoltre alla creazione di possibili collegamenti tra i vari percorsi nell'ottica della realizzazione di circuiti più estesi, sovra-comunali con finalità di esplorazione e visita pluri-giornaliera, per una maggiore conoscenza dei territori interessati e con elevato potenziale sportivo e turistico. Per la realizzazione dei circuiti estesi è possibile includere anche tratte su strade asfaltate, purché a bassa frequentazione di autoveicoli. Vanno inoltre privilegiati i percorsi su terreno che abbia caratteristiche fisiche idonee all'uso ripetuto per MTB o che possa essere reso idoneo con modalità naturali mediante l'applicazione e l'utilizzo di materiali autoctoni rivenuti sul luogo e riducendo al minimo l'alterazione alla conformazione naturale del terreno.

Va posta particolare attenzione alla corretta informazione all'utente sulle difficoltà e caratteristiche del percorso, tenendo conto che l'offerta di questi percorsi è indirizzata a persone che già dispongono di idonea attrezzatura per il loro utilizzo e quindi necessaria competenza ciclistica. Infatti vi è una evidente progressione di competenza nel passaggio dall'uso personale della bicicletta per mobilità urbana, su strade asfaltate, al suo utilizzo fuori strada e su percorsi a fini escursionistici per i quali è anche richiesto oltre alla competenza e il mezzo adatto, anche una base di allenamento e preparazione fisica per la possibile estensione e superamento delle difficoltà del percorso.

I nuovi tratti di percorso andranno realizzati, sentito il Comitato Regionale della Federazione Ciclistica Italiana ai sensi dell'art. 11bis, comma 7 della L.R. 24/09, con l'obiettivo di mantenere sempre il ciclista al loro interno garantendo così il minore danno ambientale possibile. Per la realizzazione vanno utilizzati idonei accorgimenti per ridurre l'erosione e limitare la velocità ai fini della sicurezza degli utenti.

La progettazione dei nuovi percorsi dovrà tener conto, in sintesi, dei seguenti criteri ed accorgimenti tecnici:

- mitigazione degli impatti visivi,

- sicurezza del tracciato,
- regimazione delle acque superficiali,
- piano della manutenzione,
- uso di materiali naturali e di provenienza locale.

In ogni caso si dovrà adottare massima cautela al fine di non arrecare danno alle proprietà adiacenti.

6. SEGNALETICA

I percorsi MTB devono essere adeguatamente segnalati e provvisti di indicazioni in loco circa i limiti al loro utilizzo anche al fine del rispetto dell'ambiente e della sicurezza delle persone.

La segnaletica può essere distinta in:

- pannelli di comunicazione contenenti le principali informazioni sul percorso, sulla sua difficoltà e le regole di comportamento;
- segnali di classificazione della difficoltà del percorso da disporre lungo l'itinerario;
- segnali di divieto di transito ai pedoni (nei tratti ad uso esclusivo delle MTB);
- segnali di avvertimento agli escursionisti ove è consentito il transito a MTB e pedoni (percorsi misti);
- segnali di avvertimento agli escursionisti e ai biker alle intersezioni tra percorsi pedonali o misti e percorsi ad uso esclusivo delle MTB.

Per quanto concerne le caratteristiche della segnaletica si segnala il seguente indirizzo internet

http://www.ambienteinliguria.it/eco3/DTS_GENERALE/20120413/LineeGuida_Segnaletica_ultima.pdf sono consultabili le "Linee Guida per la segnalazione dei percorsi escursionistici", approvate con dGr 1124/2011, che contengono (pagg. 32/33) specifiche indicazioni per la segnaletica ciclo-escursionistica.

7. REGOLE DI COMPORTAMENTO DEGLI UTENTI

Fatto salvo quanto previsto dal d.lgs. 285/1992 e ss.mm.ii., su qualsiasi percorso MTB, i biker dovranno sottostare a regole di comportamento che tutelino la propria e l'altrui sicurezza e, in particolare:

a) tenere un comportamento specifico di prudenza e diligenza regolato in base alla situazione, alla tipologia e al grado di difficoltà

del percorso nonché alle proprie attitudini e capacità al fine di non costituire pericolo od arrecare danno a se stessi o agli altri;

b) attenersi alle disposizioni riportate nella segnaletica od impartite dal personale eventualmente presente (Bike Park);

c) dare la precedenza ai pedoni e agli altri utenti deboli;

d) rallentare ed usare cautela nell'avvicinare e superare altri escursionisti in MTB o persone che praticano il trekking;

e) controllare sempre la velocità ed affrontare le curve prevedendo di poter incontrare altri ciclisti, escursionisti a piedi o altri

ostacoli. L'andatura deve essere commisurata al grado di esperienza di ciascuno e al tipo di terreno.

f) restare sui percorsi già tracciati;

g) non disperdere nell'ambiente alcun tipo di rifiuto;

h) non spaventare gli animali e dare loro il tempo di spostarsi dal percorso;

i) rispettare la proprietà privata;

j) garantire sempre la propria autosufficienza;

k) evitare di viaggiare da soli in situazioni pericolose;

l) non urlare, diffondere musica, inseguire gli animali o danneggiare le piante;

m) usare il casco;

n) rispettare chi pratica l'attività di gestione e prelievo faunistico.

Gli enti promotori e gestori dei percorsi si dovranno impegnare nella divulgazione delle presenti regole di comportamento oltre ad informare sull'obbligo di rispetto dei divieti di cui all'art. 11 bis della l.r. 24/09.

8. DIVIETI DI CARATTERE GENERALE

E' vietato transitare con la MTB in ogni caso e sempre nei terreni coltivati.

A seguito di precipitazioni superiori ai 50 mm nell'arco delle 48 ore precedenti (*) la data dell'evento, fatte salve particolari valutazioni di carattere puntuale debitamente motivate da parte del Sindaco territorialmente competente, non devono essere autorizzati raduni, manifestazioni e gare di MTB su percorsi a fondo naturale. In caso di eventi atmosferici particolarmente gravosi o nei casi in cui sia stata emanata l'allerta meteo rossa o

arancione, ovvero nei casi specifici rilevati dal Sindaco territorialmente competente, è altresì vietato il transito anche a tutti i biker sui percorsi di cui al precedente punto 2, lettere b) e c).

La circolazione delle MTB è comunque vietata nei prati, prati pascoli e boschi non facenti parte integrante di specifici percorsi autorizzati dai Comuni e dagli enti gestori delle aree protette.

La circolazione delle MTB è vietata laddove, in assenza dell'uso pubblico, vi sia stato il diniego del proprietario del fondo.

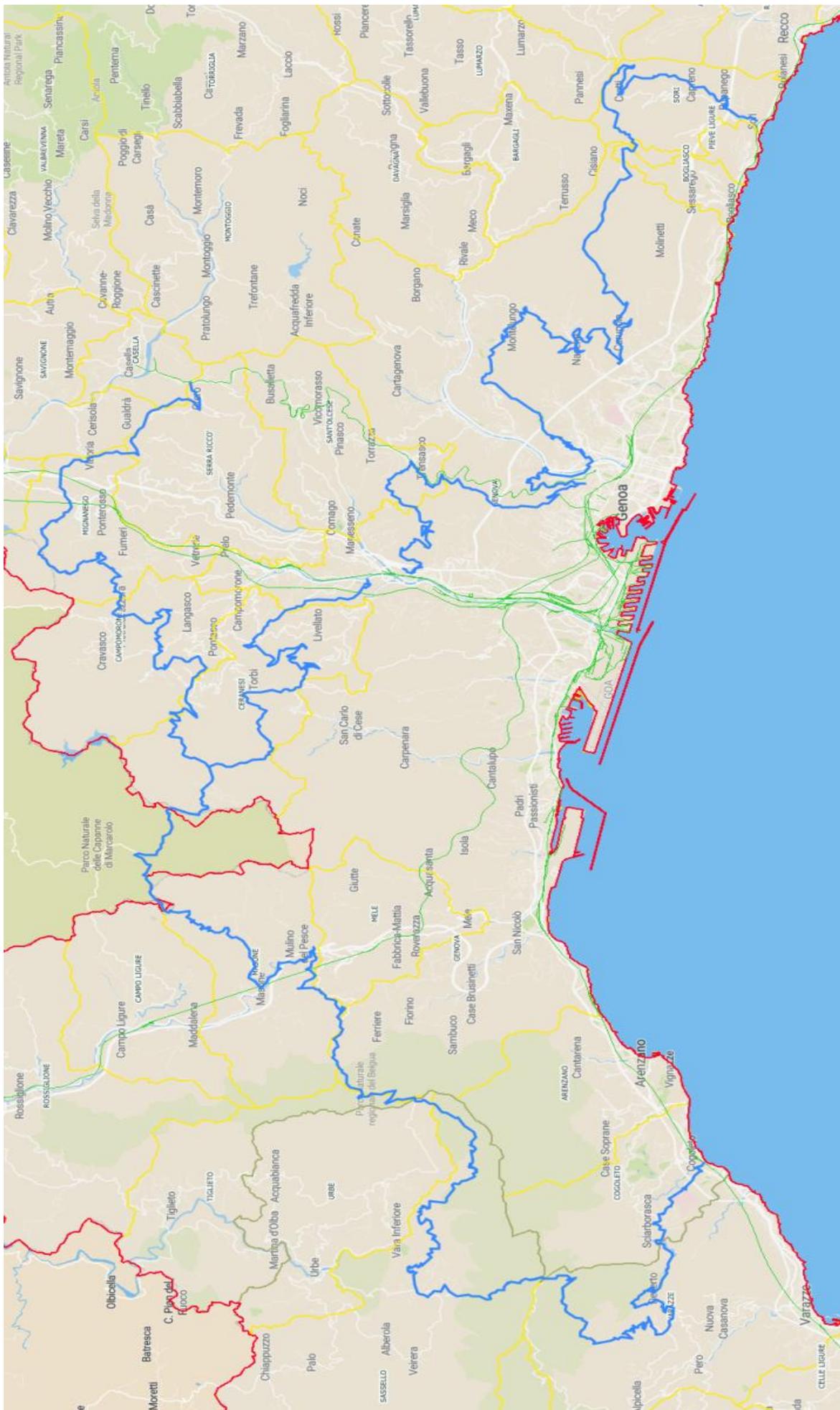
Fatto salvo quanto previsto in merito ai "dispositivi di segnalazione visiva dei velocipedi" ai sensi degli artt. 68 e 69 del C.s., la circolazione nelle ore notturne sui percorsi di cui al precedente punto 2, lettere b), c) e d) è consentita esclusivamente in presenza dei seguenti dispositivi di illuminazione: faretto MTB da casco, fanale anteriore da almeno 1000 lumen, luci rosse posteriori a Led.

12 APPENDICE B – TAVOLE

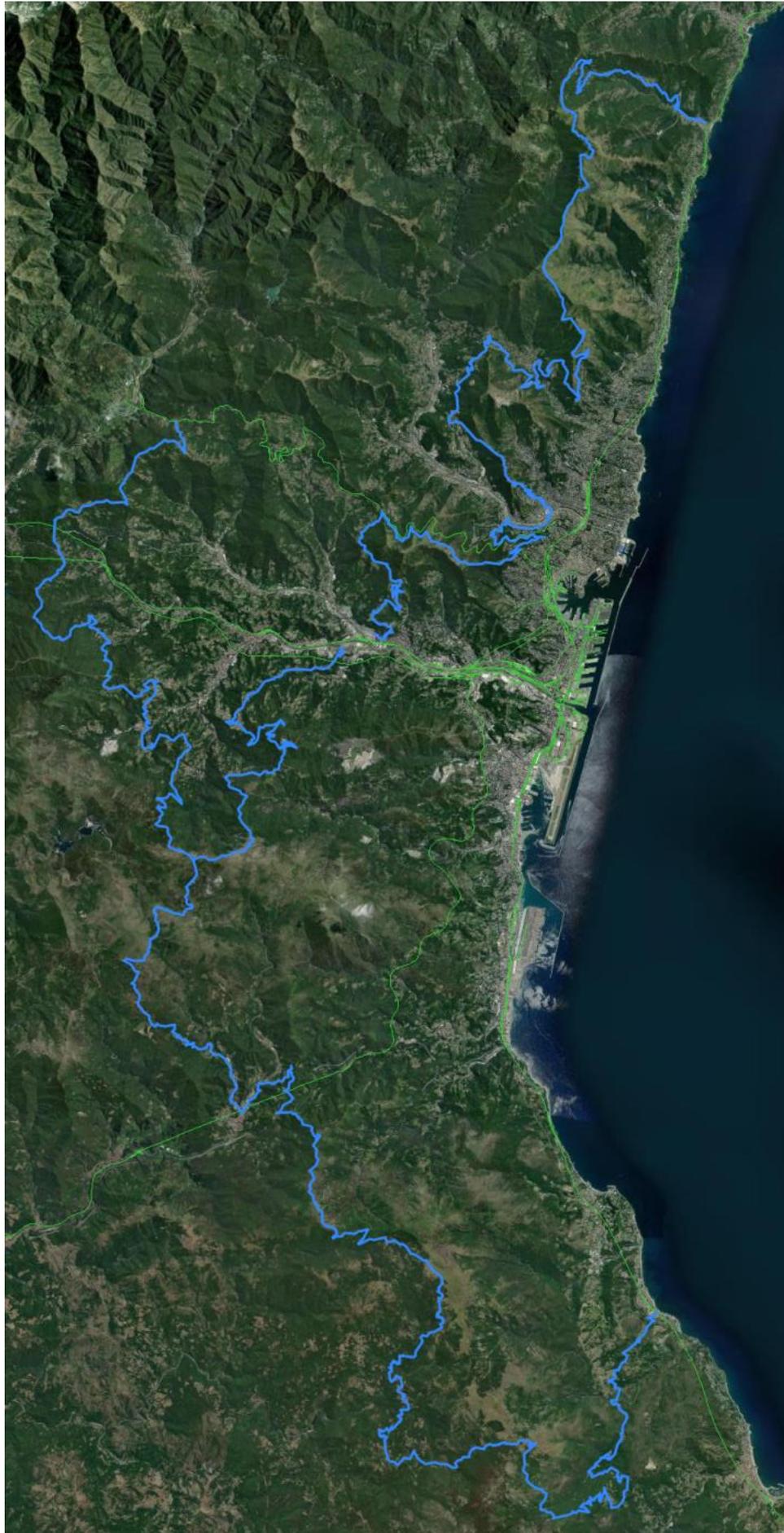
Elenco Tavole

1. Limiti Amministrativi
2. Ciclovie , Comuni e Percorsi di Cornice
3. Linee Ferroviarie

Tav. 1 Limiti Amministrativi

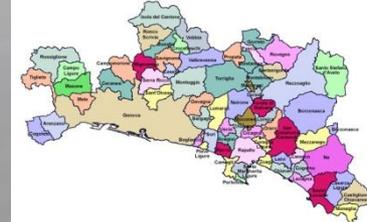


Tav 3 Linee Ferroviarie



13 Ringraziamenti

Alla stesura di questo documento, redatto principalmente da Gianluca Fontana e Andrea Loleo, hanno partecipato anche Paolo Persich (MonteGazzo Outdoor) e Fabio Scarnecchia (Ponente Outdoor) per i capitoli relativi alle Associazioni Sportive Dilettantistiche, alla Analisi del Territorio e alla descrizione delle diverse discipline della Mountain Bike.



Genova Outdoor 2024

Una visione strategica per l'outdoor
nella Città Metropolitana di Genova



01

Il contesto naturalistico e urbano

Una breve analisi del territorio della Città Metropolitana

02

Casi di successo

Tre casi di località diventate centri mondiali per l'outdoor

03

La situazione attuale

Le Associazioni Sportive Dilettantistiche, i sentieri, le macrozone di interesse

04

Potenziali linee di sviluppo

Rete sentieristica, trasporti, marketing

05

Benefici attesi

Analisi e trends del turismo outdoor
Benefici turistico-economici ed ambientali

AGENDA



01

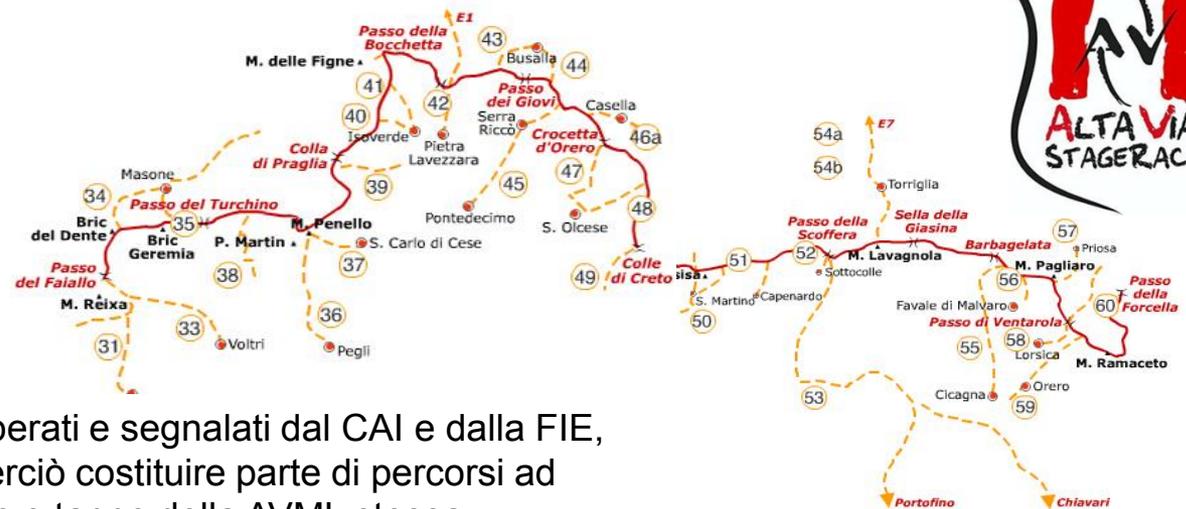
Il contesto naturalistico e urbano

Una breve analisi del contesto naturalistico ed urbano della Città Metropolitana di Genova

- L'Alta Via dei Monti Liguri
- Le Antiche Vie del Sale e del Ferro
- Un Appennino ricco di storia
- Mare e Neve in pochi km
- Santuari, Abbazie, Forti e Castelli

Alta Via dei Monti Liguri

L'Alta Via dei Monti Liguri non è soltanto un lunghissimo itinerario di crinale che percorre tutto l'arco montuoso della Liguria per oltre 400 km e 15.000 m D+ tra Ventimiglia e Ceparana. È anche la spina dorsale di una vasta e articolata rete di sentieri che abbracciano l'intera regione, collegando i centri costieri con i paesi dell'entroterra e con le cime dei monti. Storicamente, infatti, le vie di collegamento tra il mare e la Pianura Padana attraversavano la dorsale appenninica e alpina, fra queste le antiche vie del sale e del ferro



Molti di questi itinerari, nel tempo recuperati e segnalati dal CAI e dalla FIE, si collegano con la AVML e possono perciò costituire parte di percorsi ad anello che uniscono sentieri di raccordo e tappe della AVML stessa

Da segnalare ad esempio l'incrocio con l'Itinerario Europeo E1, che parte da Genova Pegli, arriva al Passo della Bocchetta e poi prosegue fino ad arrivare in Danimarca



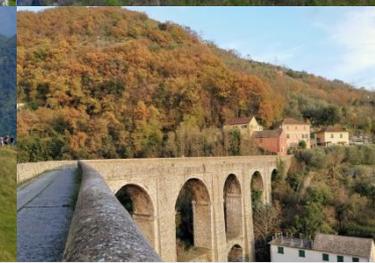
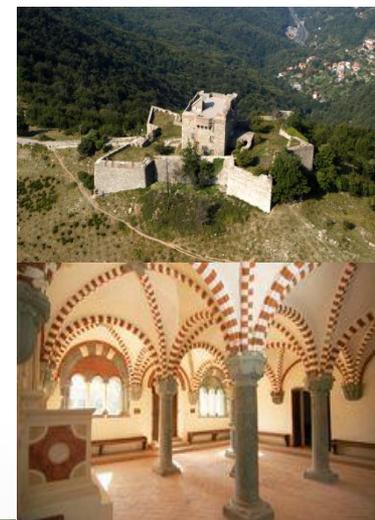
Un Appennino ricco di storia e di cultura

Tutta la zona appenninica a ridosso della costa, è ricca di testimonianze storiche, culturali e naturalistiche di primordine. Solo alcuni esempi:

- Il comprensorio dei Forti di Genova
- L'antica Via del Sale da Varzi a Camogli o Portofino
- L'antica Via del Ferro da Voltri a Tiglieto
- I Santuari Partigiani della Benedicta (Anello della Pace) e dei Martiri del Turchino
- Il Castello della Pietra
- Eccellenze manifatturiere (filigrana a Campo Ligure, ardesia in Val Fontanabuona)
- La storia dell'industria cartaria nel Ponente
- L'acquedotto storico della Val Bisagno
- Santuari e Abbazie : N.S. della Guardia, N.S del Gazzo, la Badia di Tiglieto, il Santuario della Vittoria, l'Abbazia di Cassinelle
- Il trenino Genova-Casella
-

La città metropolitana ingloba anche diversi aree protette:

- Parco del Monte di Portofino
- Parco del Beigua
- Parco dell'Antola
- Parco dell'Aveto





02

Casi di successo

Analizziamo tre casi, molto diversi fra loro dove, partendo dal volontariato, si sono create le condizioni per trasformare zone, potenzialmente adatte, in centri di eccellenza mondiale per l'outdoor

- La Val Maira
- Il Finalese
- L'Eroica

Una storia singolare...

Il turismo naturalismo in Val Maira si può spiegare come un processo molto singolare dato da un fortunato mix di casualità, impresa e capacità locali e soprattutto **marketing di successo**

Gli escursionisti che visitano la Valle Maira provengono prevalentemente dai paesi di lingua tedesca (Austria, Germania e Svizzera) .

Al metà degli anni 80' una coppia di tedeschi, Andrea e Maria Schneider (che cercava il valico della Maddalena e finì casualmente in Valle Maira), si innamorarono di Prazzo, aprendo una sorta di “centro formativo” per tedeschi, spaziando dalla scuola di italiano, ai corsi di escursionismo.

Nel **1999** una coppia di svizzeri visita la valle nel corso dell'attraversata delle Alpi da Vienna a Ventimiglia e pubblica la guida, “Antipasti e antichi sentieri”, che diventa in breve tempo una bibbia.

Non limitandosi a descrivere gli itinerari percorribili ma inserendo descrizioni attente della cultura e delle tradizioni enogastronomiche occitane, promette spazi di Wilderness assoluta e ottimo cibo e **diviene un best seller nel giro di pochi anni**, grazie al semplice passaparola.

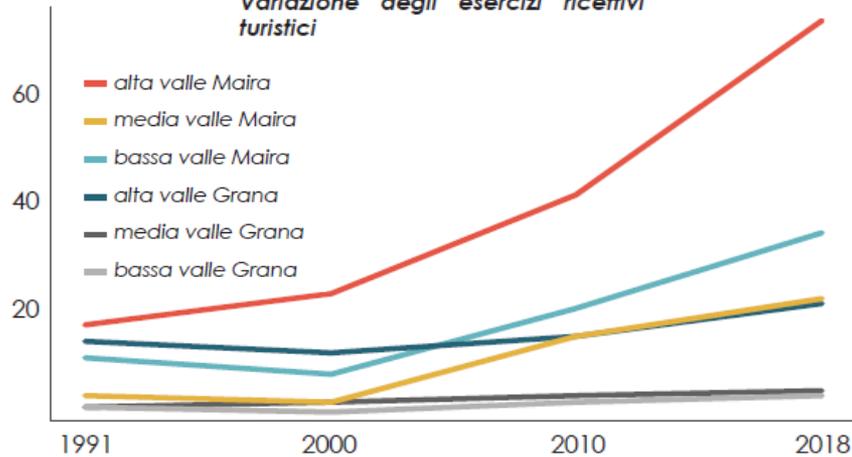
Da allora la valle si è ripopolata, innescando un processo di sviluppo locale nel quale la comunità gioca un ruolo importante.

Si sono costituiti i cosiddetti GAL (Gruppi di Azione Locale), società consortili che operano nell'ambito dell'Asse Leader del Programma di Sviluppo Rurale dell'Unione Europea, con l'obiettivo di rivitalizzare il tessuto economico dei territori rurali. Da lì prende avvio la realizzazione delle infrastrutture primarie necessarie per accogliere, ospitare e sfamare il flusso **esponenzialmente** crescente di camminatori, bikers e climbers



Caso Vincente 1 – La Val Maira 2/3

Variatione degli esercizi ricettivi turistici



Variatione percentuale di provenienza dei turisti in valle Maira

	Var _{tur,prov} 1991/2000	Var _{tur,prov} 2000/2010	Var _{tur,prov} 2010/2018	Var _{tur,prov} 1991/2018
VALLE MAIRA				
ITALIA	-18%	-24%	-11%	-44%
FRANCIA	84%	46%	22%	229%
GERMANIA	764%	88%	12%	1710%
PAESI BASSI	-6%	32%	76%	117%
SVIZZERA		13%	-19%	
AUSTRIA			70%	
BELGIO				
A.P.EUROPEI	30%	110%	-40%	64%

Variatione percentuale del prezzo di mercato 2010/2018



Variatione percentuale posti letto 1991-2018

	Var _{tur,struct.ric}			Var _{tur,s.ric}		Var _{tur,p.letto}			Var _{tur,p.i.}
	1991-2000	2000-2010	2010-2018	1991-2018	1991-2000	2000-2010	2010-2018	1991-2018	
CASTELMAGNO	0%	50%	133%	250%	-17%	500%	107%	933%	
CELLE DI MACRA	0%	300%	25%	400%	0%	1667%	-1%	1650%	
MARMORA	200%	100%	217%	1800%	75%	371%	105%	1588%	
MACRA	-33%	100%	100%	167%	-31%	83%	142%	208%	

Caso Vincente 1 – La Val Maira 3/3

Inserire un termine di ricerca: Preferiti (0) Estate Mappa it

VALLEMIRA
nature + tradition + culture
Salluzzo

La nostra ospitalità è singolare

Sei nostro ospite 2 notti su 3 o 2 notti su 7

SCOPRI I DETTAGLI DELL'OFFERTA

Caso Vincente 2 – L'Eroica

Un po' di storia...

La prima edizione, nel 1997, vide **92** valorosi pionieri partecipanti

Nel 2019 i partecipanti alla gara, che si svolge sempre la prima Domenica di Ottobre, furono **8000** (con almeno altrettanti esclusi) con incasso di **560K Euro** e un indotto, solo per i giorni della gara, attestato intorno ai **4 ML Euro**

Attorno alla gara, sono nate molte iniziative collaterali e si è assistito in questi 23 anni ad un boom di crescita di strutture turistico-alberghiere (negozi, meccanici, B&B convenzionati, ecc.)

Parallelamente alla gara è nato un **percorso permanente**, sul quale ogni anno mettono le ruote migliaia e migliaia di ciclisti. Il risultato è stato un incremento del **450%** delle presenze



Caso Vincente 3 – Il Finalese 1/2

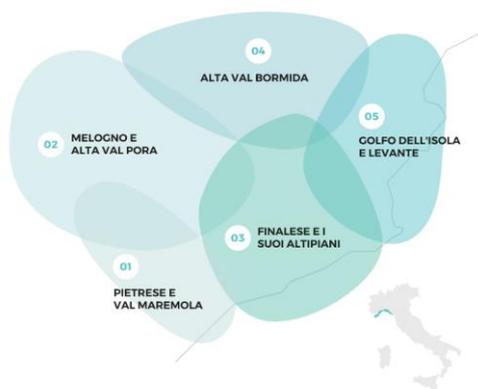
Un po' di storia...

Tutto ha inizio negli anni '80, con le prime gare amatoriali di MTB. A fine anni '90, le onorate dalla presenza di Paola Pezzo portano a catalizzare sempre di più l'attenzione sul Finalese.

Nel '99 la svolta: «Tutto Mountain Bike» organizza il Funky Day e il museo della Mountain Bike con sede in USA in Colorado viene per 4 mesi a Finale.

Nello stesso anno si organizza la prima 24H di Finale Ligure. L'opera incessante di marketing internazionale, rende popolare Finale sui mappamondo dei riders di tutto il mondo.

La 24 ore continua a crescere, diventando sempre più popolare. Dal 2013 si svolge a Finale il FinaleEnduro, tappa finale del prestigioso circuito internazionale Enduro World Series (EWS).



AREE LE AREE DI FINALE OUTDOOR REGION

Cos'è Finale Outdoor Region? Un mondo da esplorare, un insieme di territori che dall'entroterra arrivano fino alla spiaggia. La migliore destinazione per vivere una vacanza outdoor completa di mare, montagna, sport e buona cucina!

- AREA 1 PIETRESE E VAL MAREMOLA
- AREA 2 MELOGNO E ALTA VAL PORA
- AREA 3 FINALESE E I SUOI ALTIPIANI
- AREA 4 ALTA VAL BORMIDA
- AREA 5 GOLFO DELL'ISOLA E LEVANTE

TRAILS/VIE

METEO

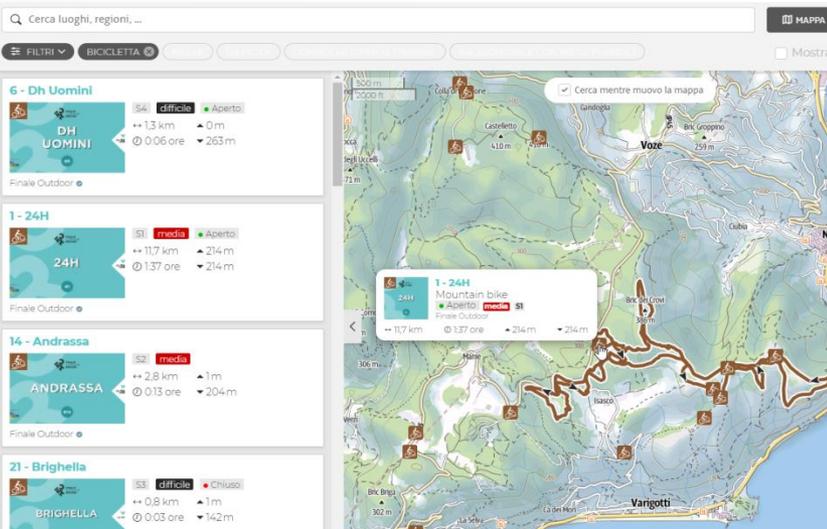
BIKE TRAILS APERTI



128 / 138

→ GO LIVE

Caso Vincente 3 – Il Finalese 2/2



138 Trails catalogati e mantenuti



Crescita esponenziale sport shops (Finalborgo)

Eventi mondiali



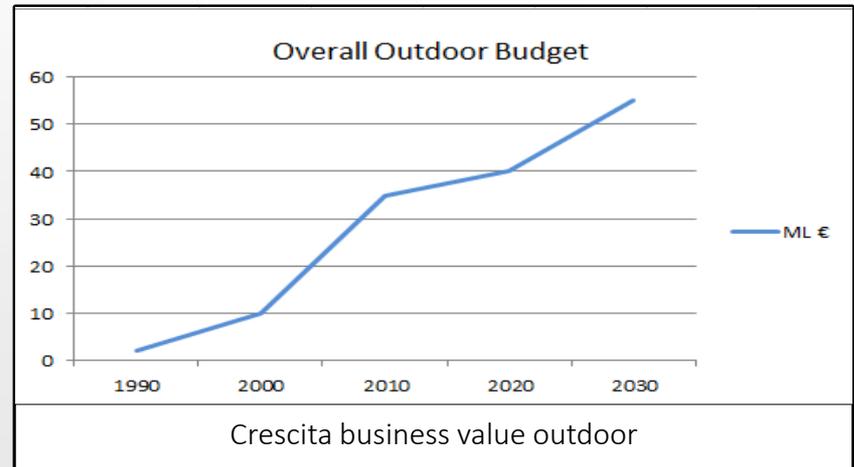
24H



E-EWS



Trophy of Nations



Crescita business value outdoor



03 La situazione attuale

Una panoramica sulla offerta attuale della MTB, con particolare attenzione alla rete delle ASD che operano sul territorio, alle infrastrutture turistiche e viarie

- Le ASD sul territorio
- La rete sentieristica
- Rete dei Trasporti

Chi siamo?

Le ASD sono associazioni sportive dilettantistiche non a scopo di lucro, con l'obiettivo di promuovere e tutelare il territorio dell'entroterra genovese

Cosa facciamo ?

La principale attività è il ripristino e la pulizia di sentieri esistenti (nel rispetto delle regole vigenti), e la creazione di nuovi tracciati, contribuendo al recupero di un territorio spesso lasciato a se stesso (trail building)

Le ASD organizzano attività di natura sportiva, ricreativa, culturale e sociale, coinvolgendo a vario titolo aziende che operano sul territorio, collaborando attivamente con le altre ASD e i Municipi, partecipando ad iniziative sempre mirate al recupero ed alla difesa del territorio

Promuovono il **corretto comportamento** sui sentieri, al fine di raggiungere una concreta e condivisa convivenza fra bikers, camminatori e tutti i possibili fruitori dei sentieri e dei percorsi (norme N.O.R.B.A e I.M.B.A)



Dove siamo?

Sul territorio di Città Metropolitana operano moltissime ASD, coprendo l'intera area dal Passo del Faiallo al Tigullio, e operando anche oltre Appennino in Valle Stura, Valle Scrivia, arrivando fino a Torriglia



- ASD Ponente Outdoor Bike Spot
- ASD Turchino Outdoor Resort
- ASD Arenzano MTB
- ASD MonteGazzo Outdoor
- ASD Righi Valbisagno Trail Crew
- ASD JollyBike Crew
- ASD Genova S. Eusebio
- ASD Antola Outdoor
- ASD SpunciaBike
- MTB Scout Montoggio
- e altre.....

Per un totale indicativo di circa **620** soci affiliati,
160 sentieri mantenuti
per uno sviluppo di **240** km

Le Associazioni Sportive Dilettantistiche 3/6

Dieci fra le ASD si stanno consorziando in un unico soggetto, con lo scopo di fornire un interlocutore unico e autorevole alle Istituzioni (Comuni, Città Metropolitana, Enti Parco e Regione Liguria)

La società, Zena Trail Builders, vuole essere inoltre un punto di partenza per l'aggregazione di altre entità che perseguano gli stessi obiettivi (salvaguardia e ripristino territorio, sviluppo a tutto tondo del mondo outdoor)

	Nome ASD	Zona	Soci	Trails	KM
	MonteGazzo Outdoor	Sestri Ponente	180	19	24
	Turchino Outdoor Resort	Voltri Mele	63	16	26
	Ponente Outdoor Bike Spot	Voltri Prà Pegli	28	14	16
	Jolly Bike Crew	Monte Figogna	20	20	26
	Righi Valbisagno Trail Crew	Righi Valbisagno	84	35	45
	Genova MTB S.Eusebio	MonteRatti S.Eusebio	148	16	25
	SpunciaBike	Quarto Alta Monte Fasce	50	6	16
	Arenzano MTB	Arenzano	3	5	4
	Antola Outdoor	Torriglia Parco Antola	20	11	25
	MTB Scout Montoggio	Montoggio	15	8	25



Manutenzione rete sentieristica REL (Rete Escursionistica Ligure)

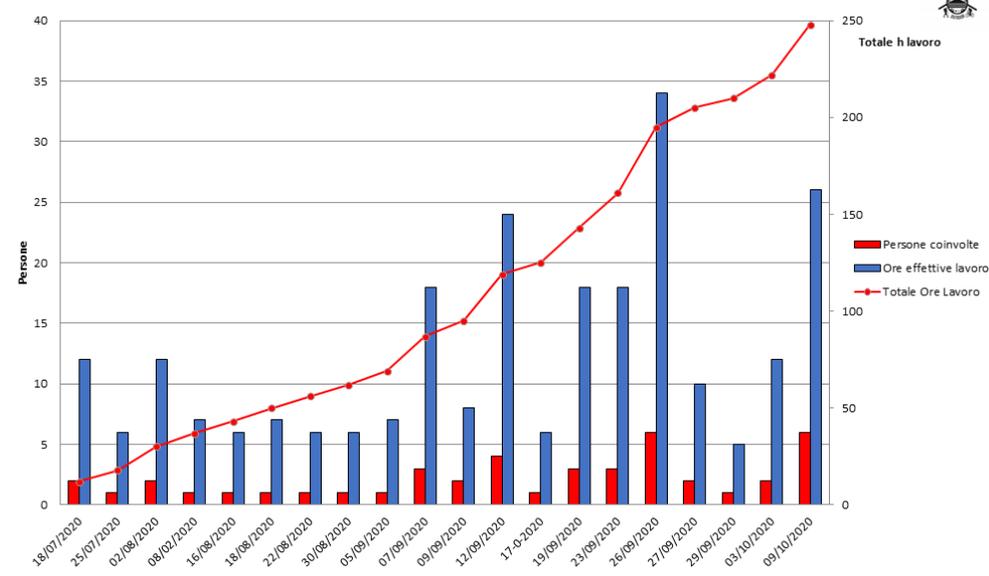
Alcune ASD da qualche anno collaborano con Regione Liguria, essendo state incaricate di ripristinare sentieri «storici» ormai in disuso (iniziativa «adotta un sentiero»)

Esempio : Sentiero Proratado (zona AVML - S.Carlo di Cese)

- Lunghezza 4 Km, Partenza 928m slm – Arrivo 340m slm
- Un sentiero ormai dimenticato, via di accesso alla AVML
- Ripristino della segnaletica FIE originale
- Perfetta aderenza al tracciato originario
- Riscoperta numerazione civici (ex strada comunale)



Sentiero REL Proratado - Ore di lavoro e trail builders coinvolti



Le ASD collaborano a livello locale con Comuni e Municipi, in modo che non siano mai lesi i diritti dei proprietari dei terreni, e propongono iniziative che possano essere di supporto ed aiuto alle strategie delle Amministrazioni Locali

Esempio : GTA e Comune di Ceranesi (zona Monte Figogna)

- 20 sentieri mantenuti per un totale di 26 km
- Nuovo circolo ASD a Geo, Info-Point turistico
- Punto noleggio e manutenzione bici
- Iniziativa «panchina gigante» su tracciato ex-Guidovia
- Crescita sostanziale attività di ristorazione (piazzale Santuario N.S. della Guardia)

Comune di Ceranesi
Ieri alle 10:14

Il Comune di Ceranesi vuole ringraziare la "JOLLY BIKE CREW A.S.D" per l'impegno e la cura profusa dai suoi volontari nella cura e nella promozione del nostro territorio. Nel primo anno di attività ufficiale, l'associazione ha recuperato, sistemato, mantenuto già 20 sentieri, per l'impressionante totale di circa 26 Km!

L'associazione si è inoltre fatta promotrice di un'iniziativa per l'installazione di una "panchina gigante" che, appena completata, l'iter autorizzativo verrà posizionata in un punto di interesse turistico estremamente panoramico sulla parte finale del percorso della "Ex Guidovia".

"JOLLY BIKE CREW A.S.D" aprirà a breve un circolo ASD in località Geo, che offrirà ricettività e informazione turistica per i camminatori e bikers interessati alla scoperta del nostro territorio, oltre che da punto di noleggio e ricarica per le e-bike.

Tutte queste attività hanno già portato un tangibile ritorno, pur in questi tempi difficili, per le attività economiche legate alla ristorazione. L'Amministrazione comunale ha erogato un primo, piccolo, ma speriamo significativo, contributo a favore dell'Associazione, per supportarli nelle attività di promozione turistica dell'Outdoor sul territorio del Comune di Ceranesi con il progetto "GTA - Guardia Trails Area", che crediamo potrà valorizzare al meglio le eccellenze naturalistiche del nostro territorio ed avviare un positivo volano per la salvaguardia e lo sviluppo del tessuto sociale ed economico.

[GTA - Guardia Trails Area Genova](#)

GUARDIA TRAILS AREA

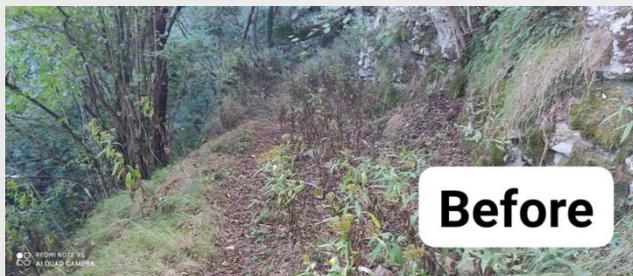
BOLLETTINO SENTIERI MTB - eBike

TRAIL	SEMAFORO	SENSO	CONDIZIONI	MANUTENZIONE
RAMPINI BASSO	●	↑↓	Buone	JOLLY BIKE
RAMPINI ALTO	●	↑↓	Buone	JOLLY BIKE
COSTA	●	↑↓	Buone	JOLLY BIKE
BOSSARO BASSO	●	↑↓	Ottime	JOLLY BIKE
BOSSARO MEDIO	●	↑↓	Ottime	JOLLY BIKE
NEW! BOSSARO ALTO	●	↑↓	Lavori in corso	JOLLY BIKE
APPARIZIONE ALTA	●	↓	Buone	JOLLY BIKE
APPARIZIONE MEDIA	●	↓	Ottime	JOLLY BIKE
APPARIZIONE BASSA	●	↑	Lavori in corso	JOLLY BIKE
VARIANTE FALVO	●	↓	Discrete	JOLLY BIKE
PILASTRINO ALTO	●	↓	Buone	JOLLY BIKE
PILASTRINO BASSO	●	↓	Buone	JOLLY BIKE
TRALICCIO ALTO	●	↓	Buone	JOLLY BIKE
TRALICCIO BASSO	●	↓	Buone	JOLLY BIKE
VARIANTE TRALICCIO/COSTA	●	↑↓	Buone	JOLLY BIKE
NEW! JOLLY L...				
ASOS				
CISTERNE				
CISTERNE				
BATTERIE				
BATTERIE				
TORNANTI				
VIA DELL'				

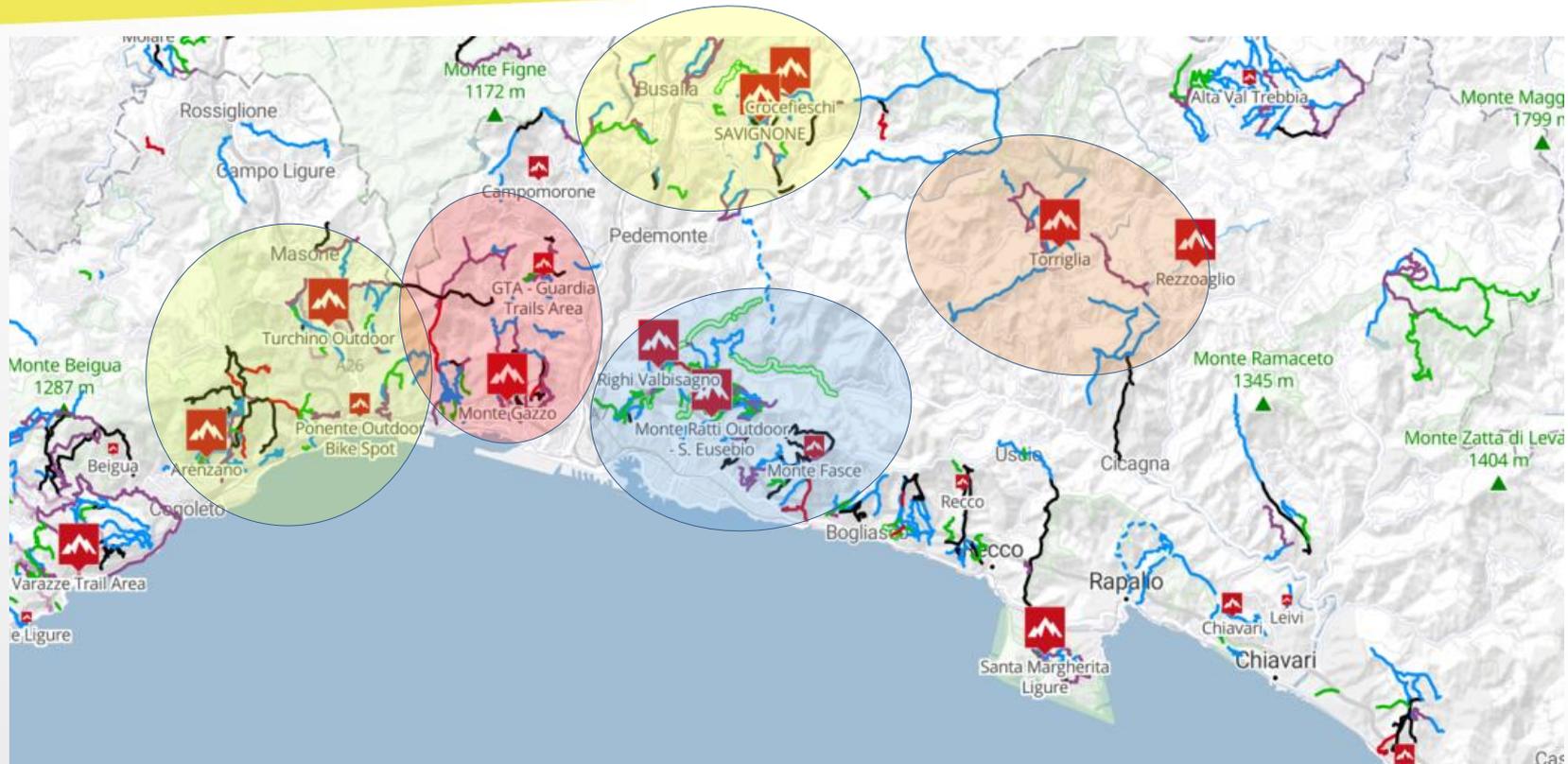
● aperto
● manute
● chiuso p
● lavori in

Quali sono le problematiche che le ASD devono affrontare?

- La problematica più grossa è quella dovuta alla difficoltà di rapportarsi con il territorio (proprietari dei terreni in primis) e con le Istituzioni (regione Liguria e i Soggetti Coordinatori della REL) in maniera «ufficiale». In questo senso crediamo che la creazione di una Società unica sia un indubbio vantaggio.
- Scarsa rappresentatività nei confronti delle FF.OO preposte al controllo del territorio (es Guardie Forestali, Guardia Parco)
- Mancanza di un qualche tipo di riconoscimento che tuteli il lavoro di mantenimento e recupero del territorio (inserimento nella Protezione Civile delle squadre di trail-building come avviene in molti Paesi della UE ?)
- Limitatezza dei fondi (le uniche fonti sono le quote dei soci e piccole sponsorizzazioni, in genere fornite da attività commerciali di zona)



La rete sentieristica gestita dalle ASD 1/3



5 Macro-Aree principali

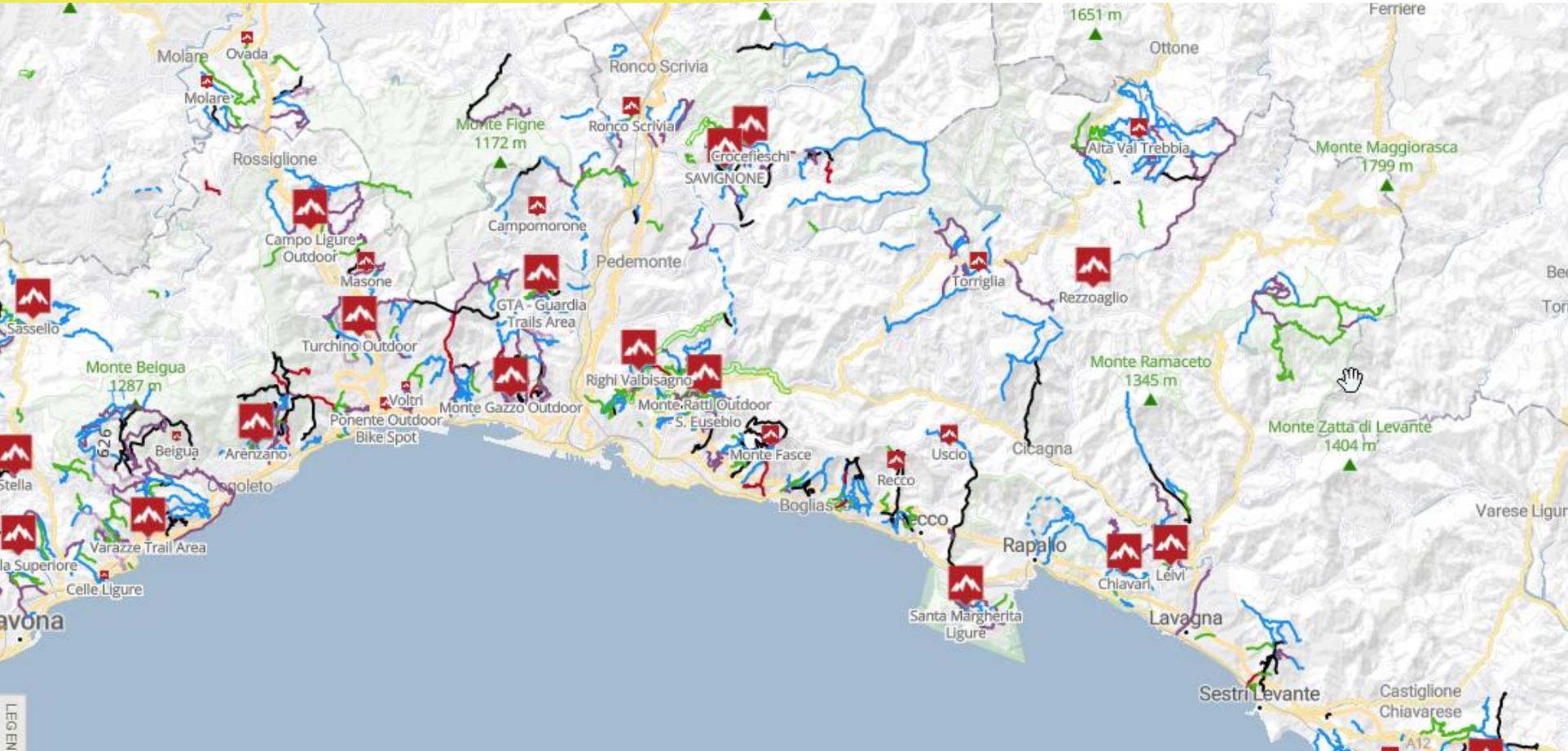
- Ponente
- Medio-Ponente
- Centro
- Valle Scrivia
- Torrighia-Antola

- Più di **160** sentieri mantenuti
- **240 km** tracciati
- **20000** passaggi annui
- Tantissime ore di lavoro

Dati presi da TrailForks, che sottostimano i dati di percorrenza reali

ANNO / ORE / ASSOCIATO		
Anno	Associato	Ore
2020		452:30:00
2020		244:00:00
2020		213:30:00
2020		196:30:00
2020		126:30:00
2020		125:30:00
2020		111:30:00
2020		73:30:00
2020		62:30:00
2020		34:30:00
2020		34:00:00
2020		33:00:00

La rete sentieristica gestita dalle ASD 2/3



Nella realtà, nel territorio della Città Metropolitana la rete dei sentieri è molto più estesa e ramificata

- Oltre **500** trails
- Circa **900** km di sviluppo
- Quasi **40000** passaggi annui

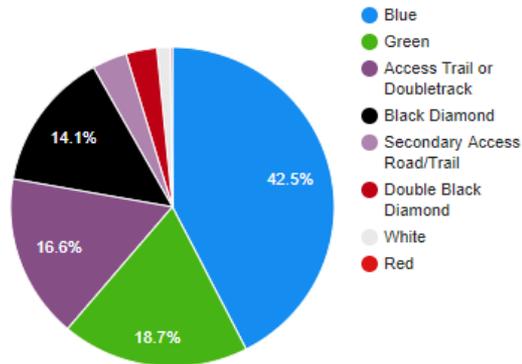
Statistics for Genova / region

Overview	Areas	Trails	Routes	Status	Reports	Photos	Videos	Events	Ride Logs	Route Planner	More
Region Details											
Avg Trail Rating: ★★★★★☆											
Trails: 518											
Total Distance: 896.2 km											
Total Descent: 81.9 km											
Highest Trailhead: 1,626 m											
Total Vertical: 1,625 m											
Reports: 2,497											
Photos: 615											
Videos: 122											
Ridden Counter: 11,564											
Check-Ins: 38,828											
RideLogs: 18,973											
POIs: 5											
Winter Only Trails: 77											
Activities: Mountain Bike E-Bike Hike Trail Running Horse Dirtbike ATV/ORV/OHV Snowmobile Snowshoe Downhill Ski Backcountry Ski Nordic Ski											
Region Status: Caution as of 6 hours											

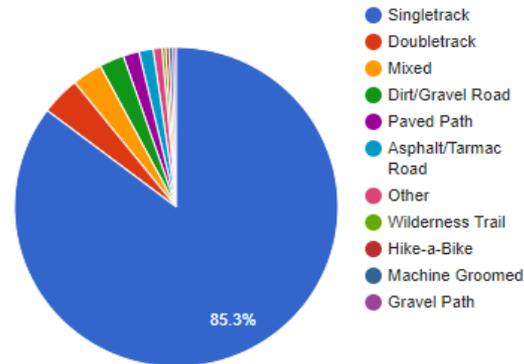
La rete sentieristica gestita dalle ASD 3/3

Dati TrailForks

Trails by Difficulty



Trails by Type



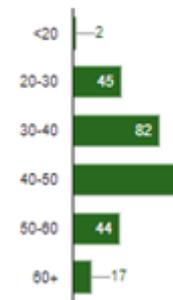
Distance by Difficulty

Blue	370 km
Access Trail or Doubletrack	201 km
Green	147 km
Black Diamond	127 km
Double Black Diamond	26 km
Secondary Access Road/Trail	23 km
White	18 km
Red	485 m

Trail Check-Ins Per Month



Age

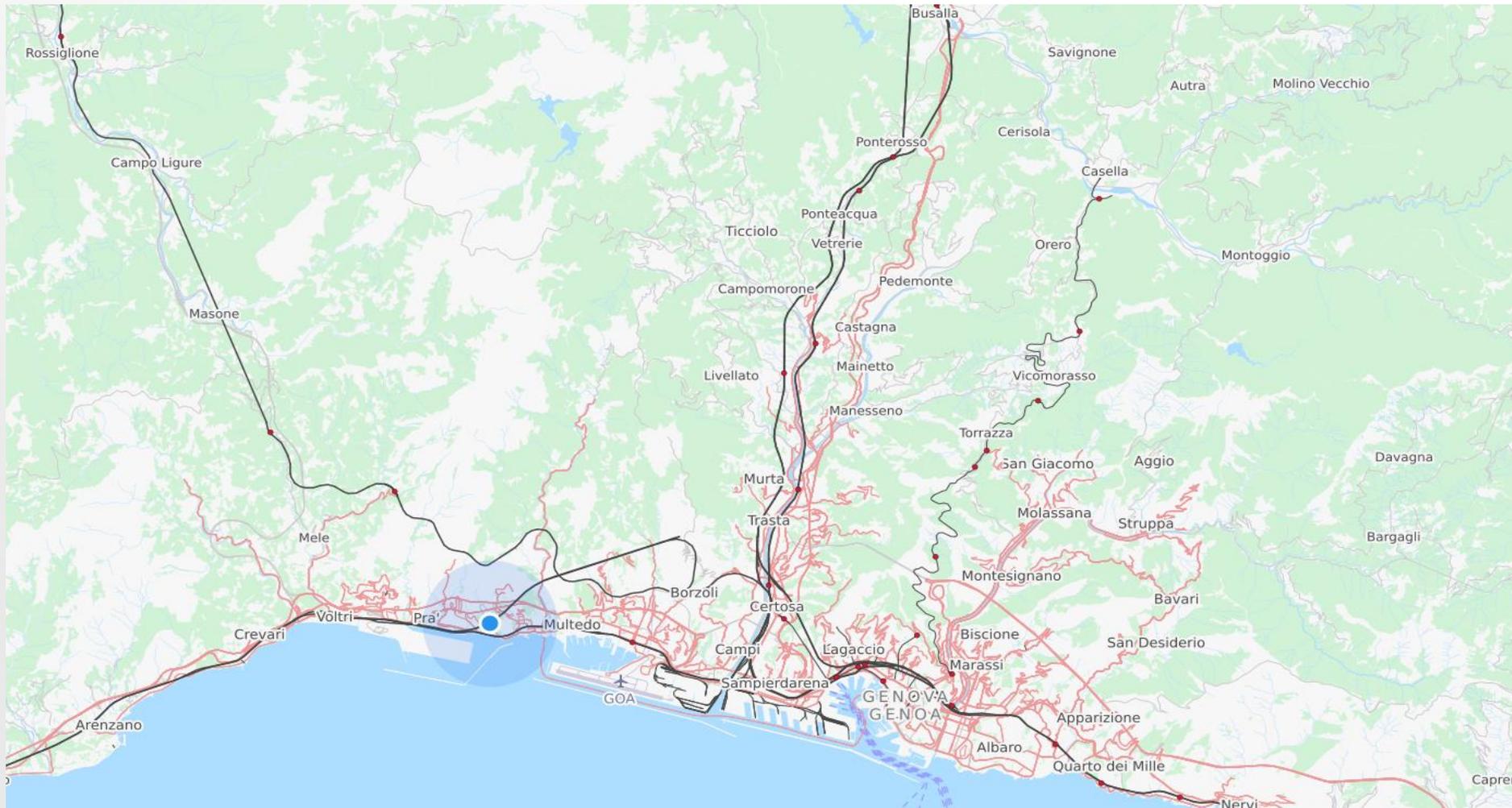


Dati estratti dal portale TrailForks, catturati mediante tracciature effettuate con devices GPS e uploadate sul portale

Si valuta che solo il 40% dei bikers utilizzi attualmente devices GPS, rendendo i dati verosimilmente sottostimati

La Rete dei Trasporti

- Sulla costa la linea ferroviaria metropolitana
- La linea ferroviaria Genova-Milano
- La linea ferroviaria Genova – Acqui Terme
- La Ferrovia Genova-Casella
- Cremagliere e Funicolari
- Le reti AMT e ATP





Area - Location	Codice e colore percorso	Itinerario	Località partenza	Quota partenza	Quota massima	Dislivello salita	Distanza
SABEN TRAIL AREA ENDURO	Route/code and color	Itinerary	Departure from	Departure Height m.s.l.m.	High est peak m.s.l.m.	Gradient m+	Distance Km
B10	Monte Croce Enduro	Piano Quinto	694	1257	560	12.6	
B11	Meridiane Freeride	Piano Quinto	694	1226			
B12	Saben 1500 Enduro	Piano Quinto					
B13	Antenne Enduro	Piano Quinto					

Area - Location	Colore percorso	Itinerario
PARK TAJARE - XC & All Mountain	Route/color	Itinerary
		Sentiero de
		Giro

04 Linee di sviluppo

Analizziamo le possibili linee di sviluppo per creare un vero polo genovese per l'outdoor

- Armonizzazione della rete sentieristica
- Creazione percorsi "permanententi"
- Creazione percorsi di «cornice»
- Integrazione con sistemi di trasporto
- Promozione e Marketing (Internazionale)

Scrematura ed armonizzazione della rete sentieristica

Catalogazione e scrematura dei sentieri esistenti (numerazione univoca, lunghezza, dislivello, difficoltà, tipologia di bici, modalità di approccio)

Area - Location	Colore colore percorso	Itinerario	Quota partenza	Quota massima	Dislivello scatto	Distanza	Difficoltà	Difficoltà discesa	Esposizione
Area - Location	Colore colore percorso	Itinerario	Quota partenza	Quota massima	Dislivello scatto	Distanza	Difficoltà	Difficoltà discesa	Esposizione
Area - Location SABEN TALL AREA ENDURO	B10	Monte Croce Enduro	694	1257	560	12,6	MC	MC	E1
	B11	Martignone Freeride	694	1226	620	15,4	MC	OC	E3
	B12	Soben 1500 Enduro	694	1529	1500	29,7	SC	OC	E3
	B13	Antenne Enduro	694	1228	1020	22,1	MC	SC	E2
Area - Location XC & All Mountain		Sentiero dei Castelli	695	805	300	12,3	TC	TC	E1
		Giro dell'Inconoscenza	695	1298	680	20,4	MC	MC	E2
		Pendici del Toppe	695	1392	770	22	MC	MC	E2
		Anello di Parolotto	695	1408	750	21,5	MC	MC	E2/E3

Individuazione di sentieri REL (esistenti ma anche nuovi) che possano essere dati in affidamento alle ASD

Armonizzazione della segnaletica*



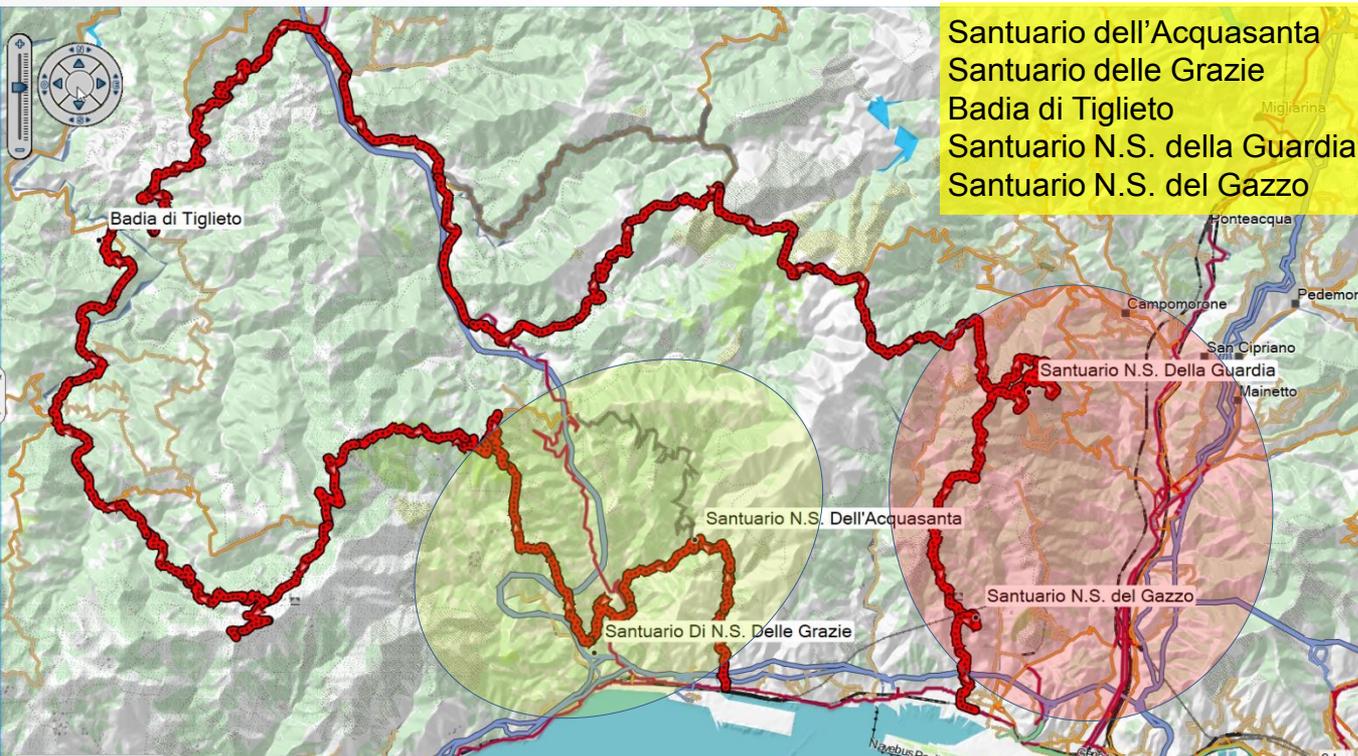
Utilizzo di sistemi QR Code/Wireless/RFI per il monitoraggio della rete sentieristica:

- Valutazione del numero dei passaggi
- Evidenziazione sentieri che necessitano di manutenzione

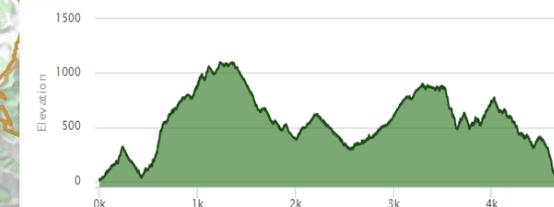
IDEA : facciamo un XTrail con le start-up genovesi ?

* http://www.ambienteinliguria.it/eco3/DTS_GENERALE/20120413/LineeGuida_Segnaletica_ultima.pdf

Esempio 1 – Percorso Permanente del Ponente (Percorso dei Santuari)



125 km	3,359 m	4718
Distance	Climb	Points



125 km	3,359 m	3,366 m	1,094 m	59 km	55 km	11 km
Distance	Climb	Descent	High Point	Dist Climb	Dist Descent	Dist Flat

Percorso fattibile in MTB, Gravel, BDC

Lunghezza 125 km

Dislivello totale 3500 D+

Numero di giorni consigliato 3-5

Macro aree MTB attraversate:

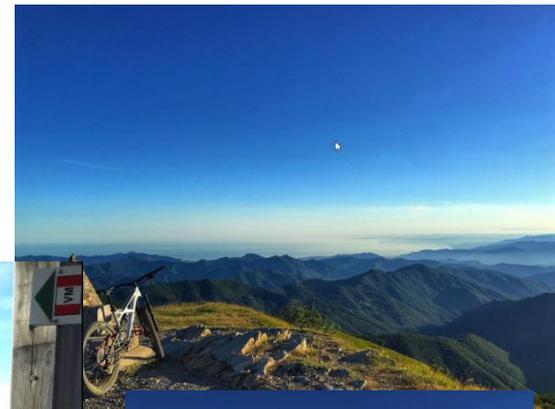
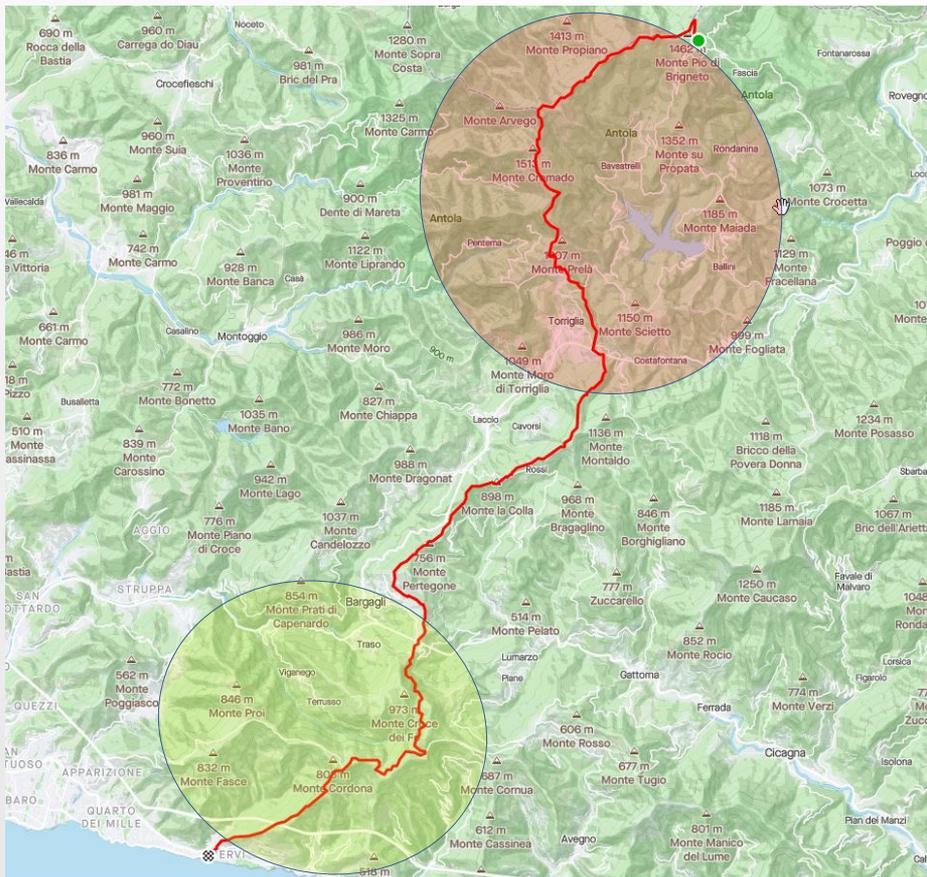
Ponente – ASD Turchino Outdoor, ASD Ponente Outdoor, ASD ArenzanoMTB

Medio Ponente – ADS MonteGazzo Outdoor, ASD JollyBikeCrew

Esempio 1 – Percorso Permanente del Ponente (Percorso dei Santuari)

KM	Partenza - Destinazione	Tracciato	Cose da vedere
6	Prà Palmaro - Acquasanta	Asfalto	Val Branega – Santuario dell'Acquasanta Le Terme di Genova
11.5	Acquasanta – Santuario delle Grazie	Asfalto	Le Valli della Carta – Santuario della Grazie (cripta tombe Galliera)
22.2	Santuario delle Grazie – Forte Geremia	Asfalto - Sterrato	Antica via dei Giovi – Alta Via dei Monti Liguri Forte Geremia 
29.8	Forte Geremia – Passo del Faiallo	Asfalto	Alta Via dei Monti Liguri – Rifugio Faiallo 
33.5	Passo del Faiallo – Rifugio Argentea	Single Track Sterrato	Alta Via dei Monti Liguri – Rifugio Argentea
54.7	Rifugio Argentea – Vara Inferiore - Tiglieto	Asfalto - Sterrato	Strada della Bucastrella – Incisioni rupestri Badia Monumentale di Tiglieto 
79.2	Tiglieto – Rossiglione - Masone	Asfalto	Canyon della Val Gargassa Industria della filigrana a Campo Ligure Cascata del Serpente 
93.6	Masone – Capanne di Marcarolo - Praglia	Asfalto Sterrato	Area Naturalistica di Prato Rondanino Parco Naturale delle Capanne di Marcarolo Anello della Pace 
110.1	Praglia – Proratado – Lencisa – M. Figogna	Asfalto Sterrato	Itinerario E1/AVML Percorso della Guidovia 
120.3	M. Figogna - M. Gazzo	Asfalto Sterrato Single track	N.S. della Guardia Abbazia di Cassinelle Asosto di Bigiae
126.2	M. Gazzo – Sestri Ponente	Asfalto Sterrato	N.S. del Gazzo

Esempio 2 – Antica Via del Sale - Antola – Camogli (o Antola - Genova)



Percorso fattibile solo in MTB

Lunghezza 48 km

Dislivello totale 1100 D-

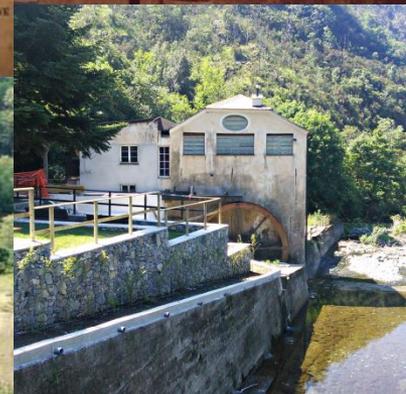
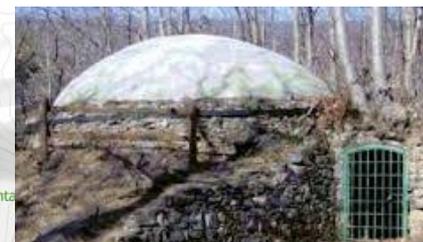
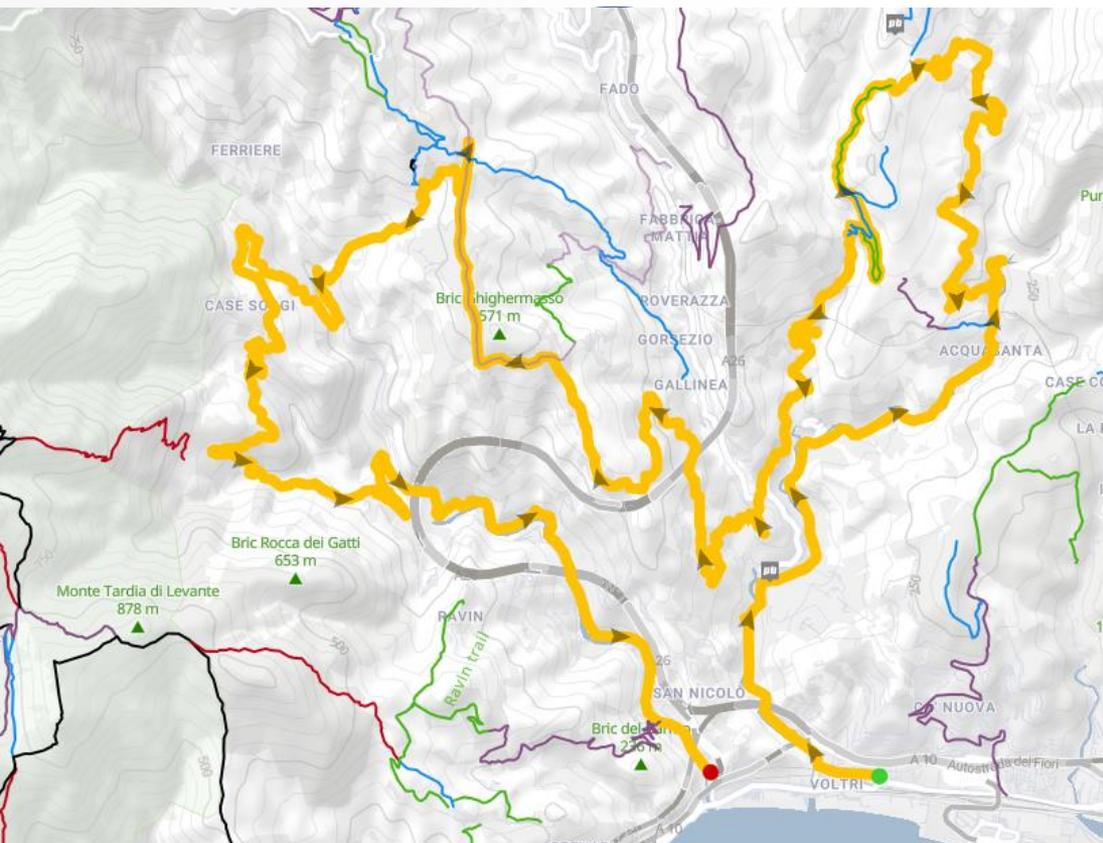
Macro aree attraversate:

Torriglia-Antola – ASD Antola Outdoor – MTB Scout Montoggio

Centro-Levante – ASD S.Eusebio – ASD Spunciabike

Numero di giorni consigliato 1-2

Esempio 3 – Percorso Storico della Carta (Val Leira e Val Cerusa)



Percorso fattibile solo in MTB

Lunghezza 40 km

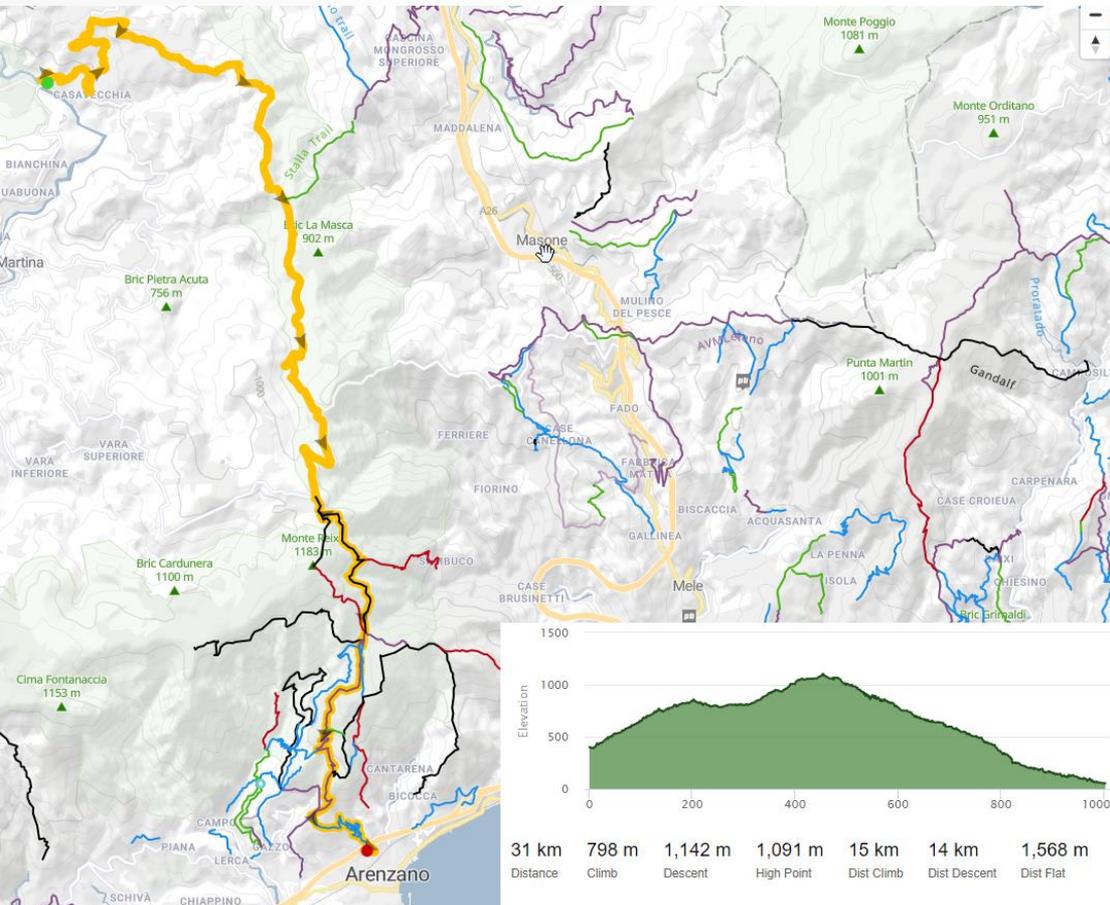
Dislivello totale 1300 D+

Macro aree attraversate:

Ponente – ASD Turchino Outdoor – ASD Ponente Outdoor

Numero di giorni consigliato 1

Esempio 4 – Antica Via del Ferro e delle «pedone»



Le pedone erano donne forti che partivano dalla zona di Tiglieto, fino ad arrivare in città (a Voltri o Vesima) per trattare e scambiare merci, lettere, documenti e quant'altro per poi riportarlo in vallata, il tutto in una giornata, partendo all'alba e tornando nella notte. Un personaggio incredibile e affascinante che saprà catturare l'attenzione degli escursionisti che magari non ne hanno mai sentito parlare e ne ignorano l'esistenza.

Percorso fattibile solo in MTB

Lunghezza 31 km

Dislivello totale 800 D+, 1150 D-

Macro aree attraversate:

Ponente – ASD ArenzanoMTB– ASD Ponente Outdoor Bike Spot

Numero di giorni consigliato 1

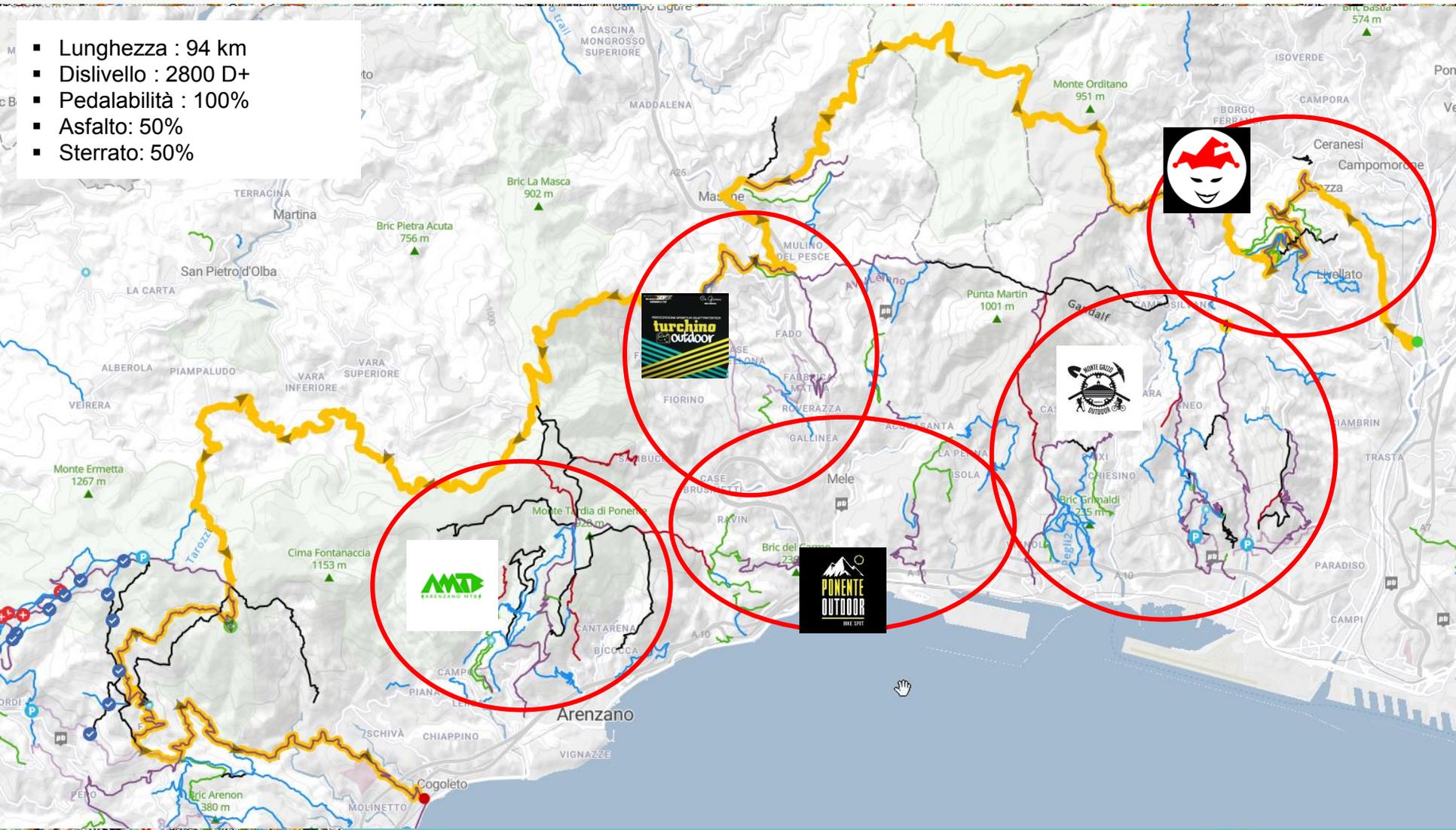
Creazione Percorsi di Cornice 1/4

I **Percorsi di Cornice** sono percorsi che consentono di unire due o più aree mtb, utilizzando tracciati esistenti oppure sistemi di trasporto pubblici, da percorrersi in più giorni, anche a solo scopo cicloturistico



Percorso di Cornice del Ponente Cogoleto - Bolzaneto

- Lunghezza : 94 km
- Dislivello : 2800 D+
- Pedalabilità : 100%
- Asfalto: 50%
- Sterrato: 50%



Percorso di Cornice del Centro-Levante Bolzaneto - Sori



- Lunghezza : 67 km
- Dislivello : 2500 D+
- Pedalabilità : 100%
- Asfalto: 70%
- Sterrato: 30%

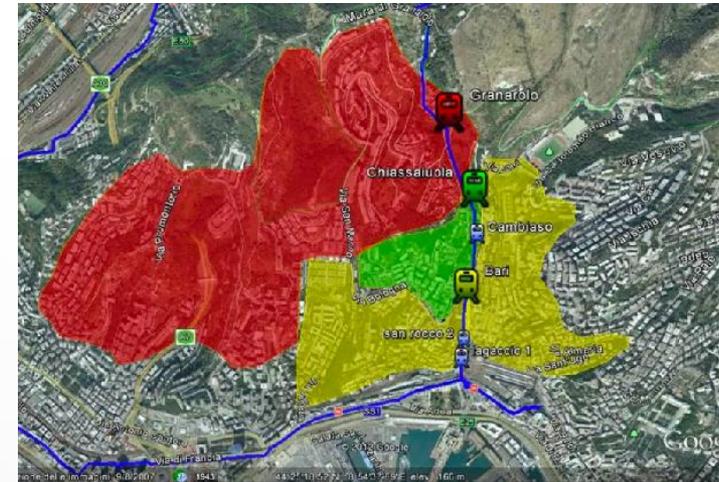
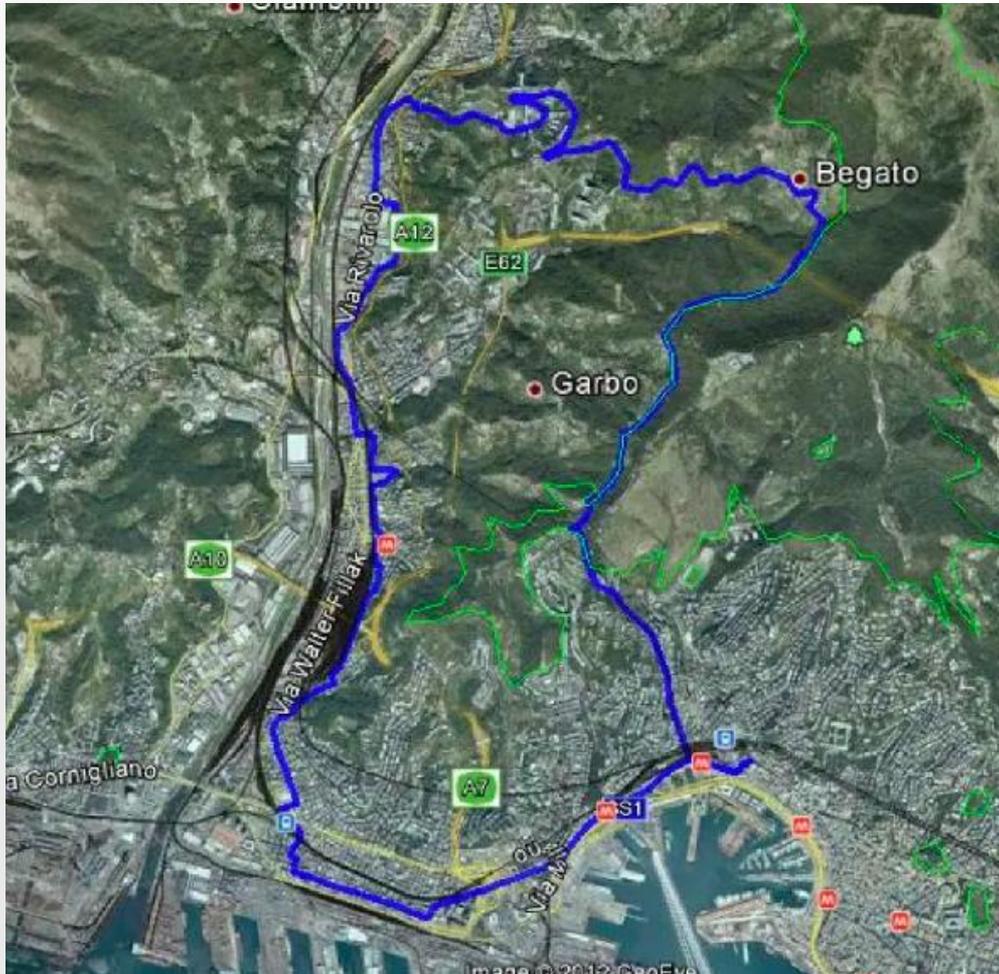
Il sistema della rete sentieristica, unitamente ai **Percorsi Permanenti**, ai **Percorsi di Cornice** e alle **Ciclabili Urbane**, trarrà beneficio dalla rete di Sistemi di Trasporto integrati come indicata dal Piano Urbano della Mobilità Sostenibile

Per una maggiore fruibilità delle aree MTB, punti fondanti di tale Sistema di Trasporto integrato sono:

- Potenziamento delle tratte collinari del trasporto pubblico su gomma, aumentando la possibilità di trasporto bici (ganci e carrelli)
- Sfruttamento linee ferroviarie di «vallata» (Val Polcevera, Genova - Acqui Terme, Genova - Casella), con vagoni adibiti al trasporto bici in numero adeguato
- Sfruttamento del sistema di funicolari e cremagliere per portare i bikers in quota, raggiungendo le macro-aree MTB
- Parcheggi di interscambio

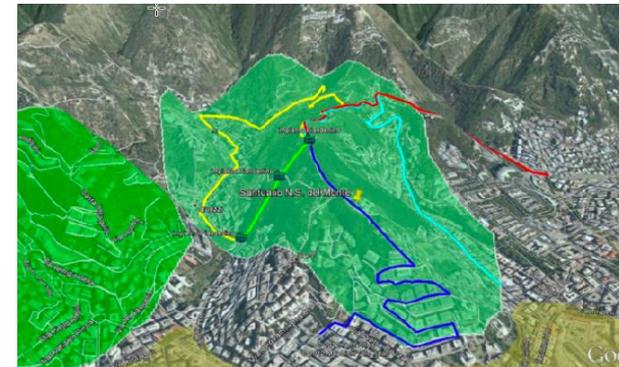


Esempio: Utilizzo Cremagliera Granarolo, tramite un carrello esterno all'interno di un percorso di cornice Righi – Fregoso – Begato - Rivarolo



Nuovi sistemi di trasporto o restauro vie esistenti

Esempio 1 : Trondheim – sistema di risalita veloce lungo 130 metri con pendenza del 18%, ma ogni tratto può arrivare a 500m



Possibile uso: salita N.S. del Monte

Esempio 2 : Pieno ripristino della strada della antica Guidovia di N.S. della Guardia (mantenendo i binari originali e restaurando i manufatti rimasti, ma rendendo la via più facilmente pedalabile)



Marketing Nazionale ed Internazionale

Pare una ovvietà , ma lo sviluppo turistico di un'area in ottica sostenibile è possibile se e solo se la crescita delle infrastrutture è accompagnata da una robusta ed efficace campagna di marketing nazionale e internazionale

Creazione di mappe tematiche e cartografia dedicata



Un contributo importante è stata la pubblicazione di una guida in tedesco, "Antipasti und Alte Wege: Valle Maira - Wandern im wandern Piemont", scritta da Ursula Bauer e Jürg Frischknecht¹⁶, che con più di 40.000 copie di ristampa presenta un diario di viaggio emozionale atto a far conoscere la valle non solo attraverso dati altimetrici ma tramite le esperienze e gli incontri con le persone. In questo modo, si consolida l'attenzione al **turismo escursionistico emozionale**, grazie al quale la valle Maira si è saputa distinguere negli anni, diventando un sito turistico fondamentale in Europa per tedeschi ed austriaci.

Proposte «outdoor» all'interno dei pacchetti delle crociere



Acquedotto Storico

Forti di Genova

Alta Via



Pubblicazione sulle guide internazionali in ambito outdoor, partecipazioni a fiere di settore ed eventi specialistici

Analisi Investimenti – Priorità 1/2



Abbiamo effettuato una analisi (qualitativa) degli investimenti, valutando anche la priorità degli interventi

ID	Categoria	Titolo	Paragrafo Documento	Ente di Competenza	Weight	Rank	Costi		
1	ASD	Formalizzazione della associazione fra le ASD	3.7	ASD	8	2,9	1		
2	ASD	Riconoscimento istituzionale delle ASD	3.7	RL	6	2,8	1,1		
3	Rete Sentieristica	Scrematura trails	8.1.1	ASD	4	2,7	1,2		
4	Rete Sentieristica	Numerazione trails	8.1.1	ASD-RL	4	3,1	1,3		
5	Rete Sentieristica	Cartellonistica univoca	8.1.1	ASD-RL	6	3,4	2,1		
6	Rete Sentieristica	Nuove assegnazioni sentieri REL esistenti a ASD	8.1.2	RL	4	2,3	1,2		
7	Rete Sentieristica	Proposta nuovi sentieri REL a Regione Liguria	8.1.2	ASD	3	2,2	1		
8	Rete Sentieristica	Monitoraggio sentieri - Sensoristica	8.1.4	CM	2	2,3	1,9		
9	Rete Sentieristica	Monitoraggio sentieri - Portale web	8.1.4	CM-ASD	2	2,7	2,3		
10	Rete Sentieristica	Manutenzione della rete sentieristica	8.1.3	ASD	4	2,9	2		
11	Rete Sentieristica	Corsi aggiornamento trail-building	8.1.3	?	4	2,2	1,3		
12	Rete Sentieristica	Creazione Percorsi Permanenti	8.1.5	ASD-CM	4	3	2,4		
13	Rete Sentieristica	Creazione Percorsi di Cornice	8.1.6	ASD-CM	6	3,3	1,6		
14	Rete Sentieristica	Creazione o Ripristino Percorsi Storici	8.1.7	ASD-CM	2	1,8	1,7		
15	Rete Sentieristica	Percorsi ad anello zone periurbane	8.1.8	CM	4	2,8	1,5		
16	Rete Sentieristica	Cartellonistica e sensibilizzazione su norme comporamentali	8.1.9	CM	3	1,9	0,8		
17	Integrazione reti trasporto	Bus Collinari	8.2.1	CM	2	2	2,2		
18	Integrazione reti trasporto	Ascensori pubblici	8.2.2	CG	1	2,1	2,1		
19	Integrazione reti trasporto	Funicolari	8.2.3	CG	1	1,7	1,9		
20	Integrazione reti trasporto	Rete Ferroviaria Nazionale	8.2.4	CM	3	2,8	2,1		
21	Integrazione reti trasporto	Trenino di Casella	8.2.5	CM	3	3	1,9		
22	Nuovi Sistemi di trasporto	Cremagliere-Funicolari	8.3.1	CG	1	2,2	2,1		
24	Nuovi Sistemi di trasporto	Ciclabili e viadotti	8.3.3	CG	1	0,9	3,1		
25	Nuovi Sistemi di trasporto	Cabinovie	8.3.4	CG	1	0,9	2,8		
26	Nuovi Sistemi di trasporto	Bike Lift	8.3.5	CG	1	0,8	3,2		
27	Nuovi Sistemi di trasporto	Ripristino Guidovia della Guardia	8.3.6	CG	2	1,2	3		
28	Marketing & Communication	Pubblicazioni su guide ed editoria specialista	8.4	CM	6	3,4	1,6		
29	Marketing & Communication	Organizzazioni Gare-Eventi nuove o a supporto esistenti	8.4	CM	3	1,1	2,3		
30	Marketing & Communication	Social media marketing	8.4	CM	5	3,2	1,9		
31	Marketing & Communication	Partecipazione e fiere e convegni specialistici	8.4	CM	3	2	1,8		
32	Marketing & Communication	Campagne pubblicitarie	8.4	CM	6	3	0,8		

ASD	Associazione Sportiva Dilettantistica
RL	Regione Liguria
CM	Città Metropolitana
CG	Comune di Genova
n.v.	non valutabile

Rank

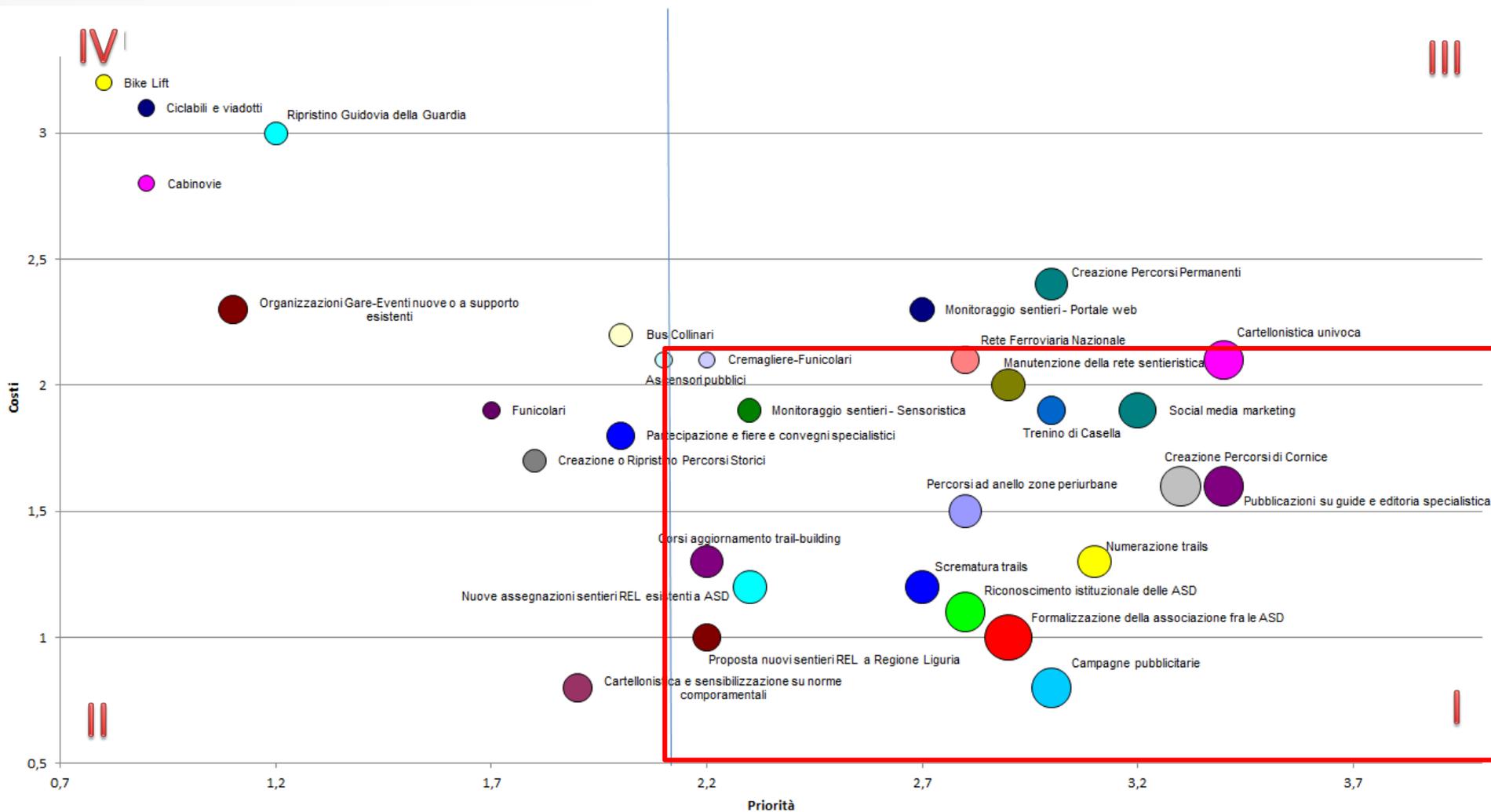
- High
- Medium
- Low

Costs

- High
- Medium
- Low

Analisi Investimenti – Priorità 2/2

... generando una «rough roadmap» dalla quale poter partire per cominciare a ragionare...





Your Local Experts for European Cycling Tours and Bike Trips

- Argentario & Rome
- Tuscany Coast and Islands
- Bike and Sail on Elba Island
- Montargis to Paris
- Rome & Alto Lazio
- Tulip Tour 4 or 5 days



05 Benefici Attesi

Considerazioni sui benefici attesi sul sistema «Città Metropolitana»

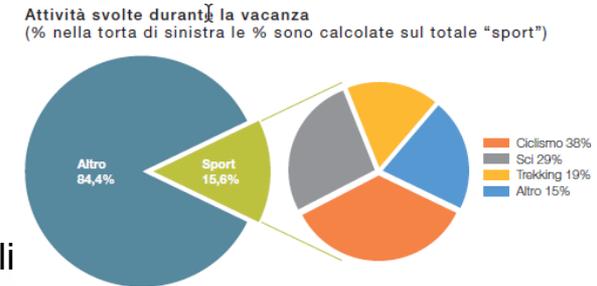
- Incremento Turismo di qualità
- Preservazione e conservazione del territorio
- Integrazione con mobilità «dolce» urbana
- Crescita economica dell'entroterra
- Immagine "vincente" di Genova del mondo



Alcuni dati significativi ricavati dal Rapporto ISNART* – Legambiente 2020 ...



- In Europa, la bike economy vale oltre **150 miliardi di Euro annui** (fonte European Cyclist Federation)
- La quota di turisti outdoor sfiora il **16%** del totale del turismo italiano
- L'uso della bicicletta, è al primo posto tra le attività più praticate (seguita dallo sci e dal trekking)
- Nel 2019 il cicloturismo ha generato circa 55 milioni di pernottamenti, pari al 6,1% di quelli complessivamente registrati in Italia.
- Il 63% del movimento cicloturistico è composto da viaggiatori internazionali
- Si stima una spesa complessiva di **4,6 miliardi di Euro** nel 2019 pari al 5,6% dell'intera spesa turistica generata in Italia; l'impatto economico della componente internazionale sfiora i 3 miliardi di Euro.
- La crescita è valutata da Legambiente attorno al **10-15% annuo**



Stima sull'impatto potenziale del cicloturismo sull'economia delle regioni italiane

In Alto Adige, 3250 Km di percorsi attirano ogni anno circa 16 milioni di turisti, con un business value attorno al miliardo di Euro. Ogni Km di ciclabile genera circa **338K €/anno** a fronte di una spesa di **104K €** per la costruzione e la manutenzione

Si calcola che lungo la penisola italiana corrano oltre 58 mila chilometri di itinerari

Se la rete italiana fosse impiegata al 100%, l'impatto del cicloturismo medio in Italia sarebbe oltre **5 volte** quello attuale, pari quindi a circa **23 miliardi di Euro**

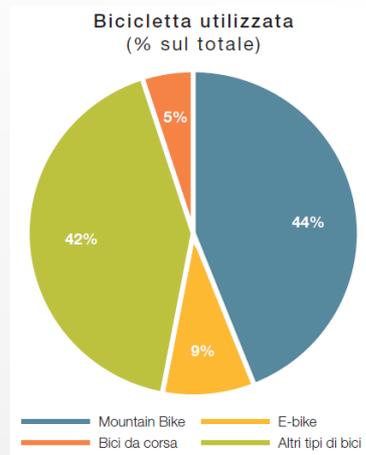
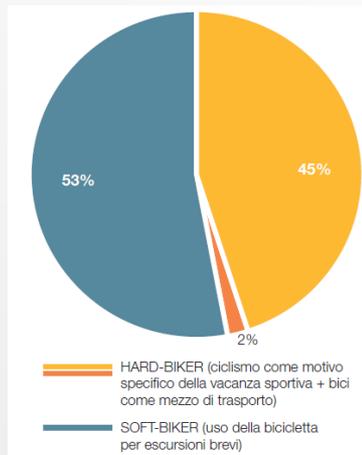
Un potenziale immenso, che non richiederebbe la creazione di grandi infrastrutture, quanto una valorizzazione dell'esistente, attraverso una migliore organizzazione e gestione dei servizi di supporto



Alcuni dati significativi ricavati dal Rapporto ISNART* – Legambiente 2020



Tipologia del turista outdoor che usa la bici



- Età media 35-55 anni
- Giorni medi di permanenza 4-5
- Alto livello scolastico : 39% Diploma 53% Laurea
- Capacità di spesa giornaliera attorno ai 100-150 Euro
- Indice di fidelizzazione attorno al 60%



*Istituto Nazionale Ricerche Turistiche



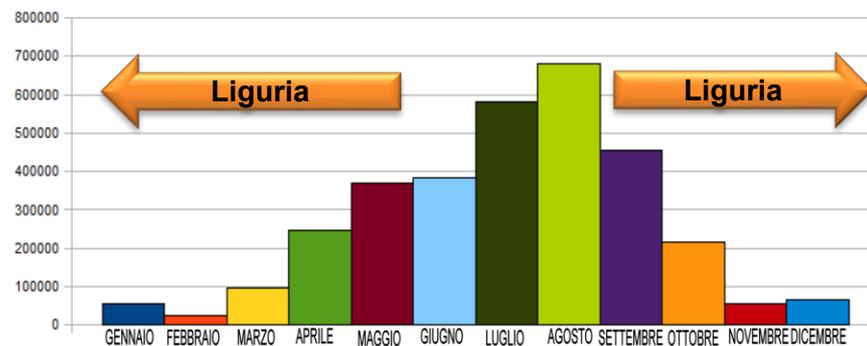
Alcuni dati significativi ricavati dal Rapporto ISNART* – Legambiente 2020



Principali voci di spesa dei cicloturisti



Stagionalità media outdoor in Italia



Altro aspetto di rilievo è quello che si potrebbe definire come il grado di **specializzazione internazionale** delle regioni. La componente straniera assorbe circa due terzi del turismo ciclistico italiano e non è irrilevante conoscere come questa presenza si distribuisca tra le varie destinazioni italiane.

In quattro regioni le presenze estere hanno un'incidenza superiore al 70% del totale: in Sardegna, Trentino, Lombardia e Liguria. Tale caratteristica attribuisce a queste regioni un vantaggio comparato nel cicloturismo internazionale rispetto alle altre.

*Istituto Nazionale Ricerche Turistiche



Le forme di turismo alternative sono in una fase di vero e proprio boom.
Secondo diversi studi di settore cresceranno a **un tasso quasi tre volte superiore** a quello del turismo tradizionale

Secondo l'Organizzazione Mondiale del Turismo, nei prossimi dieci anni l'incremento delle entrate turistiche in Europa proverrà per lo più da forme alternative di viaggio che non coinvolgano più il classico turismo "sole e sabbia" o dei "city break".



Questo "nuovo" tipo di turismo corrisponderà al **20% circa dei viaggi nei prossimi 20 anni**, con tassi di crescita superiori a qualsiasi altro segmento di mercato.

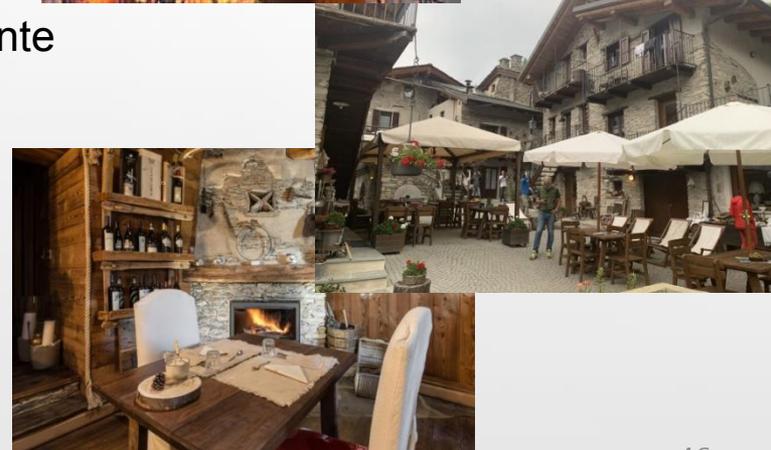
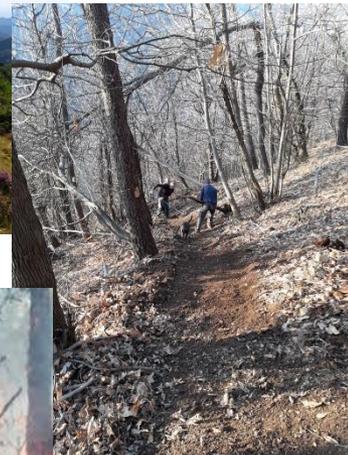
*Studio 2017 della Regione Piemonte

Questo è un beneficio ottenuto soprattutto dalla continua opera di manutenzione dei sentieri e delle mulattiere operata con passione dalle ASD che operano su tutto il territorio

Pulire i sentieri, tagliare ed estirpare rovi ed erbacce, controllare ed incanalare i deflussi delle acque preserva il territorio, purtroppo spesso abbandonato, dai disastri causati dalle acque piovane, giocando anche un ruolo importantissimo dal punto di vista della protezione anti-incendi boschivi

Dare impulso al turismo outdoor, permetterebbe di ripopolare la miriade di piccoli paesini (molti praticamente abbandonati) amplificando l'opera di riqualificazione ambientale

Caso «Val Maira», paesini deserti diventati «alberghi diffusi» sold-out tutto l'anno



Integrazione con mobilità «dolce» e turismo urbano

Tutte le aree dedicate alla MTB (e non solo) si integreranno con il sistema di ciclabili «urbane» (oltre che con i sistemi di trasporto esistenti), per facilitare ulteriormente il passaggio da un'area all'altra e soddisfare i turisti che vogliono passare più giorni nell'area di Genova Metropolitana

La possibilità di unire turismo «urbano» e turismo «outdoor» è una caratteristica peculiare che solo il territorio di Genova Metropolitana può dare



Un caso che fa pensare...

Abbazia di Cassinelle (XIII Secolo)

La ASD MonteGazzo Outdoor ha ripristinato uno storico sentiero che consente di accedere alla antichissima Abbazia di Cassinelle

L'Abbazia, costruita alle fine del XIII secolo, è stata nei secoli punto di passaggio per carovane e traffici commerciali
A partire dal 1350 ha offerto sepoltura alla famiglia Grimaldi

Nei secoli XVI e XVII divenne Commenda dei Fieschi, per poi perdere importanza fino ad essere acquisita dal Demanio nel 1861. Da lì a poco cominciò ad essere saccheggiata e ad andare in rovina, diventando presto praticamente irraggiungibile per la crescita incontrollata della vegetazione .

Grazie al lavoro di ripristino della ASD, l'Abbazia è ora nuovamente raggiungibile. Un suo completo recupero (es con ausilio del FAI), ci restituirebbe una Abbazia del 1300, sconosciuta ai più, che opportunamente pubblicizzata potrebbe diventare una attrattiva turistica di prim'ordine !



Cassinelle Trail

Mountain Bike
E-Bike

Color: Blue
Direction: Downhill Only
Popularity: 60/100
Condition: Variable
Status: All Clear / Green Sep 5, 2020

Le foglie coprono il sentiero e rendono difficile seguirlo a chi come me lo fa per la prima volta.. terreno umido ma ancora con buon grip. [view report](#)

2,485 m	73 m	-260 m	00:00:00
Distance	Climb	Descent	Avg Time

[view trail](#) 1 routes



Conclusioni - Un potenziale «boom» economico e una immagine vincente per Genova



Prendendo come pietra di paragone le esperienze vincenti viste prima, possiamo affermare che una valorizzazione ed una spinta alla sviluppo della Città Metropolitana in ottica «outdoor», potrebbe portare a benefici molto importanti, sia in termini puramente economici, ma anche dal punto di vista della salvaguardia e del recupero del territorio.

Rapportando ad esempio la sentieristica genovese (in termini di numeri, di quantità e di varietà degli stessi) a quella presente nei casi citati in precedenza, e vedendo il business value globale generato negli stessi casi virtuosi (ad esempio Finale si attesta fra i 35 e i 40 ML €/anno), l'outdoor potrebbe diventare una voce importantissima per l'economia della regione e per l'immagine globale della stessa.

Possibili benefici indotti:

- Incrementare i ricavi delle strutture ricettive, destagionalizzando i flussi turistici e garantendo visitatori durante tutto l'anno
- Nuovi posti di lavoro: guide MTB, manutentori dei sentieri, officine
- Portare lavoro a negozi specializzati e alle aziende coinvolte
- Migliorare la percezione del territorio da parte degli abitanti stessi e dei turisti
- Controllo e prevenzione del territorio
- Invertire la tendenza all'abbandono dell'entroterra con nuove possibilità di utilizzo di aree e fabbricati
- Favorire la nascita di nuove micro imprese
- Offrire maggiore visibilità a livello nazionale e internazionale alla Città Metropolitana di Genova
- Ulteriore boost per **Genova Capitale EU dello Sport 2024**



A person is silhouetted against a bright sunset over the ocean, standing on a rocky, grassy hill with a bicycle. A large, bright yellow graphic element, resembling a stylized arrow or a large 'L' shape, points from the top left towards the bottom right, framing the text. The word 'GRAZIE!' is written in large, bold, blue capital letters in the center of the white space created by the graphic.

GRAZIE !



MOBIMBILITÀ SU DUE RUOTE A GENOVA

Osservazioni e proposte al Biciplan dalle ciclo-famiglie di “t-Riciclo Bimbi a Basso Impatto”

Premessa

Mobimbilità: una mobilità sostenibile a misura di bimbe e bimbi. È questo il desiderio di tanti cittadini genovesi e di noi dell’associazione t-Riciclo Bimbi a Basso Impatto. Ed è questa la proposta da parte dell’associazione che vede l’integrazione al Biciplan di Città Metropolitana di diversi punti atti a supportare una mobilità sostenibile, amica dell’ambiente e delle famiglie.

I seguenti punti sono presentati nel documento proposto dall’associazione, e descritti dettagliatamente nei capitoli seguenti:

- il desiderio di creare una rete di **pedibus** e di **bicibus** che permettano ai bambini di raggiungere la propria scuola in compagnia di amici e a impatto zero (permettendo inoltre di ridurre la congestione stradale nelle ore di punta);
- la volontà (se non l’obbligo) di aumentare la **sicurezza stradale**, con pratiche atte ad abbassare il limite di velocità in alcune aree o a regolare la viabilità in alcune fasce orarie in modo da incentivare l’utilizzo della bicicletta e a garantire la sicurezza in prossimità di scuole e parchi;
- il sostegno alla creazione di **quartieri senz’auto** e alla **riduzione delle auto di proprietà** mediante il servizio di car sharing, che aiuterebbe a creare zone amiche delle famiglie e a ridurre nel complesso traffico e occupazione di suolo pubblico;
- la costituzione di una rete ben distribuita di **cicloposteggi**, meglio ancora se al coperto o in appositi bicibox più sicuri, senza i quali una mobilità su due ruote diffusa non risulterebbe attuabile;
- la garanzia di una buona **intermodalità**, requisito immancabile per una Città Metropolitana come Genova, caratterizzata da pendenze e tragitti spesso difficili da percorrere interamente in bicicletta.

Tali misure da adottare per l’ottenimento di una città a misura di bicicletta e di bambino (e di bambino in bicicletta) devono essere correlate a una buona **campagna di comunicazione** con lo scopo di “informare” la cittadinanza e contemporaneamente di “trasformare” il pensiero dei più riguardo ai vantaggi di una mobilità più sostenibile.

Inoltre l’associazione propone di attuare un **monitoraggio** del Biciplan che possa essere un’esperienza partecipata tra associazioni e cittadinanza e che possa così permettere una valutazione in itinere dei progressi ottenuti e di modificare il piano in caso di mancati risultati o risultati insoddisfacenti.

1. Una città a misura di bambino e a emissioni zero

La nostra associazione è composta da oltre un centinaio di famiglie con bambini che desiderano e rivendicano il diritto di spostarsi in modo sostenibile e sicuro. Per questo chiediamo e vogliamo fortemente **che la Città Metropolitana sia a misura di bambino** e non di automobile o motociclo.

Il Parlamento Europeo ha recentemente fissato un nuovo obiettivo di riduzione delle emissioni di gas serra, al fine di ridurre le conseguenze dei cambiamenti climatici sul nostro pianeta. Il nuovo obiettivo consiste nel **taglio del 60% delle emissioni entro il 2030**, ossia in soli 10 anni di tempo.

Attualmente i trasporti sono responsabili di oltre **un quarto delle emissioni totali di gas** a effetto serra nell'UE (27%, la quota più alta): in questo contesto, **autovetture, camion e autobus producono oltre il 70% delle emissioni** generate dai trasporti, mentre il rimanente 30% è generato dal trasporto marittimo e aereo¹.

Ciò significa che micromobilità e uso di mezzi di trasporto alternativi (biciclette, monopattini, etc.) potrebbero apportare un **concreto beneficio al taglio delle emissioni**.

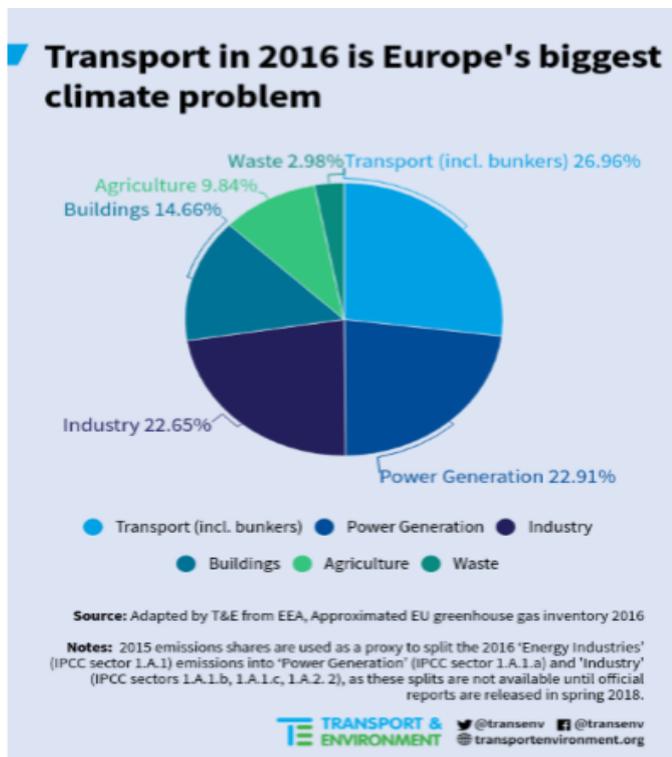


Figure 1 – EU greenhouse gas (GHG) emissions per sector in 2016

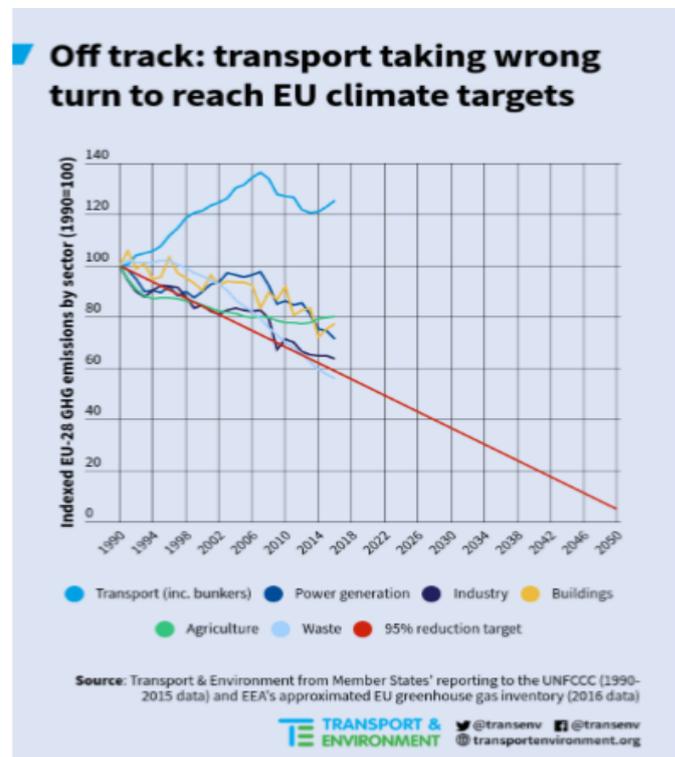


Figure 2 – Indexed evolutions of EU GHG emissions per sector compared with the 95% reduction target trajectory

A ciò si aggiunga che almeno il 90% dei residenti in aree urbane, compresi i bambini, sono esposti a livelli di inquinamento atmosferico **superiori ai livelli di guardia stabiliti dall'OMS**, con conseguenti **rischi per la salute** e aumento dell'incidenza delle malattie respiratorie².

¹ Fonte: Agenzia Europea dell'ambiente, 5.3.20 <https://www.eea.europa.eu/>

² Fonte: <https://www.epicentro.iss.it/ambiente/bambini>

Occorre inoltre non dimenticare i seguenti rilevanti fattori:

- **le morti premature dovute all'inquinamento atmosferico** in termini di NO₂, particolato atmosferico e ozono (causate principalmente dal trasporto su strada), che ammontano, secondo i dati ufficiali dell'Agenzia Europea Ambiente, a **58.600 annui** solo in Italia³;
- **la violenza stradale causata da auto/moto/camion** in Italia, che ammonta a **3.334 morti e 666 feriti** (dati Istat 2018), **quindi 9 morti al giorno (di cui 2 pedoni)**;
- **l'occupazione degli spazi**: mediamente un'auto ferma occupa **20 m² contro 2 m² di una bicicletta** e 0,5 m² di una persona a piedi;
- **il tempo perso nel traffico e nella ricerca del parcheggio**: Genova risulta la **quarta** città più congestionata d'Italia e 94esima nel mondo (un genovese in media perde ogni giorno il **31% in più** del dovuto negli spostamenti);
- **la riduzione netta delle emissioni durante il lockdown: -35% delle emissioni di CO₂ in UE e -40% di biossido di azoto**, con 1.500 decessi evitati in Italia e 11.000 in UE⁴;
- la necessità soprattutto in questa fase di **pandemia COVID-19** di non affollare le strade e i mezzi pubblici, utilizzando per spostarsi il mezzo più smart che abbiamo a disposizione: la bicicletta.

Per questi motivi è importante ed essenziale che i membri dell'Unione Europea investano nella mobilità sostenibile e nella transizione dall'uso dell'autoveicolo privato all'uso dei mezzi pubblici e della micromobilità.

Vogliamo che gli spazi pubblici siano restituiti alle persone e in particolare ai bambini e tolti alle auto (parchi, piazze, vie).

Vogliamo città pensate in modo che un bambino possa muoversi o scappare dalle mani di un genitore senza correre il rischio di venire investito da un'automobile in corsa in ogni momento come accade oggi.

All'interno dei prossimi capitoli verranno incluse alcune nostre iniziative/campagne dal basso già in corso che anticipano le buone pratiche che dovrebbero essere portate a sistema dall'Amministrazione della Città Metropolitana, del Comune Capoluogo Genova e dei centri più grandi del Genovesato.

2. Monitoraggio del piano

Chiediamo alla Città Metropolitana di inserire all'interno del Biciplan obiettivi e azioni misurabili attraverso la scelta di un apposito set di indicatori (Tabella I) a seguito di un percorso partecipato con associazioni e cittadinanza. Grazie a questi indicatori sarà possibile monitorare i risultati ottenuti a seguito dell'applicazione del piano, mantenendo una costante partecipazione dei soggetti coinvolti.

Si consiglia inoltre di produrre ogni sei mesi dei **report di monitoraggio** e di caricarli sul sito dell'Ente in modo che siano fruibili alla cittadinanza. I report di monitoraggio hanno lo scopo di tenere traccia dei

³ Fonte: AEA

⁴ fonte: Center for research on energy and clean air (Crea)

progressi ottenuti dall'azione intrapresa anche in termini di costi, risorse impiegate, attività realizzate ed effetti prodotti.

Qualora attraverso l'implementazione delle azioni non vengano raggiunti i risultati attesi, la Città Metropolitana dovrà rivedere il piano stesso per ridefinire le attività o inserire apposite misure correttive. Attraverso il monitoraggio, infatti, si acquisiscono informazioni per riflettere su quanto si sta realizzando e si possono studiare modifiche e adattamenti delle attività poiché la fase di attuazione di un progetto implica sempre degli scostamenti rispetto a quanto inizialmente previsto.

Diventa così essenziale ripianificare in corso d'opera le azioni, adattandole alla realtà in cui si sta operando.

Tabella I: esempio di strutturazione del piano

Obiettivo	Risultato atteso	azioni specifiche	indicatori di risultato
Promuovere e intensificare l'uso della bicicletta come mezzo di trasporto sia per le quotidiane, sia per le attività turistiche e ricreative	Aumento del x% dell'uso della bici ⁵	Incremento dei percorsi ciclabili	X Km
		Aumento dei posteggi per le bici	n° nuovi posteggi
		Comunicazione	Eventi radio, web, stampa
Migliorare sicurezza dei ciclisti e dei pedoni	diminuzione del numero di incidenti del x%	Impianti semaforici per ciclisti	n° di nuovi impianti semaforici
		Educazione stradale e utilizzo della bici nelle scuole	n° di programmi di educazione attivati

⁵ Contatore di bici da posizionare in varie zone della città metropolitana al fine di poter misurare gli incrementi dei passaggi. Eccone uno: <https://www.eco-compteur.com/it/mission/contare-le-biciclette/>
Non solo, utile anche mettere colonnine di attrezzi come quelli della MANTIS in zone strategiche (ciclabili) <https://www.mantis-stands.it/>

Infine, anche se il miglioramento della qualità dell'aria non rientra direttamente all'interno degli obiettivi del Biciplan ma in quelli del PUMS, chiediamo alla Città Metropolitana in sinergia con ARPAL di **dotarsi delle strumentazioni necessarie (centraline fisse e mobili) per monitorare i livelli di gas climalteranti** al fine di poter valutare l'impatto delle politiche adottate in seguito al maggiore utilizzo della bici e di altri mezzi di trasporto sostenibili.

3. Pedibus/Bicibus

La bicicletta e lo spostamento pedonale rappresentano le migliori soluzioni di trasporto casa/scuola per le famiglie con bambini. L'aggregazione di bambini e genitori che effettuano percorsi condivisi consente la formazione di gruppi, il cosiddetto **pedibus** (uno/più genitori accompagnano a piedi un gruppo di bambini) e **bicibus** (uno o più genitori accompagna in bicicletta un gruppo di bambini).

Per la formazione di un bicibus è essenziale però **che i percorsi siano sicuri** (sia lungo il tragitto che davanti alle scuole) e **il più possibile segnalati** (segnaletica orizzontale e alle fermate).

Ad oggi purtroppo sono pochissimi i luoghi dove i pedibus/bicibus potrebbero esser sicuri nella città metropolitana di Genova (perlopiù zone pedonali e ZTL).

L'obiettivo potrebbe essere rendere fattivi ed integrati il **pedibus** ed il **bicibus**, sui modelli europei, nazionali e cittadini per passare dal numero di circa 4-5 attuali pedibus ad almeno il doppio entro la prossima primavera e iniziare con i primi progetti sperimentali sul bicibus. Essenziale favorire i pedibus in modo tale da poter generare un'attenzione alla mobilità sostenibile da parte delle famiglie e di progettualità condivise da Amministrazioni Comunali, Ufficio Scolastico Regionale, ASL 3, ASL 4 e ALISA

3.1. I vantaggi del pedibus/bicibus:

- l'emergenza covid ribadisce alle nostre coscienze di **essere ancor più attenti all'ambiente e non portare i bimbi in automobile a scuola, ma a piedi o in bici**, e rappresenta una delle piccole scelte che rispondono a questa esigenza;
- il pedibus risponde alla necessità di **abituare i bimbi e le famiglie a svolgere attività fisica** per la cura della salute, per questo è importante poter rinunciare all'auto o allo scooter;
- favorire e diffondere il pedibus in tutta Genova e Provincia (prendendo spunto soprattutto dalle esperienze già attive nel genovesato) **può aiutare a ridurre il traffico**;
- vedere i bimbi che camminano per strada con il pedibus **genera un effetto emulativo in grandi e piccini**

3.2. Processo educativo e senso civico

L'occasione di **educare i bimbi a questa scelta contribuisce con forza al processo sociale di cura della salute e di formazione del senso civico**. Se ciò avviene in modo consapevole anche grazie all'intervento coordinato di tutte le istituzioni competenti e nel rispetto della gestione dell'emergenza mobilità al tempo del COVID (Comune e Municipi, ASL, ALISA, Ufficio scolastico Regionale e Singole Scuole, Associazione Medici e Pediatri, Associazioni del territorio), questa buona pratica autoeduca la famiglia stessa e offre un'opportunità di rendersi **ancor più parte attiva della comunità educante, perché**:

- i bimbi non vanno a scuola solo per sapere leggere e far di conto ma **per diventare cittadini** e quindi **l'azione del camminare insieme per andare a scuola costruisce il senso civico** e rinforza il concetto di **benessere psicofisico** del singolo e di **cura dell'ecosistema nel quale vive**.
- i docenti possono anche **valorizzare l'esperienza del pedibus/bicibus a fini didattici**.
- nello spiegare le motivazioni del farlo, i bimbi **si informano** e imparano a conoscere **nozioni sull'ambiente** contestualizzandoli nel proprio quotidiano, fatto di inquinamento, mobilità e sicurezza stradale
- fornisce un'occasione agli **insegnanti** per realizzare la loro azione educativa, insegnando a essere un bambino partecipativo
- data l'emergenza Covid e la necessità di evitare assembramenti davanti alle scuole il pedibus/bicibus è lo strumento/opportunità per poter valutare di compiere azioni didattiche alternative utilizzando spazi aperti o abitando spazi diversi anche in collaborazione con enti e associazioni del terzo settore: la strada come luogo di vita e non solo come transito di auto. Si segnala l'iniziativa La Scuola per Mano che l'associazione t-Riciclo Bimbi a Basso Impatto sta portando avanti proprio per mettere a fuoco le buone pratiche, tra cui quelle in tema di mobilità e modo nuovo di vivere gli spazi aperti anche davanti o presso le scuole.

3.3. Esperienze pregresse (ricognizione provvisoria)

A titolo esemplificativo si citano esperienze pregresse anche di lungo corso che garantiscono la fattibilità della diffusione del pedibus. Le esperienze di bicibus ad oggi possono essere messe in piedi solo a livello sperimentale dove questa pratica risulta meno rischiosa;

Istituto Comprensivo Statale Oregina Genova; scuola elementare A. Spinola, I.C. Castelletto, IC Voltri, IC Molassana.

Esempio di progettazione partecipata e conquista di uno spazio pubblico:

<https://www.primocanale.it/notizie/cittadinanza-attiva-i-bambini-della-mazzini-recuperano-piazzetta-dell-unicorno-177741.html>)

Esempio di progettazione partecipata di pedibus per il prossimo anno:

https://www.iccastelletto.edu.it/pvw/app/GEME0067/pvw_sito.php?sede_codice=GEME0067&page=2284061

iniziativa in corso 1: Desiderio di pedibus

A settembre durante la SEM, dal 16 di settembre al 16 di ottobre, la nostra associazione per conto della Rete Genova Sostenibile ha lanciato la campagna "desiderio di pedibus" con lo scopo di portare le famiglie ad organizzare pedibus sperimentali in tutta Genova e condividere le foto sui social media. Ciò ha generato una domanda dal basso di questa buona pratica con l'auspicio che venga portata avanti nelle scuole dove i genitori hanno mostrato questo interesse concreto. Allo stato attuale della redazione del documento L'associazione ha offerto supporto a tutti quei genitori che chiederanno al proprio dirigente scolastico di dare vita alla progettazione di pedibus durante l'anno scolastico in modo da poter dare vita a pedibus strutturati già nel corso della primavera 2021. Disponibile una bozza di mail da indirizzare loro al fine di poter agevolare la richiesta.

Un'azione che si ritiene utile accompagnare alla richiesta di organizzazione di pedibus è quella di sottoporre un sondaggio ai genitori per individuare i percorsi e le scuole dove i genitori attivi vogliono organizzare pedibus/bicibus, raccogliarli e chiedere a ogni Comune, in accordo con le scuole e i Municipi, l'attivazione di zone e percorsi sicuri lungo questi tragitti e la fornitura di un minimo di materiale necessario (pettorine) e di segnaletica lungo il percorso e alle fermate.

Si segnala inoltre che l'ATA, Associazione Traffico e Ambiente del Ticino che ha come scopo quello di organizzare il pedibus in tutta la Confederazione Elvetica, su sollecitazione diretta del nostro socio Carlo Severini, genovese abitante a Lucerna, ha dato vita a un gemellaggio informale con la ns associazione fornendoci a titolo di amicizia un numero di pettorine piccolo ma simbolicamente molto importante, perchè le stesse possano circolare tra i vari genitori delle scuole che vorranno aderire per la prossima tornata di #DESIDERIODIPEDIBUS. Mostrarle in uso costituirà il miglior ringraziamento possibile verso i nostri mentori Ticinesi



iniziativa in corso 2: il primo Bicibus sperimentale di Genova!

E' in fase di avvio il primo progetto cittadino di **bicibus sperimentale**, che attraversa il quartiere di Carignano percorrendo parte del Wonderful Walking Genova inaugurato lo scorso anno, per raggiungere due scuole limitrofe alla stazione Brignole, situate in via Ricci: infanzia Tollot Orientale e primaria De Scalzi-F.lli Polacco. Il percorso interseca una ulteriore 'linea' che parte da Piazza De Ferrari per raggiungere le medesime destinazioni.

Il percorso individuato per il bicibus è attiguo a diversi luoghi di più ampio interesse e di alta frequentazione (una facoltà universitaria, due istituti superiori, stazione ferroviaria, vie dello shopping e degli uffici, alberghi e siti di interesse turistico) ed una sua valorizzazione permetterebbe anche a numerosi altri soggetti di trarne beneficio. Inoltre si inserisce perfettamente a completamento di azioni già realizzate nell'area per agevolare il transito ciclistico (ricariche elettriche e bicibox in c.so podestà e p.zza Brignole, oltre che pista ciclabile di via XX settembre).

Chiediamo la collaborazione delle istituzioni per poter realizzare un percorso in sicurezza, permettendo l'accesso all'ascensore AMT di Corso Podestà/Via XX Settembre ad un adulto con due bambini ognuno nella propria bicicletta e offrendo la gratuità del suddetto ascensore per i partecipanti al bicibus nell'anno scolastico in corso (pensando eventualmente a tariffe agevolate per gli anni successivi). In proposito si cita il precedente positivo occorso in occasione della SEM 2019 nella quale era stata accolta la ns proposta "la bici è il tuo biglietto" che ha permesso a numerosi ciclisti urbani di usufruire gratuitamente del servizio di funicolari e ascensori nel corso della SEM.

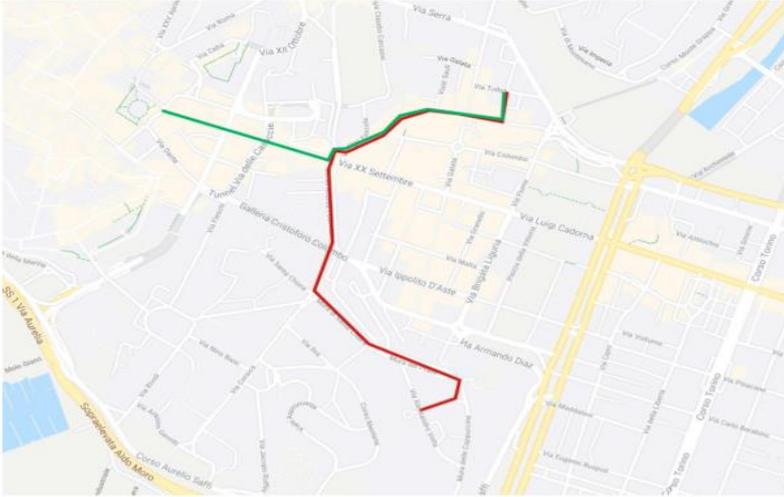
Inoltre si chiede di rendere ufficialmente strada promiscua per pedoni e ciclisti Via San Vincenzo, prevedendo una corsia centrale da dedicare prevalentemente al transito delle bici.

Analogamente chiediamo di prevedere una corsia ciclabile in Via Ricci e la chiusura dei tratti antistanti ad entrambe le scuole negli orari di passaggio del bicibus.

Inoltre sarebbe utile ampliare i **cicloposteggi davanti alle scuole**. Di suddetta richiesta è stata data sollecita informazione al Dirigente Scolastico e al Municipio Centro Est. Nel marzo 2019 era stato redatto un documento consegnato al Sindaco di Genova con suggerimenti molto puntuali e pratici a cura di diversi soggetti associativi e numerosi ciclogenitori, ma è stato totalmente disatteso nonostante una apparente presa in carico.

Un aiuto da parte del Comune potrebbe consistere anche nel fornire pettorine, segnali lungo il percorso e segnaletica nei pressi delle fermate previste (di seguito si può prendere visione della tracciatura dei percorsi su mappa).

Auspichiamo di poter successivamente estendere la sperimentazione del bicibus ad altri quartieri, con la collaborazione delle istituzioni nel dedicare una segnaletica specifica e alcune semplici attrezzature ai partecipanti.



Linea Rossa.

Da Carignano percorre un tratto del percorso Wonderful Walking Genova inaugurato dal Comune lo scorso anno, con fermate:

- 1) incrocio Mura di Santa Chiara/Corso Podestà
- 2) ascensore XXSettembre/Podestà

Successivamente scende utilizzando l'ascensore e si congiunge alla linea Verde nella fermata di Via XX Settembre/Ascensore Podestà

Linea Verde.

Parte da Piazza De Ferrari e prosegue in Via XX Settembre lungo la pista ciclabile già esistente. Effettua la prima fermata presso l'Ascensore Podestà, da dove poi le due linee proseguono congiunte in Via San Vincenzo, con ulteriore fermata in Via San Vincenzo/Via Colombo e terminano davanti alle scuole in Via Ricci.

4. Sicurezza sulla strada

Lo sviluppo della ciclabilità richiede **strutture che rendano sicuri gli spostamenti in bicicletta.**

Proponiamo in tutti i quartieri della città una rete di piste ciclabili protette o corsie ciclabili con zone 30 o zone 20 dove non siano possibili le corsie protette. Molto utili sono anche le "case avanzate" che permettono ai ciclisti di sostare al semaforo in modo visibile e sicuro.

L'aumento della sicurezza è anche inversamente proporzionale al numero di auto circolanti e presenti e direttamente proporzionale al numero di bici (safety in numbers).

L'investimento in infrastrutture sicure e confortevoli per il trasporto attivo è un investimento per tutti: non solo per i ciclisti ma anche per i pedoni e gli automobilisti.

L'utilizzo della bicicletta per gli spostamenti quotidiani richiede un'attenzione specifica alla **sicurezza stradale vicino alle scuole**, ai **parchi** e in generale agli spazi maggiormente frequentati dalle famiglie con bambini.

Le aree limitrofe agli edifici scolastici e agli asili devono includere a tal fine **aree di sosta sicure per le biciclette**, dotate di **cicloparcheggi**. Inoltre, la **velocità dei veicoli** deve possibilmente essere **limitata entro i 30 km/h (sono necessarie frequenti ed estese zone 30 o zone 20 con precedenza pedoni e ciclisti)**, mediante l'uso di **dossi artificiali o aree pedonali rialzate**, o ancor meglio può essere **interdetta la circolazione veicolare per brevi periodi di tempo** nelle ore di punta di accesso alle strutture (es. 15

minuti). In questo modo si eviterebbe anche il fenomeno della sosta dei veicoli negli spazi antistanti agli accessi delle strutture scolastiche, che spesso causa rallentamenti al traffico e può intralciare il traffico pedonale e ciclabile.

Al fine di incentivare la cultura della sicurezza stradale, sarebbe utile la creazione di **corsi di formazione sulla sicurezza stradale e sui progetti di mobilità sostenibile dedicati a genitori e bimbi**. I corsi potrebbero essere tenuti dal personale della Polizia Municipale direttamente presso le scuole o mediante iniziative che consentano di aggregare più istituti scolastici, possibilmente in aree idonee allo svolgimento di **simulazioni pratiche di traffico ciclabile e veicolare**.

4.1. Iniziativa in corso: Si alle zone scolastiche sicure!

E' in atto una petizione e una richiesta formale che chiede l'attuazione delle Zone scolastiche la cui definizione é stata introdotta nell'art 3 del nuovo Codice della Strada: «58 -bis) Zona scolastica: zona urbana in prossimità della quale si trovano edifici adibiti ad uso scolastico, in cui è garantita una particolare protezione dei pedoni e dell'ambiente, delimitata lungo le vie di accesso dagli appositi segnali di inizio e di fine»

Il successo del Pedibus e Bicibus, ma anche le scelte individuali delle famiglie su quali mezzi utilizzare per accompagnare bambini a scuola, sono fortemente condizionati e dipendono principalmente dalla disposizione strutturale e livello di sicurezza degli alunni durante i loro spostamenti. La petizione "Si alle zone scolastiche sicure!", che é stata lanciata durante la Settimana della mobilità sostenibile 2020, deve poter essere veicolata tra le scuole e i genitori congiuntamente alla campagna informativa adeguata, richiesta di attivazioni di pedibus/bicibus e di installazione di cicloposteggi.

Le soluzioni per rendere le zone scolastiche sicure sono seguenti:

- **l'interdizione ai veicoli a motore in prossimità e corrispondenza degli istituti, nelle fasce orarie e nei giorni previsti (come già previsto per alcuni istituti);**
- **Zone 30, Zone 20 con precedenza pedoni e ciclisti oppure limiti di velocità 30 e 20 km/ora;**
- **ZTL e zone pedonali in corrispondenza degli accessi delle scuole e nelle loro immediate vicinanze;**
- **apposita segnaletica verticale ed orizzontale;**
- **la sorveglianza e la continua verifica del rispetto delle regole;**
- **l'educazione stradale svolta regolarmente nelle scuole a partire dalla età prescolare.**

4.2. Proposta: ZONE BB bimbi in bici:

Perchè tutti i bambini (o quasi) imparano ad andare in bicicletta e poi, improvvisamente smettono? La bici è solo un gioco? In bici non ci si può spostare in sicurezza? Allora la proposta potrebbe essere di istituire in tutti i municipi genovesi (9) luoghi dove anche i bambini piccoli (e meno piccoli) possano andare in bicicletta in modo sicuro e autonomo.

Pensiamo alla fascia di rispetto di Prà, al porto antico, Acquasola... e a zone di Genova dove queste aree non esistono. **Sarebbe importante creare delle aree dedicate esclusivamente ai pedoni e alle bici in**

ogni quartiere, perché vorrebbe dire poter partire dal basso, nei primi anni di vita dei bambini, con una educazione all'uso della bici per gioco (tutto con il gioco ma niente per gioco-cit.).

In queste aree potrebbero essere **ospitate molte delle attività dedicate alle bici** e che riguardano i più piccoli, ma anche i ragazzi, come per esempio i **corsi fatti con Polizia Municipale sulla sicurezza e la segnaletica**, ma potrebbero anche semplicemente ospitare attività fatte dalle scuole legate all'educazione fisica, educazione civica.....(ai tempi dell'Assessore alla Sicurezza Fiorini, la Polizia Municipale aveva acquistato un kit per territorio per simulare la **patente dei piccoli**, in Centro Ovest saputo di questi kit come Circoliamo Sampierdarena abbiamo chiesto di utilizzarli con grande entusiasmo anche da parte della polizia municipale che in questi momenti diventa "amica" dei bambini e dei cittadini)

*in Largo Gozzano si era creata una zona dove poter sperimentare semafori, segnaletica, dove poter prendere confidenza con il "rispetto delle regole e degli altri"- Questa zona era stata poi disegnata in modo permanente nei giardini a fianco del Matitone , ma erano venuti a mancare sia gli agenti disponibili a fare questi progetti, che la **volontà politica** (e forse erano finiti i soldi stanziati)*



5. Famiglie e quartieri senz'auto

Per famiglie come le nostre che vogliono esser a basso impatto e quindi muoversi con i bambini in bicicletta, a piedi o con i mezzi pubblici, il problema più grosso è rappresentato dall'invasione di automobili e moto che occupano quasi tutti gli spazi delle città. Vorremmo che i nostri quartieri fossero a misura di bambino dove le piazze siano piene di bimbi/ragazzi che giocano o si spostano sicuri e non di automobili e moto parcheggiate o in transito.

5.1 I quartieri senz'auto

In Svizzera, Germania e Austria esistono numerosi quartieri senza auto oppure con un numero di posti auto molto limitati. Spesso si tratta di cooperative abitative (molto attive e spesso grandi) che affittano gli appartamenti ai soci, a prezzi più bassi rispetto al mercato privato. Nel caso di costruzione di nuove abitazioni, il risparmio è notevole: non si devono costruire parcheggi sotterranei o di superficie. Per edificare/restaurare questi tipi di quartiere vengono preparati studi sulla mobilità. Possono essere previsti, per esempio, stalli per il car-sharing, bici cargo in condivisione, bici-officine in comune. Si tiene anche conto del servizio di trasporto pubblico esistente (distanza dalla fermata, frequenze del servizio). Spesso, chi sottoscrive un contratto di locazione, deve impegnarsi a non avere un'auto di proprietà. Chi non si attiene a questa regola rischia lo sfratto.

Diffusi sono gli spazi in comune, sia interni (sale, officine per bici, cucina, saletta per la ginnastica, per organizzare feste, stanze per ospiti, palestra etc.) che esterni (giardino in comune, tavoli e sedie, orto comune ecc).

Viene quindi anche un po' rivisto il modus vivendi: più vita in comune, con la possibilità di ritirarsi nella sfera privata

Le persone li scelgono soprattutto perché convengono, ci sono città svizzere con più del 50% dei cittadini senza auto (nelle note trovate il sito per localizzazione e funzionamento dei quartieri senz'auto svizzeri)⁶

La città metropolitana oggi è una realtà diversa ma sicuramente avere una netta riduzione delle auto di proprietà porterebbe ad un forte miglioramento della qualità della vita.

5.2 Riduzione delle auto di proprietà

In molti paesi europei ormai la riduzione delle auto di proprietà è una realtà in corso e il futuro non può che andare decisamente in questa direzione.

Nel caso delle città svizzere, quali Zürich (327 auto ogni 1000 abitanti) e Berna (259 auto ogni 1000 abitanti), si è raggiunto un livello molto basso, rispetto alle città italiane. A Roma siamo a 614 auto/1000 abitanti.

A Berna, per esempio, sono in fase di soppressione 7000 posti auto dei 14000 presenti

⁶ <https://habitat-mobilitedurable.ch/exemples/ch-quartiers-existants/?L=1>

A Vienna vi sono più abbonamenti annuali al trasporto pubblico che auto immatricolate: 852'000 abbonamenti annuali, 697'000 auto immatricolate⁷

Nelle note trovate il sito sullo sviluppo dello "split modale"⁸

5.3 Proposta per Genova: Centro Storico come potenziale quartiere sperimentale senz'auto.

La nostra proposta è di iniziare a ragionare sul Centro Storico di Genova come potenziale quartiere sperimentale senz'auto.

Oggi la situazione del centro storico genovese è differente dai nuovi quartieri svizzeri senz'auto (perlopiù quartieri residenziali) ma la vivibilità deve e può comunque migliorare notevolmente.

Non dovrebbe esser più permesso l'ingresso di auto e moto e il loro parcheggio.

Si potrebbero concedere eccezioni solo a portatori di handicap, problemi di salute certificabili e urgenti e carico/scarico merci solo in zone e in orari prestabiliti. In ogni caso anche questi veicoli dovrebbero procedere max 20 km/h con precedenza pedoni e ciclisti.

Il centro storico genovese sarebbe il "terreno" adatto per organizzare un quartiere ufficialmente senz' auto. Gli spazi sono ridotti, vi sono zone pedonali, si raggiunge tutto a piedi e le auto sono solamente un problema.

In molti cortili/cantine sarebbe sicuramente possibile organizzare park bici "protetti" e al posto degli spazi oggi occupati da auto e moto in sosta potrebbero comparire stalli per bici diurni.

iniziativa in corso: presentazione pubblica a Genova del libro Linda Maggiori fondatrice del movimento famiglie senz'auto: "Vivo senz'auto"

con testimonianze delle sempre più numerose anche in Italia famiglie senz'auto.

6.Cicloposteggi: garage sospeso, bicibox, ...

Per incentivare l'utilizzo delle biciclette in città cambiando il modo di vivere la mobilità locale, è importante sia avere a disposizione zone dedicate dove poter posteggiare le bici in sicurezza che avere cicloposteggi in aree di transito e/o utilizzate da famiglie con bimbi (quali, ad esempio, asili, scuole, parchi pubblici, stazioni treno e metro).

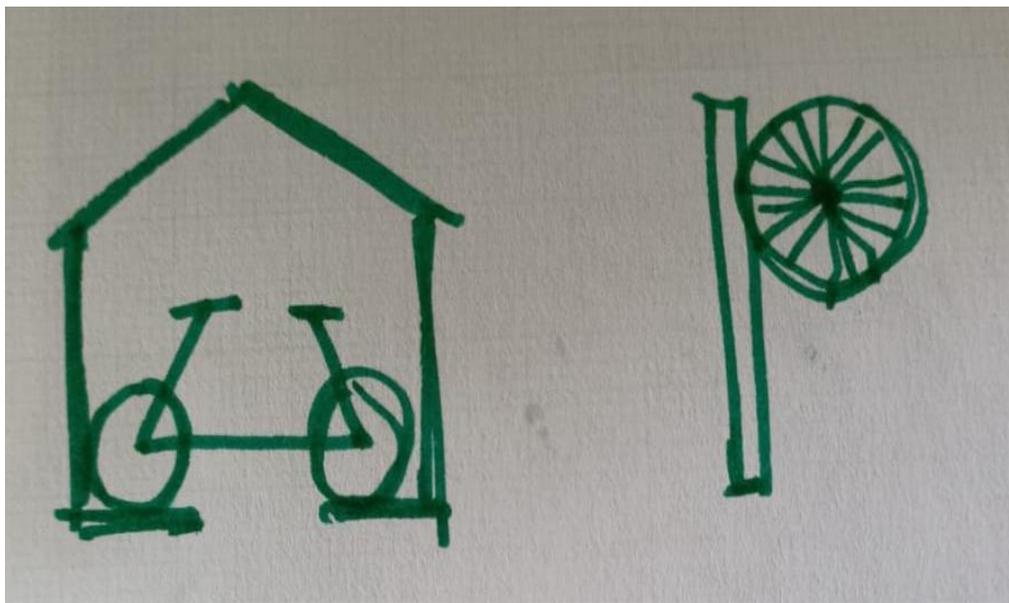
Nel quadro che stiamo proponendo è condivisa la volontà di NON togliere spazio alla pedonalità e al trasporto pubblico.

⁷<https://www.wien.gv.at/verkehr/oeffentlich/oeffisbilanz.html>,<https://www.vcoe.at/presse/presseaussendungen/detail/vcoe-in-wien-deutlich-mehr-oeffi-jahreskarten-als-pkw>

⁸ <https://www.derstandard.at/story/2000114494476/fast-500-000-jahreskartenbesitzer-mehr-seit-2011>

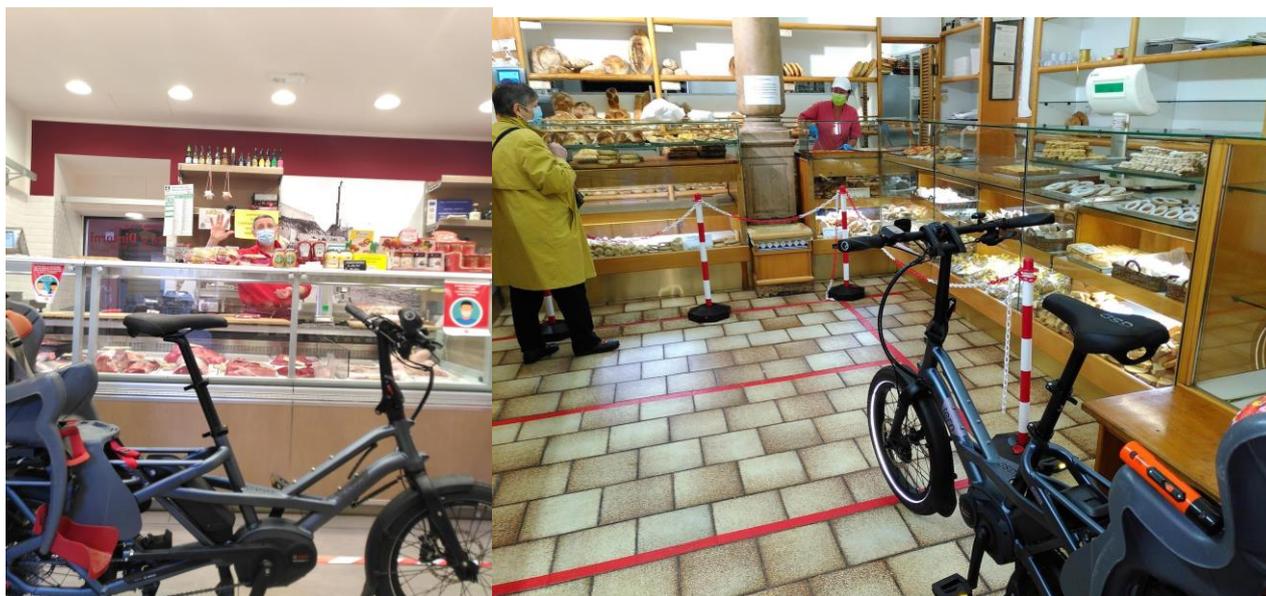
Per soddisfare la necessità di cicloposteggi sicuri e alla portata di tutti, proponiamo le seguenti azioni ad ampio raggio:

1. uso di locali comunali inutilizzati (ad es. spazi sequestrati alla mafia nel centro storico o strutture pubbliche in disuso);
2. uso di parcheggi BluArea (1 stallo auto ogni 50/100);
3. Incentivare la realizzazione di **cicloposteggi in prossimità dei centri della Grande Distribuzione** e prevedere un vincolo in percentuale di cicloposteggi nei parcheggi di pertinenza dell'esercizio, eventualmente anche da poter proporre agli abitanti in zona con adeguato impianto di videosorveglianza;
4. Convocazione di un **tavolo con le associazioni di proprietari e amministratori condominiali (ANACI, APE, Associazione Piccoli Proprietari)** in cui discutere la possibilità di utilizzare come posti bici i cortili e le zone condominiali comuni. Inoltre, dato che nel Regolamento Edilizio Comunale le biciclette non sono citate, proponiamo una modifica in tal senso (già prevista a Milano) **rendendo altresì obbligatorio, in caso di ristrutturazione edilizie di caseggiati, l'individuazione di uno spazio per posteggio biciclette.**
5. Nel Regolamento Edilizio Comunale REC e nel Piano Urbanistico Comunale PUC, **inserire norme che prevedano per gli edifici di nuova costruzione e per gli interventi di ristrutturazione pesante: obbligo di realizzare posti bici**, in numero congruo rispetto al numero di appartamenti o, se si tratta di edifici a destinazione produttiva e/o commerciale, in numero congruo rispetto al numero dei dipendenti e/o dei clienti, possibilmente in locali coperti e sicuri all'interno degli edifici e con prese per ricarica bici a pedalata assistita, raggiungibile dall'esterno senza barriere architettoniche (con rampe o a livello della strada).
6. **Garage sospeso:** l'iniziativa è attualmente in corso, lo scopo è quello di creare un movimento dal basso (tramite mappatura di posti a disposizione cercati tra i soci acquirenti di bici elettriche e passaparola tra privati) attraverso il quale vengono messi a disposizione spazi inutilizzati. Per incentivare la condivisione suggeriamo:
 - sgravi ai privati che aprono fondi.
 - messa a disposizione da parte del Comune ed altri Enti Pubblici di locali e spazi inutilizzati (indipendentemente dai bandi) nel modo più immediato possibile
 - attivazione di vere e proprie **ciclostazioni** che consentano anche un introito per le spese di gestione che possono essere indirizzati ai privati o alle associazioni che li gestiscono
 - Auspicabile che gli studenti di BIZENA, anche su spinta della Città Metropolitana (avevano vinto piccolo concorso talent garden per dare vita a ricoveri bici notturni) possano mettersi a servizio del gruppo di acquisto per dare vita al garage sospeso. Potrebbero supportare proprio le esigenze del nostro gruppo di acquisto coordinandosi con noi operativamente
<https://www.ilsecoloxix.it/genova/2019/12/12/news/riqualificare-la-citta-attraverso-le-bici-l-idea-vincente-di-bizena-1.38200663>
 - la nostra associazione ha da poco preso possesso di uno spazio cogestito con altre realtà e sta valutando la possibilità di mettere a disposizione dei soci spazio per bici coperto con una piccola offerta mensile per le spese di gestione dello spazio (UNICHIOSCO).



Per sopperire alla mancanza di posteggi “in strada” e per soddisfare il bisogno quotidiano di andare al lavoro con mezzi green o di soste brevi ma in sicurezza, proponiamo:

1. La concessione gratuita, contemporaneamente alla concessione di aree dehors, di **spazi per la sosta bici adiacenti agli stessi dehors**.
2. Erogare **incentivi di qualsiasi natura ai negozi che si dichiarano “bike friendly”** (anche attraverso la creazione di una rete di esercenti bike friendly con creazione di una apposita vetrofania) e che danno la possibilità di posteggiare in luogo sicuro durante gli acquisti;



3. Costruire parcheggi bici, coperti e non, eventualmente anche eliminando posti auto (un posto auto “vale” almeno 6 posti bici). Questa azione è da indirizzare anche alle **società di gestione parcheggi** (Genova parcheggi in primis)

4. Realizzare **posteggi bici in prossimità di edifici pubblici e stazioni di trasporto** (bus, ferrovie, metro)
5. Incentivare i datori di lavoro (per esempio con spazi per pubblicità gratuita, riconoscimenti pubblici per la scelta green etc) a mettere a disposizione stalli bici ai propri dipendenti. Sul tema l'associazione si è già fatta portavoce verso mobility manager in modo che utilizzino app come wecity e pinbike per incentivare i dipendenti a utilizzare la bici per recarsi al lavoro realizzando un convegno proprio nella SEM 2019 insieme a Open Genova.
6. Inserire nel Regolamento Comunale norme che obbligano agli organizzatori di manifestazioni ed eventi l'individuazione di spazi per posteggio bici sicuro e piccoli angoli bambini.

Un esempio di città a misura di Biciclette: Lucerna.

Esempio: a Lucerna sono stati soppressi numerosi posti auto. Alcuni sono stati utilizzati per creare degli spazi verdi, altri per poter parcheggiare bici. 1 parcheggio per autoveicoli può far posto fino a 10 biciclette.

<https://www.zentralplus.ch/und-ploetzlich-stehen-da-120-neue-veloplaetze-765363/>

Qui il link con indicati i posti bici nel centro della città di Lucerna:

<https://www.luzernmobil.ch/verkehrsmittel/velo/stadt-luzern/veloabstellplaetze>

Qui la cartina digitale dedicata ai ciclisti, dove si possono trovare i percorsi più sicuri:

<http://www.luzernmobil.ch/verkehrsmittel/velo/stadt-luzern/velokarte-luzern/>

Ecco alcune foto (da google street) Schwanenplatz, dove sono stati tolti tutti i parcheggi per auto e sostituiti con 120 posti per bici e pompetta per l'aria.

Prima

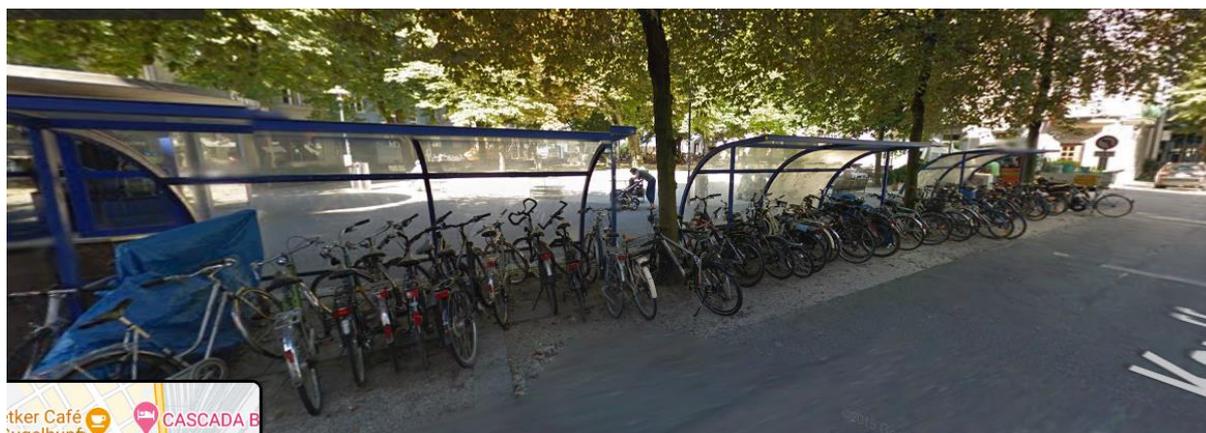


Dopo

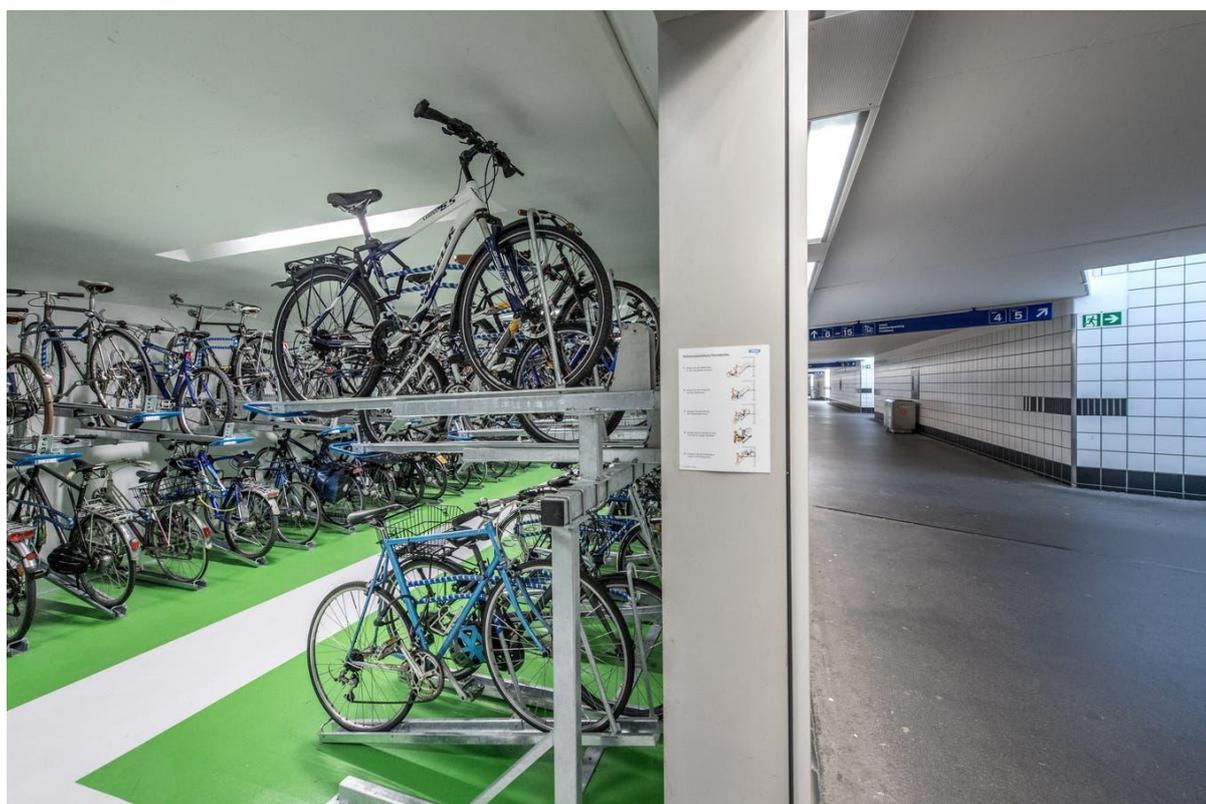


Qui altri esempi di spazi tolti al parcheggio delle auto e ora dedicati alle bici





Posti bici nel sottopasso della stazione di Lucerna



7. Intermodalità

Favorire un utilizzo integrato della bicicletta con altri mezzi di trasporto (quali per esempio metropolitana, impianti di risalita, treno...) è un aspetto cruciale per sviluppare le piene potenzialità della ciclabilità in ambito sia urbano sia extraurbano, superando quelle per alcuni utenti potrebbero risultare limitazioni apparentemente insormontabili (quali percorsi particolarmente lunghi e/o pendenti). Ciò è tanto più valido per la mobilità dei bambini, sia nel caso vengano trasportati dagli adulti sia quando a pedalare siano loro stessi.

Occorre quindi che il Biciplan intervenga su tutte le forme di mobilità pianificando soluzioni e interventi puntuali in modo da favorire l'integrazione modale con la ciclabilità, tenendo in debito conto le diverse criticità alle diverse scale coinvolte (dalla scala metropolitana, pensando soprattutto all'interscambio con treni e autobus extraurbani, alla scala di quartiere, sviluppando per esempio l'interscambio con gli impianti di risalita).

7.1. Integrazione tariffaria

Un primo passo fondamentale per favorire e promuovere l'integrazione modale in generale è uno strumento che non richiede interventi infrastrutturali né particolari investimenti: si tratta dell'integrazione tariffaria. È uno strumento largamente diffuso all'estero ma ormai anche in Italia. Peralto Genova è stata una delle città pioniere in tal senso grazie all'introduzione dell'integrazione bus+treno negli anni Novanta. Tale integrazione è stata estesa all'ambito provinciale seppure in forme molto diverse nel corso degli anni.

La criticità dell'attuale forma di integrazione tariffaria a livello metropolitano è che il costo del titolo di viaggio integrato è sì basato sulla lunghezza del viaggio e/o sulle zone attraversate, ma ha un costo che dipende dai mezzi utilizzati: più vettori si impiegano, più costoso il biglietto. Normalmente altrove invece la tariffa integrata è dipendente unicamente dal numero di zone tariffarie attraversate, semplificandone la fruizione da parte dell'utenza.

Occorre quindi un piano di integrazione tariffaria gestito dalla Città Metropolitana che individui delle opportune zone tariffarie con relativi titoli validi sulle reti AMT, ATP, FGC e Trenitalia.

Per quanto riguarda il trasporto di biciclette (gratuito sugli impianti di risalita AMT dove è permesso e sulla rete ferroviaria regionale), nell'ambito della proposta integrazione tariffaria si potrebbe pensare a titoli di viaggio ridotti per il solo utilizzo di alcune parti di rete (come per esempio un abbonamento ridotto limitato ai soli impianti di risalita). Occorre inoltre pensare a forme tariffarie davvero convenienti per le famiglie sia di corsa singola, sia giornalieri, sia in forma di abbonamento familiare.

7.2. Ferrovia

Se in generale l'utilizzo integrato di treno e bicicletta è lo strumento principe per promuovere l'intermodalità, in una regione come la Liguria questo approccio è reso ancora più efficace dalla presenza di una rete ferroviaria capillare con frequenti stazioni sia lungo la linea costiera sia lungo le linee di valico.

Tuttavia, nonostante la gratuità del trasporto delle biciclette sui treni regionali, permangono diverse criticità che ne ostacolano un uso più ampio, specialmente quando sono coinvolti i bambini.

- Un primo ostacolo è legato alla frequenza dei treni e la presenza di buchi negli orari (alcune ore senza treni nella mattinata su alcune tratte, l'assenza del servizio serale in generale). Lo smantellamento del servizio serale è avvenuto negli ultimi 10/15 anni e comporta a cascata un calo dell'utenza anche in altri orari (non si prende il treno al mattino sapendo che non si può rientrare in serata, ma si utilizza direttamente un mezzo privato; ciò vale sia per l'utente unicamente ferroviario sia per quello ciclo-munito). Garantire un servizio con frequenze regolari e cadenzate è il migliore strumento per promuovere l'intermodalità.
- Un secondo ostacolo è di tipo fisico, ovvero la difficile accessibilità alle stazioni, ai binari e sui treni.

- Le stazioni sono solitamente scarsamente permeabili al territorio, spesso dotate di un unico accesso, circondate da cancellate e addirittura da tornelli, a volte accessibili solo con scalette, quando il loro inserimento nel contesto urbano permetterebbe l'accessibilità anche a raso da diverse direzioni.
- Nelle stazioni inoltre raramente sono presenti rampe, ascensori correttamente dimensionati per le bici e marciapiedi rialzati e il materiale rotabile è raramente dotato di entrata a raso.

Anche se la competenza ferroviaria è regionale, **il Biciplan dovrebbe adottare delle linee guida per superare queste criticità indicando le soluzioni per un'ottimale integrazione modale tra ciclabilità e ferrovia**. Sulla base di tali linee guida la Città Metropolitana dovrebbe richiedere a Regione e Ferrovie di intervenire su orari, stazioni e materiale rotabile:

- prevedere orari regolari, frequenti e cadenzati garantendo la copertura delle fasce mattinale e serali;
- rendere maggiormente accessibili le stazioni
- aprendo tutti i varchi disponibili, evitando di frapporre cancellate e tornelli;
- prevedendo ascensori di dimensioni consone al trasporto di biciclette
- prevedendo opportuni scivoli, rampe o guide ai lati delle scale dove far scorrere le ruote delle bici;
- realizzando marciapiedi rialzati;
- utilizzando materiale rotabile con accesso a raso.

Esempio di stazione "permeabile" alla città: Zurigo Centrale



7.3. Autobus

L'utilizzo integrato di bici e autobus è possibile mediante l'installazione di portabici (anteriori e/o posteriori), come già previsto su alcune linee ATP, o il ricorso ad appositi carrelli. Tale soluzione risulta particolarmente indicata per:

- corriere extraurbane sia per uso pendolare sia turistico (per esempio in Valle Scrivia, Val Trebbia, Val Fontanabuona...);
- autobus urbani in particolare per linee collinari che transitano su strade strette e in salita (per esempio a Sant'Ilario, Apparizione, S. Eusebio, Fontanegli, intorno a Voltri...).

7.4.Scale e creuze

In un territorio a orografia complessa come quello genovese il reticolo dei percorsi è ricco di **scale, scalette, crose, sottopassi e sovrappassi**. Questi possono risultare un ostacolo per lo sviluppo della ciclabilità specialmente nel caso che coinvolga i bimbi o si portino dei carichi. Peraltro il medesimo problema riguardo l'uso di carrozzine e passeggini. Per superare queste criticità esistono però **piccole soluzioni largamente diffuse nei paesi germanofoni e scandinavi**.

Per il trasporto delle bici a mano, per esempio, si possono **prevedere guide (anche metalliche) sulle scale e sulle crose presenti in città**. Il Biciplan dovrebbe prevedere che tali guide debbano essere inserite già nella progettazione della scala in caso sia di nuova costruzione sia di ristrutturazione o riqualificazione, in modo analogo a quanto avviene per i percorsi tattili per ipovedenti. In caso di scale esistenti, le guide metalliche possono essere appoggiate e fissate senza modificare le scale. Per le crose si potrebbe concordare un sistema con la Sovrintendenza ai Beni Architettonici ed Ambientali, includendolo direttamente nel Biciplan. Dove lo spazio lo permetta, la soluzione ottimale dovrebbe essere una coppia di guide a binario in modo da permettere anche un trasporto agevole di passeggini e rimorchi per le bici. Si dovrebbe poter aprire una segnalazione on line sul sito della città metropolitana per permettere ai cittadini di segnalare dove queste guide siano necessarie

Per quanto riguarda sottopassi e sovrappassi stradali occorre rilevare che sono soluzioni che andrebbe generalmente evitate. Sono soluzioni figlie di una visione autocentrica, in cui le altre forme di mobilità non devono disturbare il "regolare" flusso automobilistico. Tuttavia costituiscono un ostacolo che allunga e rende disagiati i percorsi, diventando un ostacolo insuperabile per i disabili; in quest'ultimo caso peraltro la normativa giustamente obbliga a prevedere ascensori, con i costi di costruzione e manutenzione che comportano. Anche nel Biciplan si dovrebbe quindi indicare una programmazione che preferisca gli attraversamenti a raso. Nei rari casi in cui questo non sia possibile si può ricorrere alla soluzione delle guide per bici e passeggini.

7.5.Automobili

Per permettere un utilizzo integrato della bicicletta anche a chi provenga dalle zone della Città Metropolitana più isolate (non raggiunte dalla ferrovia né corriere regolari) si può pensare a parcheggi di interscambio in prossimità delle stazioni costiere o agli estremi della città (per esempio in prossimità delle uscite autostradali non centrali) dove lasciare auto e usare bici.

8.Interazione tra ciclabilità/micromobilità e altre forme di mobilità

- **Rapporto ciclabilità con altra Mobilità sostenibile come pedonalità/TPL:** La nostra visione di mobilità sostenibile a Genova prevede il riprendere gli spazi occupati dalle auto e non costruire le ciclabili a danno della mobilità pedonale o del trasporto pubblico. Queste tre modalità di spostamento sostenibile devono essere interconnesse ma non darsi fastidio a vicenda. Chiediamo pertanto che le ciclabili siano previste dove oggi passano le auto (al posto di) e in armonia ma non in antagonismo con percorsi pedonali e corsie riservate TPL.
- **Rapporto ciclabilità con Mobilità insostenibile (auto/moto/Camion):** la condivisione degli spazi tra persone in bicicletta e auto/moto è secondo noi un concetto molto pericoloso soprattutto per una famiglia

con bambini e quindi dev'essere limitato al massimo. Per noi le auto e moto non sono mezzi compatibili con le persone a piedi o in bicicletta e tantomeno con i bambini. Essenziali pertanto ciclabili strutturate e protette che coprano tutti i quartieri e zone 30 o zone 20 con precedenza a persone a piedi e in bicicletta dove le ciclabili protette non sono possibili.

9. Campagna di comunicazione

“Le campagne volte a contribuire al benessere della collettività hanno un enorme potenziale dal momento che il loro obiettivo è quello di innescare un cambiamento di cui possa beneficiare l'opinione pubblica. Tali campagne, inoltre, consentono di generare nuove conoscenze, pratiche e atteggiamenti individuali.” (cit. Manuale sulle strategie di comunicazione e sensibilizzazione a cura di Alessia Valenti)

E' essenziale che tutte le azioni e le proposte sopra descritte e richieste vengano realizzate contemporaneamente ad una campagna di comunicazione che comprenda sia la forma della campagna di utilità sociale che la forma della campagna di opinione.

La campagna di comunicazione dovrebbe avere un intento sia “informativo” che uno “trasformativo”, in modo da motivare le persone a desiderare un cambiamento e descrivendo al contempo le azioni che si stanno intraprendendo per produrre questo cambiamento.

Come si legge sul manuale sopra citato, “le campagne incentrate unicamente sulla diffusione di informazioni e su un'accurata spiegazione delle azioni da intraprendere non funzionano. È essenziale creare un legame emotivo con il pubblico. “

Si propongono quindi forme di campagne di informazione sia sui social media che sui mezzi pubblici.

Tali campagne dovrebbero avere come primo obiettivo (date alcune reazioni negative scatenate dalla realizzazione delle prime piste ciclabili in città) far comprendere alla popolazione che i ciclisti urbani non sono “nemici” ma anzi, tolgono auto dalle strade, lasciano liberi i parcheggi e contribuiscono a svuotare i mezzi pubblici (ad esempio: ogni ciclista che vedi per strada ti lascia uno spazio in coda, ti lascia libero un parcheggio, ti lascia un posto sull'autobus).

In secondo luogo sarebbe utile far passare il messaggio che tutti possono andare in bici e che in bici si può andare ovunque, pur con le bici adatte ad ognuno ed ad ogni tipo di strada, comprese le salite genovesi, affrontabili anche da chi non è allenato con le bici a pedalata assistita (ad esempio video e foto di persone di ogni genere ed età in bici nei posti più “difficolto” e anche più belli della città).

Un terzo obiettivo dovrebbe essere quello relativo a tutto ciò che c'è di positivo nell'andare in bici, alla libertà di movimento che dà, alla velocità che si può avere nel traffico, ai benefici per la salute, ai benefici per l'ambiente e, non ultimo, ai benefici per il portafoglio (ad esempio foto con slogan, battute, piccole sit-com sui social).

iniziativa in corso: Progetto Campagna Informativa sulla Mobilità Sostenibile

A giugno scorso la Rete Genova Sostenibile di cui fa parte tRiciclo ha consegnato un progetto fatto al Comune di campagna informativa da divulgare ai cittadini per promuovere la Mobilità Sostenibile. Siamo in attesa venga applicata.

Contatti:

e-mail: triciclo.bbi@gmail.com

Marco Tizzi 3336103936

Federico Re 3486930265

Andrea Garibaldi 3493400002



Genova, 3 settembre 2020

Al Sindaco Metropolitano di Genova
Marco Bucci
segreteria.sindaco@cittametropolitana.genova.it

Al Consigliere Delegato ai Trasporti della città
Metropolitana di Genova
Claudio Garbarino
claudio.garbarino@cittametropolitana.genova.it

Alla Responsabile dell'Ufficio Programmazione
Strategica della Città Metropolitana di Genova
Cristiana Arza
cristiana.arza@cittametropolitana.genova.it

Al Funzionario Tecnico dell'Ufficio Pianificazione
Strategica
Piero Garibaldi
piero.garibaldi@cittametropolitana.genova.it

Oggetto: processo partecipato alla costruzione del Biciplan della Città Metropolitana di Genova, invio del contributo di FIAB Genova e FIAB Tigullio.

Per mezzo della presente inviamo il contributo della nostra associazione alla costruzione del Biciplan della Città Metropolitana di Genova.

Il documento è stato anche caricato nel sito <https://biciplan.cittametropolitana.genova.it> sezione "Partecipa alla costruzione del Biciplan".

Cordiali saluti.

FIAB Genova
il Presidente
Romolo Solari

FIAB Tigullio
il Presidente
Marco Veirana

Il Biciplan che vorremmo



Genova
Amici della Bicicletta



Tigullio
Vivinbici

Sommario

UN BICIPLAN PER LA CITTA' METROPOLITANA DI GENOVA	4
Linea d'azione 1 – LE RETI INFRASTRUTTURALI (L. n. 2/2018, art. 6, c. 2 - lett. a, b, c, d, e, f).....	6
A. LA RETE CICLABILE	6
RETE PRIMARIA / REGIONALE.....	6
RETE COMUNALE	6
VIE VERDI	7
B. Principi e finalità della rete ciclabile.....	8
B1. Rete ciclabile urbana senza interruzioni	8
B2. Rete per tutte le utenze	9
B3. Rete ciclabile come “rigeneratore urbano”	9
B4. Rete di connessione tra punti di interesse	10
C. Progressività degli interventi.....	11
D. Priorità.....	11
E. Peculiarità territoriali.....	11
Linea d'azione 2 – INCENTIVAZIONE (L. 2/2018 - art. 6 - lett. h, o)	14
A. Percorsi casa-lavoro	14
A1. Premialità con App a chilometraggio	14
A2. Mobility management	15
A3. “Banca ore solidale Verde”	15
A4. Bici in ufficio	15
A5. Doccia in ufficio	15
B. Percorsi casa-scuola	15
B1. Regolamentazione del traffico	15
B2. Posti Bici a scuola	16
B3. Spogliatoi a scuola.....	16
B4. Crediti scolastici.....	16
B5. Bicibus.....	16
C. Turismo e commercio.....	18
C1. Integrazione TP e bici	18
C2. Sconto turista-ciclista	18

C3. Giri in bici	18
C4. Esenzioni per cicloposteggi	18
D. Bicicletta per lavorare	18
Linea d'azione 3 – INTEGRAZIONE MODALE (L. 2/2018 - art. 6 - lett. i).....	19
A. Trasporto ferroviario nazionale.....	20
B. Trasporto ferroviario regionale	20
C. Trasporto metropolitano.....	20
D. Trasporto urbano	20
E. Accesso alle stazioni	21
F. Norme attualmente in vigore	21
Linea d'azione 4 – MIGLIORAMENTO DELLA SICUREZZA ATTIVA E PASSIVA (L. 2/2018 - art. 6 - lett. l-m)	22
A. Sicurezza attiva/safety	22
A1. Educazione e Comunicazione.....	23
A2. Prevenzione.....	23
A3. Controllo e Repressione	23
B. Sicurezza passiva/security	24
B1. Comunicazione	24
B2. Punzonatura/marchiatura del telaio	24
Linea d'azione 5 – LE DOTAZIONI E I SERVIZI DI SUPPORTO (Legge 2/2018 - art. 6 - lett. n)	25
A. Cicloposteggi diurni.....	25
B. Cicloposteggi chiusi	26
C. Posteggi di interscambio	27
D. Ciclofficine	28
E. Bikesharing	28
Linea d'azione 6 – PROMOZIONE ED EDUCAZIONE (L. 2/2018 - art. 6 - lett. p).....	31
A. Importanza della comunicazione	31
B. Necessità che le pubbliche amministrazioni investano risorse importanti.....	32
C. A chi comunicare	32
D. Quali sono i luoghi comuni da contrastare	33
E. Quali messaggi per ogni target.....	34
F. Quali idee proponiamo: alcuni spunti	34

G. Quali azioni con la scuola	36
H. Eventi di informazione/promozione	36
<i>Allegato 1 – Esempi di Vie Verdi a Genova e nel Tigullio</i>	37
<i>Via Antica Romana da Voltri a Pegli</i>	37
<i>Ciclovia delle Ville da Pegli a Sestri</i>	37
<i>Ricuciamo la Val Polcevera</i>	38
<i>Ciclovia delle mura storiche di Genova</i>	39
<i>Percorso da Gavette a Nervi</i>	40
<i>Parchi e giardini pubblici di Sestri Levante</i>	41
<i>Anello dell’Entella</i>	41

UN BICIPLAN PER LA CITTA' METROPOLITANA DI GENOVA

La legge sulla mobilità ciclistica, L. 11 gennaio 2018, n. 2, all'articolo 6 dice che i Comuni non facenti parte di città metropolitane e le città metropolitane predispongono e adottano, i piani urbani della mobilità ciclistica, denominati «biciplan», quali piani di settore dei piani urbani della mobilità sostenibile (PUMS), finalizzati a definire gli obiettivi, le strategie e le azioni necessari a promuovere e intensificare l'uso della bicicletta come mezzo di trasporto sia per le esigenze quotidiane sia per le attività turistiche e ricreative e a migliorare la sicurezza dei ciclisti e dei pedoni. I biciplan sono pubblicati in formato di tipo aperto nei siti internet istituzionali dei rispettivi enti.

I biciplan definiscono:

- a) la rete degli itinerari ciclabili prioritari o delle ciclovie del territorio comunale destinata all'attraversamento e al collegamento tra le parti della città lungo le principali direttrici di traffico, con infrastrutture capaci, dirette e sicure, nonché gli obiettivi programmatici concernenti la realizzazione di tali infrastrutture;
- b) la rete secondaria dei percorsi ciclabili all'interno dei quartieri e dei centri abitati;
- c) la rete delle Vie Verdi ciclabili, destinata a connettere le aree verdi e i parchi della città, le aree rurali e le aste fluviali del territorio comunale e le stesse con le reti di cui alle lettere a) e b);
- d) gli interventi volti alla realizzazione delle reti di cui alle lettere a) e c) in coerenza con le previsioni dei piani di settore sovraordinati;
- e) il raccordo tra le reti e gli interventi definiti nelle lettere precedenti e le zone a priorità ciclabile, le isole ambientali, le strade 30, le aree pedonali, le zone residenziali e le zone a traffico limitato;
- f) gli interventi che possono essere realizzati sui principali nodi di interferenza con il traffico autoveicolare, sui punti della rete stradale più pericolosi per i pedoni e i ciclisti e sui punti di attraversamento di infrastrutture ferroviarie o autostradali;
- g) gli obiettivi da conseguire nel territorio del Comune o della città metropolitana, nel triennio di riferimento, relativamente all'uso della bicicletta come mezzo di trasporto, alla sicurezza della mobilità ciclistica e alla ripartizione modale;
- h) eventuali azioni per incentivare l'uso della bicicletta negli spostamenti casa-scuola e casa-lavoro;
- i) gli interventi finalizzati a favorire l'integrazione della mobilità ciclistica con i servizi di trasporto pubblico urbano, regionale e nazionale;
- j) le azioni finalizzate a migliorare la sicurezza dei ciclisti;
- k) le azioni finalizzate a contrastare il furto delle biciclette;
- l) eventuali azioni utili a estendere gli spazi destinati alla sosta delle biciclette prioritariamente in prossimità degli edifici scolastici e di quelli adibiti a pubbliche funzioni nonché in

prossimità dei principali nodi di interscambio modale e a diffondere l'utilizzo di servizi di condivisione delle biciclette (bike-sharing);

- m) le tipologie di servizi di trasporto di merci o persone che possono essere effettuati con velocipedi e biciclette;
- n) eventuali attività di promozione e di educazione alla mobilità sostenibile;
- o) il programma finanziario triennale di attuazione degli interventi definiti dal piano stesso nel rispetto del quadro finanziario di cui all'articolo 3, comma 3, lettera e), e dei suoi eventuali aggiornamenti.

La città metropolitana di Genova ha avviato il percorso partecipato per la redazione del biciplan che coinvolge, quali portatori di interesse essenziali, le amministrazioni comunali, i competenti settori della Regione Liguria, i gestori delle reti viarie e dei sotto-servizi, le attività commerciali e produttive, le scuole, le associazioni che promuovono la mobilità ciclistica, oltre che i cittadini.

Sono state quindi pubblicate le linee di indirizzo del biciplan della città metropolitana di Genova che prevedono, in coerenza con il citato articolo 6 della L. 2/2018, sei macro temi da affrontare ovvero:

1. **LE RETI INFRASTRUTTURALI** (L. 2/2018 - art. 6 - lett. a, b, c, d, e, f)
2. **INCENTIVAZIONE** (L. 2/2018 - art. 6 - lett. h, o)
3. **INTEGRAZIONE MODALE** (L. 2/2018 - art. 6 - lett. i)
4. **MIGLIORAMENTO DELLA SICUREZZA ATTIVA E PASSIVA** (L. 2/2018 - art. 6 -lett. l-m)
5. **LE DOTAZIONI E I SERVIZI DI SUPPORTO** (L. 2/2018 - art. 6 - lett. n)
6. **PROMOZIONE ED EDUCAZIONE** (L. 2/2018 - art. 6 - lett. p)

FIAB Genova e **FIAB Tigullio**, associazioni che promuovono la mobilità ciclistica nell'ambito della città metropolitana di Genova, hanno inteso collaborare alla redazione del biciplan fornendo il loro contributo nell'individuazione delle azioni per raggiungere gli obiettivi dello stesso. È stato quindi formato un gruppo di lavoro di 18 volontari, tutti utilizzatori della bicicletta ed alcuni dei quali professionisti che si occupano a vario titolo di mobilità ciclistica, che hanno elaborato il presente documento.

Linea d'azione 1 – LE RETI INFRASTRUTTURALI (L. n. 2/2018, art. 6, c. 2 - lett. a, b, c, d, e, f)



A. LA RETE CICLABILE

La rete ciclabile di un territorio vasto e articolato come quello della **città metropolitana di Genova** è costituito da:

RETE PRIMARIA / REGIONALE

è la rete che attraversa il territorio metropolitano collegando le diverse polarità urbane e connettendole con le aree limitrofe, siano esse appartenenti alla Liguria, sia di altre regioni.

Consente un attraversamento rapido e diretto per chi si muove quotidianamente, ma anche l'ingresso e la penetrazione, attraverso la rete comunale e le vie verdi, nel tessuto urbano, per la mobilità quotidiana, per turismo o per divertimento.

RETE COMUNALE

è la rete che, diramandosi e articolandosi dalla precedente, penetra i territori comunali per consentire di muoversi in sicurezza nelle aree urbane, all'interno dei quartieri e tra un quartiere e l'altro, sia per la mobilità quotidiana, sia per la scoperta dei valori e delle emergenze storiche e culturali delle città.

Questa rete dovrà collegare, ad esempio: le sedi universitarie, gli istituti scolastici di ogni ordine e grado, gli asili e i centri di aggregazione giovanile, aziende, palestre, piscine e impianti sportivi, spiagge, parchi e ville storiche, aree verdi e giardini pubblici, cinema e teatri, luoghi di culto, spazi mercato e fiere, ospedali e servizi sanitari, centri istituzionali, uffici pubblici, monumenti e attrattive turistiche e storiche, belvedere, particolari luoghi di vita sociale, etc...

Un esempio di rete comunale è il percorso ad anello che, a Genova, congiunge le sedi universitarie del centro cittadino e transita da alcuni punto di interesse culturale e collega tutto alle due principali stazioni ferroviarie cittadine.

Link alla traccia: <https://www.alltrails.com/explore/map/map-0e9d935--24?u=m>

Il perimetro ciclabile delimita un'area al suo interno, dove già abitualmente si muovono i giovani, rendendo più agevoli gli spostamenti e qualificando l'area stessa come una cittadella studentesca e costituisce un ulteriore potenziale di attrazione di servizi destinati agli universitari. Potrà inoltre, aiutare l'individuazione e l'apertura di spazi e luoghi idonei all'attività studio e ricerca sempre maggiormente ricercati dalle nuove generazioni. Il percorso attraversa aree del Centro Storico cittadino oggi trascurate dai cittadini genovesi stessi. Sono vie legate a viabilità antiche, che l'utilizzo dell'auto ha marginalizzato e che potranno avere un importante rilancio dall'utilizzo ciclistico.

Tali percorsi, oltre a essere almeno parzialmente al di fuori degli assi di traffico automobilistico, pertanto naturalmente protetti e sicuri, daranno un contributo alla conoscenza, valorizzazione e al riutilizzo di zone depresse. È il caso, ad esempio, dell'area storica del Ghetto, così immediatamente prossima a molte Facoltà e Dipartimenti. La viabilità ciclistica che si propone lungo Vico degli Adorno, favorirà la nascita di nuovi servizi e reinserirà l'intera zona nel più generale contesto della viabilità urbana.

Il percorso attraversa altresì il polo museale di via Garibaldi. Ciò potrà favorire una maggiore frequentazione da parte di giovani ricercatori dei Palazzi della via Aurea. Genova, a differenza di altre città, ha musei, sedi universitarie e archivistiche di grande rilievo tra loro ravvicinate. Favorirne il raggiungimento attraverso la mobilità dolce, aiuterà la rinascita del Centro Storico, come motore della cultura cittadina.

Nota: Un tale anello non ha necessità di essere attraversato velocemente, ma piuttosto richiede la dotazione di cicloposteggi e ciclofficine per poter fruire con tranquillità di Aule, Biblioteche Archivi e Musei (*vd. Cap. 5 - LE DOTAZIONI E I SERVIZI DI SUPPORTO*).

VIE VERDI

Sotto questa denominazione possono rientrare tipologie di percorso di interesse naturalistico, culturale e storico. Il principio che le ispira, dovrebbe essere quello del ruolo fondamentale svolto dalla ciclabilità nella riappropriazione del territorio.

Sono vie che collegano la città con la collina o il territorio all'entroterra più prossimo, ma sono anche vie di riconnessione di spazi all'interno del tessuto urbano, dove le aree verdi, ville e giardini, costituiscono spazi attraversati e vissuti / rivissuti, spesso infatti tali spazi sono prossimi a scuole o altri edifici di interesse collettivo e vanno rivitalizzati.

Lungo le vie verdi, pertanto, è centrale l'ambiente inteso nel senso di ricostruzione di un rapporto positivo tra abitanti e territorio.

Differiscono dalle reti primarie perché non hanno necessità di essere attraversate velocemente, ma piuttosto la loro percorrenza richiede un osservare attento e un recupero di memoria. Sono vie che danno una forte impronta e identità a un territorio.

Alcune tracce di vie verdi sono illustrate nell' Allegato 1 – Esempi di Vie Verdi a Genova e nel Tigullio in calce al presente documento.

B. Principi e finalità della rete ciclabile

Sono di seguito illustrati i principi fondamentali e gli obiettivi che devono guidare la progettazione e la realizzazione della Rete:

B1. Rete ciclabile urbana senza interruzioni

È necessario e indispensabile rendere una vera "rete" quello che oggi sono interventi puntuali, e sporadici, distanti nello spazio e nel tempo, collegando tutti i tratti di pista ciclabile protetta esistenti sul territorio metropolitano e ideare questa rete il più possibile omogenea, capillare, coerente e ben riconoscibile attraverso un progetto unico di segnaletica, cartellonistica, mappe e pubblicità.

La rete dovrà essere continua e priva di interruzioni, dovrà coprire/servire l'intero territorio e collegare i centri urbani e le emergenze naturalistiche e storico-culturali fra loro e alle direttrici principali e potrà essere costituita da:

- Piste ciclabili in sede protetta
- Corsie ciclabili e Bike lane come previsto dal *D.L. "Rilancio"*
- Zone promiscue con limite 30 km/h
- Servizi intermodali, che bisogna considerare parte integrante delle rete laddove non è possibile collegare aree della città metropolitana garantendo la sicurezza di chi si muove in bicicletta

La promozione dovrà essere per tutte le utenze (lavoratori, studenti, turisti, etc.) le mappe delle linee ciclabili dovranno essere cartacee e informatizzate, semplici e puntare sulla riconoscibilità dei tracciati (come per le piste da sci), sulla congruenza insieme alla segnaletica e indicare per i diversi tracciati, le distanze e i relativi tempi di percorrenza (come le migliori carte sentieristiche).

B2. Rete per tutte le utenze

La rete dev'essere pensata come percorso dedicato alle persone che si spostano sempre o anche saltuariamente in ambito urbano ed extraurbano con biciclette e i mezzi di micromobilità, per necessità, piacere o preferenza, dev'essere il più possibile sicura perché possa essere percorsa da tutte le persone, gradevole da percorrere perché possa essere anche un'attrattiva turistica.

Una delle finalità del biciplan deve essere promuovere l'uso della bicicletta come mezzo di trasporto con la stessa importanza dei mezzi di trasporto motorizzati per uscire dall'idea che andare in bicicletta sia solo uno svago o uno sport.

Muoversi in bicicletta deve entrare nella cultura dei cittadini metropolitani come un'alternativa possibile per tutte le utenze, dalla più 'forte' alla più 'debole', dal ciclista urbano esperto alle famiglie con bambini piccoli, e per tutti le funzioni della vita: spostarsi per lavoro, per istruzione, divertimento, turismo, per praticare sport, per acquistare, raggiungere amici e parenti, frequentare locali la sera, etc.

In quest'ottica la rete ciclabile assume un valore concreto di infrastruttura per i cittadini e le azioni previste dalle linee di indirizzo del biciplan (reti infrastrutturali, incentivazione, integrazione modale, sicurezza attiva e passiva, dotazioni e servizi di supporto, promozione ed educazione) devono entrare a far parte delle azioni quotidiane.

Si pensi ad esempio a giovani studenti che per recarsi a scuola partecipano ad un BiciBus o un gruppo di lavoratori che si recano a lavori in azienda con il Bike to Work (*vd. Cap. 5 - INCENTIVAZIONE*).

La sicurezza dovrà quindi aumentare, tendere sempre al maggior livello possibile, alla massima sicurezza e non a quella sufficiente (*vd. Cap. 4 - MIGLIORAMENTO DELLA SICUREZZA ATTIVA E PASSIVA*) e dipenderà dalla tipologia di tracciato scelto, dalle caratteristiche tecniche e dimensionali, dalla segnaletica e dall'informazione/formazione (*vd. Cap. 6 - PROMOZIONE ED EDUCAZIONE*). I cicloposteggi saranno localizzati strategicamente in corrispondenza delle numerose possibili destinazioni e degli scambi intermodali/multimodali e potranno contribuire alla rigenerazione di alcuni luoghi (*vd. Cap. 5 - LE DOTAZIONI E I SERVIZI DI SUPPORTO*).

B3. Rete ciclabile come "rigeneratore urbano"

La rete è da intendere non solo come obbligo e attuazione di legge, ma dev'essere considerata e sfruttata come potenziale rigeneratore urbano, azione di valorizzazione di aree, tracciati storici o percorsi rilevanti sotto il profilo culturale e sociale, oggi poco conosciuti o trascurati.

Fondamentale e centrale per il tracciato urbano sarà quindi anche il recupero della viabilità dei Centri storici (a Genova anche dei centri storici municipali e delle ex-delegazioni), difficili e inadatti per la percorrenza carrabile ma utili e adatti invece a quella ciclistica lenta.

La percorrenza lenta quindi, può diventare occasione di rigenerazione urbana per alcuni luoghi degradati, può consolidare le azioni realizzate su aree oggetto di recente riqualificazione e può fornire di un nuovo significato ad alcuni percorsi "dimenticati".

La rete collegherà anche tutti i poli di trasformazione urbana in corso o futuri presenti nella pianificazione comunale (distretti di trasformazione) e, dato che la rete dovrà diventare sempre più capillare, dovrà essere prevista la progettazione di tratti ciclabili per qualsiasi tipo di intervento su strade (*rif. Legge n. 366/1998 art. 10, commi 1 e 2 e Codice della Strada*).

Alcuni tracciati, parti della rete, potranno avere particolari caratteristiche o predominanza di utenza specifica, possono avere una 'ragione', un tematismo dato dai luoghi che connette ed espresso attraverso segnaletica, cartellonistica e promozione dedicate, come, ad esempio:

- traccia dei poli museali
- traccia della via antica romana
- traccia delle creuze
- traccia a misura di bambini
- traccia dei poli universitari

Potranno essere previsti oltre ai percorsi 'veloci' che consentano al ciclista urbano di compiere il percorso più lineare, semplice ed efficace possibile e percorsi 'lenti', tematici, turistici, culturali da percorrere in alternativa. Proprio come, per riprendere l'analogia già citata, per scendere da uno stesso pendio ci può essere la pista nera, la pista rossa o quella azzurra.

B4. Rete di connessione tra punti di interesse

La rete dovrà collegare tutti i poli di interscambio (*vd. Cap. 3 - INTEGRAZIONE MODALE*), stazioni ferroviarie e metropolitane, capolinea di autobus Tpl, corriere a lunga percorrenza, ciclo-posteggi (*vd. Cap. 5 - LE DOTAZIONI E I SERVIZI DI SUPPORTO*), parcheggi, terminal traghetti, etc...

Potrà essere stabilita una sorta di gerarchia di polarità urbane da collegare e includere nella rete progressivamente nel tempo, tenendo presente che collegando centri con valenza culturale si concorrerà alla rigenerazione urbana di cui sopra.

Non va dimenticato il semplice ragionamento che se le polarità rappresentano il punto d'arrivo dell'ipotetico percorso di una persona che si muove in bicicletta, l'altro capo del filo potrebbe essere la sua residenza; pertanto la diffusione capillare della rete ciclabile è fondamentale per garantirne l'utilizzo.

C. Progressività degli interventi

Data la forte necessità di dotare la città metropolitana a breve termine di una rete ciclabile, e considerato che la progettazione e realizzazione è sicuramente complessa e potrà incontrare diverse criticità, sarà necessario individuare criteri e priorità, senza attendere di sviluppare e realizzare tutta una rete strutturata protetta e ottimale.

Mentre la pianificazione della rete dovrà avere da subito una visione unitaria sull'intero territorio, la progettazione tecnica e la realizzazione della rete dovranno svolgersi secondo un piano in fasi successive e potranno riguardare a due diversi termini che dovranno procedere in parallelo: un lungo termine che vede una rete ottimale, in sede protetta, di alta qualità e un breve/medio termine che vede invece la tracciatura a colmare tutte le lacune nei tratti urbani nei quali la realizzazione del tracciato ottimale non si possa verificare a breve, con soluzioni più semplici e veloci (corsie ciclabili non protette o Bike lane, come per la Rete di Emergenza).

La progettazione dovrà ambire e tendere all'ottimale, quindi ad una rete di piste ciclabili in sede protetta, ma, in questo modo non resteranno a lungo lacune gravi nella rete che ne comprometterebbero per lungo tempo l'efficacia.

D. Priorità

Per quanto riguarda le aree urbane, la priorità è la connessione dei vari tratti dei percorsi protetti oggi frammentati e, per Genova, il consolidamento e la prosecuzione della rete ciclabile temporanea avviata nell'estate 2020.

È altrettanto importante la gerarchizzazione delle strade, in modo da poter individuare quelle non di transito/attraversamento lungo le quali adottare accorgimenti di moderazione del traffico e della velocità per consentire la promiscuità tra i vari mezzi di spostamento e la sicurezza di quelli più fragili (pedoni e biciclette).

Una volta realizzata la rete sarà ovviamente necessario prevedere e programmare un piano di manutenzione costante (manto stradale, colorazione, segnaletica e cartellonistica) così da non creare situazioni di pericolo per gli utenti; questa potrà essere comunicata e gestita da un'interfaccia (un'App ad esempio) che possa raccogliere e divulgare eventuali segnalazioni da parte sia dell'utenza che da parte dell'Amministrazione (*vd. Cap. 2 – INCENTIVAZIONE*).

E. Peculiarità territoriali

La città metropolitana è molto diversa tra l'ambito urbano di Genova, i centri urbani medi lungo la riviera e quelli minori costieri e dell'entroterra e i collegamenti tra un centro e l'altro, di seguito proponiamo alcune osservazioni specifiche settoriali:

Genova

Sul territorio urbano di Genova, per la sua conformazione, struttura e tessuto urbano e viario, possono essere individuati diversi livelli di rete:

- *Tracciato urbano principale*: il π (pi-greco) rovesciato costituito dalla direttrice litoranea (via Aurelia) e dalle due direttrici fondovalle principali Val Bisagno e Val Polcevera, interno al Comune; è prioritario ma insufficiente se non completato dai tracciati secondari, di quartiere, dalle Vie Verdi;
- *Tracciato urbano secondario*: linee principali di connessione tra Municipi adiacenti e con il tracciato principale;
- *Tracciato di quartiere*: linee secondarie di connessione interna ai Municipi e ai Quartieri.

La riviera a ovest di Genova

Cogoleto e Arenzano, che già dispongono una ciclabile tra il centro di Cogoleto e fino alla galleria del Pizzo, verranno collegati con la città di Genova attraverso la ciclovia Tirrenica, la cui gara per la progettazione è in corso. Ad Arenzano è già possibile il collegamento protetto tra il percorso costiero e la stazione, e in entrambi i centri urbani sarà necessario garantire la moderazione del traffico per muoversi lungo le direttrici interne secondarie.

Il Golfo Paradiso

Tra Genova Nervi e il Tigullio non sarà possibile adottare accorgimenti per garantire la sicurezza di chi si muove in bicicletta lungo l'Aurelia, salvo il controllo delle velocità. Lungo questo tratto quindi bisognerà lavorare sui servizi intermodali e con accordi con ANAS per l'installazione di segnaletica e, in prospettiva, di Bike lane.

Il Tigullio

È importante considerare l'ambito territoriale intercomunale quindi sicuramente Chiavari, Lavagna, Cogorno, Carasco, Sestri Levante, Casarza Ligure e le vallate confluenti a Carasco per il Tigullio orientale; Portofino, S. Margherita e Rapallo per il Tigullio occidentale.

L'auspicio è che la città metropolitana guidi il confronto e il dialogo fruttuoso fra i Comuni con un progetto tecnico unitario.

Per quanto riguarda il **Tigullio orientale** è fondamentale:

- prevedere un nodo intermodale nel Comune di Carasco per favorire la mobilità ciclistica anche dalle vallate;
- fare un'adeguata progettazione (*vd. Ciclovia Tirrenica*) per risolvere la percorribilità delle gallerie di S. Anna;

- connettere con un percorso ciclabile Lavagna e Sestri Levante: creare una pista al posto dei parcheggi a mare sull'Aurelia da Lavagna a Cavi;
- realizzare un collegamento ciclabile tra Chiavari e Lavagna creando una pista sul ponte sull'Aurelia che congiunga le due rispettive ciclabili lungo l'Entella;
- collegare Chiavari e Carasco mediante la realizzazione della pista ciclabile lungo l'Entella fino al ponte di Rivarola con adeguate immissioni da via Parma;
- attuare quanto indicato nell'Indagine di fattibilità per l'adeguamento del Comune di Chiavari alla mobilità sostenibile;
- per il Comune di Sestri Levante e la bassa Val Petronio: connettere in un'unica rete continua i tratti di piste ciclabili esistenti.

Per quanto riguarda invece il ***Tigullio occidentale*** è determinante:

- prevedere, per il Comune di Rapallo, un punto intermodale nelle vicinanze del casello autostradale;
- dare sostegno alla proposta per realizzare una ciclabile alle spalle del golf;
- ampliare le zone pedonali o creare zone con limite 20 km/h.

L'entroterra della riviera di levante

La Val Fontanabuona è sicuramente la direttrice più significativa e rilevante, sia per la lunghezza del percorso, sia per la densità di centri urbani. Lungo questa direttrice è già presente, da Bassi di Tribogna a Lavagna, una ciclovia che necessita di interventi di adeguamento significativi. Considerando che da lì passerà la ciclovia Tirrenica, verranno progettati con questa opera.

Per quanto riguarda le altre direttrici (Valle Sturla, Val d'Aveto e Val Graveglia) esistendo già nelle parti basse di Valle Sturla e Val Graveglia percorsi secondari promiscui a bassa velocità, sarà necessario garantire nelle parti medio alte il rispetto dei limiti di velocità dei veicoli a motore e un'adeguata intermodalità con il tpl su gomma.

Linea d'azione 2 – INCENTIVAZIONE (L. 2/2018 - art. 6 - lett. h, o)



Premesso che in ogni caso la prima e migliore incentivazione all'uso della bicicletta come mezzo di trasporto è la sicurezza: **NO SICUREZZA = POCHE BICI** (vd. *Cap. 1 - LE RETI INFRASTRUTTURALI e Cap. 4 - MIGLIORAMENTO DELLA SICUREZZA ATTIVA E PASSIVA*), possiamo intendere l'incentivazione dividendo tale azione in 4 diverse aree di applicazione:

- A. Percorsi casa-lavoro
- B. Percorsi casa-scuola
- C. Turismo e commercio
- D. Bici per lavorare

A. Percorsi casa-lavoro

A1. Premialità con App a chilometraggio

È utile e produttivo, a livello di Città Metropolitana e Comuni, un sistema premiante per chi si reca al lavoro utilizzando la bici. La verifica può avvenire facilmente e comodamente attraverso un'App (ad esempio PinBike o WeCity) che determini chi ha diritto ai premi in base ai km percorsi sulle tracce e negli orari degli spostamenti casa-lavoro-casa. Tali incentivi sono da erogarsi ad esempio mediante buoni spesa utilizzabili grazie alla partecipazione al progetto di negozi fisici e ristoranti ubicati all'interno della Città Metropolitana o del Comune di appartenenza. In questo modo il credito, guadagnato andando in bici, verrebbe speso solo nei negozi locali avviando un circolo

virtuoso, in cui, oltre alla mobilità sostenibile, sarebbe presente e rafforzato anche il sostegno al piccolo commercio.

Come già suggerito nel capitolo precedente inoltre una App potrebbe costituire interfaccia e dialogo tra Amministrazione e utenza gestendo ad esempio le segnalazioni riguardo eventuali problematiche o stato di manutenzione della rete ciclabile, incoraggiando così gli utenti a creare una vera comunità attiva.

A2. Mobility management

Sono indispensabili la valorizzazione e il potenziamento del ruolo del Mobility manager: soprattutto dei Comuni/aziende pubbliche e partecipate, ma anche delle aziende private, affinché possano essere motivati, propositivi e promuovere efficacemente l'adozione a livello aziendale di politiche premianti per la mobilità ciclistica.

A3. "Banca ore solidale Verde"

Incentivo premiante che si può adottare per tutti i lavoratori dipendenti è l'istituzione di una "Banca ore solidale Verde" per consentire l'entrata posticipata al lavoro del personale impegnato come volontario nei Bicibus (naturalmente estendibile ai Pedibus).

A4. Bici in ufficio

È opportuno consentire ai dipendenti pubblici di portare in ufficio la bici pieghevole (comunicazione a tutti i dipendenti, con particolare attenzione agli addetti ai servizi di portineria). Le aziende pubbliche e private devono dotarsi di cicloposteggi o posti bici coperti/scoperti per biciclette.

A5. Doccia in ufficio

Molto utile all'incentivazione all'utilizzo del mezzo bicicletta è inoltre offrire sostegno alle aziende per attrezzare gli uffici con docce/spogliatoi ad uso dei dipendenti che raggiungono in bici il posto di lavoro.

B. Percorsi casa-scuola

B1. Regolamentazione del traffico

Oltre alla predisposizione della rete di ciclabili verso le scuole vd. *Cap. 1 - LE RETI INFRASTRUTTURALI*, sono necessari accorgimenti per la regolamentazione e moderazione del traffico veicolare, ad esempio l'interdizione temporanea al traffico in orario di entrata e uscita scolastiche, Zone 10, aree pedonali, attraversamenti rialzati, isole salvagente, chicane, cuscini berlinesi o woonerf ("area condivisa", strada dove pedoni e ciclisti hanno la precedenza e dove, grazie a una serie di accorgimenti, gli automobilisti sono costretti ad adottare comportamenti di

guida più prudenti) (vd. <https://www.bikeitalia.it/2020/03/23/ciclabilita-e-moderazione-del-traffico-8-esempi-per-rallentare-le-auto/>).

B2. Bici a scuola

È indispensabile reperire lo spazio per posti bici coperti/scoperti a servizio di studenti ed insegnanti; a tal fine, si può promuovere l'utilizzo di parte dei cortili antistanti gli edifici scolastici.

B3. Spogliatoi a scuola

Ogni scuola dovrebbe essere incoraggiata a dotarsi di spazi adeguati, bagni, docce e spogliatoi, per gli studenti, in modo tale che possano recarsi a scuola in bici ed affrontare la giornata di studio dopo essersi potuti rinfrescare.

B4. Crediti scolastici

Si può proporre inoltre all'USR (Ufficio Scolastico Regionale) il riconoscimento di crediti scolastici in educazione fisica/ scienze/ educazione civica agli studenti-ciclisti; proporre inoltre 10 minuti di flessibilità in entrata in aula.

B5. Bicibus

Il BiciBus è un autobus che va in bicicletta, è uno ScuolaBus "A DUE RUOTE" cioè è formato da un gruppo di studenti che vanno e tornano da scuola accompagnati in bicicletta da volontari (genitori, nonni, insegnanti, soci di associazioni, etc.) lungo percorsi prestabiliti e sicuri.

Gli studenti, con la loro bici, aspettano alle fermate i volontari e il gruppo per proseguire insieme verso la scuola e così al ritorno. Per aumentare la visibilità e la sicurezza tutti indossano obbligatoriamente casco omologato e pettorina colorata catarifrangente. L'età migliore per la quale organizzare il Bicibus è dalla quarta elementare alla seconda media.

Il progetto ha come finalità l'autonomia delle alunne e degli alunni nel muoversi da casa a scuola, l'acquisizione di comportamenti salutari, il sapersi muovere da soli o in gruppo, rispettando le regole del convivere civile e del Codice della Strada. L'obiettivo è far sì che gli alunni possano recarsi a scuola in bicicletta numerosi, in sicurezza, che questo possa avvenire non in modo occasionale ma con costanza e possa questa pratica radicarsi come buona abitudine. L'utilità di una simile azione è ormai nota a tutti: utilizzare la bici (come andare a piedi) è un modo per salvaguardare la qualità dell'aria, per migliorare la salute e l'umore dei ragazzi, in generale migliorare la qualità della vita della città.

Come si organizza

Dopo la presentazione dell'iniziativa ai genitori si potranno distribuire i moduli per l'iscrizione; verranno quindi definiti gli itinerari e le fermate definitive con gli orari di partenza e arrivo. Agli alunni iscritti verranno consegnate le istruzioni, un foglio con le regole di comportamento ed

una pettorina catarifrangente adeguata. Bici e caschetto (obbligatorio) saranno a cura delle famiglie dei partecipanti.

Costi del bicibus

I costi sono ridotti ma il rapporto costi/benefici è altissimo; i costi da sostenere sono quelli per la promozione dell'iniziativa ovvero stampa volantini, manifesti, locandine, istruzioni per l'uso; pettorine catarifrangenti, la strutturazione e segnalazione dei percorsi sulla strada con le "fermate bicibus".

Informazione dei genitori

Verranno svolti incontri mirati per far conoscere il progetto, le sue valenze formative e salutari e i dettagli organizzativi e verrà creato un gruppo social dedicato (ad es. Gruppo WhatsApp) per le comunicazioni e gli aggiornamenti in tempo reale su aspetti tecnico-organizzativi (meteo, assenze, variazioni di orari, problemi eventuali, etc.).

Formazione ai ragazzi

La formazione è praticata, dopo una breve introduzione e illustrazione delle regole, nello svolgimento stesso del bicibus con l'esempio e le indicazioni degli accompagnatori, attraverso l'attività di pratica nell'uso della bici e di piccole cicloriparazioni. Gli iscritti al Bicibus possono creare un loro gruppo ad esempio "Ruote amiche, giovani amici della bicicletta", testimonial presso i loro coetanei.

Promozione del Bicibus

Ruolo della Scuola: ogni anno il Bicibus va promosso per le nuove classi; è fondamentale la comunicazione convincente da parte dei docenti; il Bicibus non ha oneri economici per la scuola e non interferisce con le attività didattiche svolgendosi nel pre e post scuola.

Ruolo del Comune: il Bicibus va assunto dal Comune come una "buona pratica" da sostenere rendendo praticabili in sicurezza i percorsi ciclabili casa-scuola evidenziati dalle scuole.

Ruolo del Mobility Manager Scolastico: figura istituita con la legge 28 dicembre 2015, n. 221, il Mobility manager scolastico ha il compito di organizzare e coordinare gli spostamenti casa-scuola-casa del personale scolastico e degli alunni e di favorire l'utilizzo della bicicletta.

Sono pertanto necessari la valorizzazione e il potenziamento delle azioni dei Mobility manager scolastici e potrebbe essere inoltrata una proposta all'USR (Ufficio Scolastico Regionale) per la nomina di Mobility Manager tra gli studenti.

C. Turismo e commercio

C1. Integrazione TP e bici

È necessario mettere a sistema i trasporti pubblici e i servizi di noleggio e sharing biciclette e mezzi di micromobilità sostenibili e a tal fine istituire ad esempio un Biglietto integrato TP e noleggio bici.

C2. Sconto turista-ciclista

È possibile l'applicazione di sconti sulla tassa di soggiorno e/o su consumazioni e acquisti in locali convenzionati, se si lascia l'auto parcheggiata in Albergo o in un parcheggio di interscambio cittadino e si utilizza la combinazione bici+trasporto pubblico.

C3. Giri in bici

Devono essere promosse le iniziative per giri turistici in bici a cura dei Servizi museali o Uffici Informazione ed Accoglienza Turistica e incentivate eventuali iniziative private che vogliano proporre la bici come mezzo per le visite turistiche.

C4. Esenzioni per ciclopsteggi

Si propone l'esenzione della COSAP per i commercianti che installino ciclopsteggi davanti al loro negozio.

D. Bicicletta per lavorare

Sono nate da tempo start-up e attività turistiche, commerciali o di trasporto sulle due o tre ruote e recentemente, in particolare durante l'emergenza sanitaria, sono emerse o si sono consolidate anche diverse modalità di acquisto on-line e recapito a domicilio di ogni tipo di bene. Sono nate così nuove esigenze anche da parte di imprese, commercianti e corrieri che trasportano persone, consegnano merci e corrispondenza utilizzando, come mezzo di spostamento veloce e sostenibile, la bicicletta.

Si possono quindi istituire prestiti, incentivi e agevolazioni (agevolazioni fiscali, contributi a fondo perduto, assegnazione "bassi" o altri locali confiscati alle mafie) per Bike courier, Risciò, Taxi a tre ruote, cicli per Street food, etc.

L'istituzione infine dell'Ufficio bici del Comune di Genova e degli altri Comuni che lo istituissero farebbe da raccordo, coordinamento e ulteriore incentivazione alla diffusione della bicicletta come mezzo di trasporto urbano sempre più efficiente.

Linea d'azione 3 – INTEGRAZIONE MODALE (L. 2/2018 - art. 6 - lett. i)



L'intermodalità va considerata sotto i due aspetti: portare la bici su altri mezzi e scambiare la bici con altri mezzi. Il tema dell'interscambio modale viene affrontato con le nostre proposte per la linea d'azione del *Cap. 5 - LE DOTAZIONI E I SERVIZI DI SUPPORTO*, qui tratteremo invece dell'accesso delle bici su treni, bus, funicolari, ecc. compresa la loro movimentazione all'interno delle stazioni.

L'intermodalità in una Città Metropolitana con insediamenti a diverse altimetrie come quella genovese è strategica. L'efficienza della rete ciclabile che verrà proposta dal piano dipenderà anche dalla facilità di accedere ai mezzi pubblici con la propria bicicletta.

La Legge 2/2018 prevede che nel Biciplan il tema dell'intermodalità sia affrontato con azioni ed interventi finalizzati a favorire l'integrazione della mobilità ciclistica con i servizi di trasporto pubblico urbano ma anche con quelli regionale e nazionale. Per questo motivo pur consci che il contratto di servizio del trasporto ferroviario regionale è di competenza della Regione e quello del trasporto ferroviario nazionale è di competenza dello Stato tratteremo anche questi due temi.

Un assunto valido per tutti i tipi di trasporto che siano su gomma, su rotaia, su fune, ecc. è quello che tutti i nuovi materiali e quelli ricondizionati debbano poter trasportare le biciclette montate e questa condizione deve essere prevista nei relativi bandi di gara.

A. Trasporto ferroviario nazionale

È notizia recente che Trenitalia doterà tutti gli 82 convogli Intercity Giorno di 6 posti per biciclette entro il 2020, è un buon inizio ma non basta. Il Parlamento europeo sta chiedendo almeno 8 spazi dedicati per le biciclette per treno nei negoziati attualmente in corso sull'aggiornamento del regolamento sui diritti dei passeggeri delle ferrovie. La possibilità di trasportare almeno 8 biciclette dovrebbe essere introdotta anche per l'Alta Velocità e per i Treni Notte.

B. Trasporto ferroviario regionale

Si deve prevedere un posto bici intera ogni 30 passeggeri che corrisponde a poco di più delle capienze dei nuovi treni Rock e Pop. Lo stesso rapporto passeggeri trasportati/bici dovrebbe anche essere previsto sui bus sostitutivi del servizio ferroviario.

C. Trasporto metropolitano

Tutti i bus dell'ATP che raggiungono le valli devono essere dotati di porta bici posteriori incominciando dalle zone che non sono servite dal treno.

Il Trenino di Casella dovrebbe mettere in composizione fissa nel week end la carrozza porta bici che già possiede e che viene ora utilizzata solo su richiesta di gruppi. Le composizioni dei giorni feriali dovrebbero invece prevedere la possibilità per i pendolari di caricare la bici in uno spazio polifunzionale dotato di strapuntini, appositamente creato.

D. Trasporto urbano

I bus Van Hool AG300 in servizio in Val Bisagno, unica valle principale del capoluogo non servita dal treno, devono essere adattati al trasporto bici sulla vasta piattaforma posteriore eliminando i tre sedili ivi presenti.

La metropolitana dovrebbe incominciare, fuori dall'orario di punta, la sperimentazione con un bici intera per piattaforma.

È necessario incrementare il numero degli ascensori a servizio della cittadinanza che risiede sulle alture e questi nuovi impianti, come scritto in premessa, dovrebbero poter trasportare agevolmente le bici.

La funicolare Zecca – Righi, sempre più richiesta per raggiungere i percorsi di MTB sulle colline, dovrebbe essere dotata di un rimorchio atto al trasporto delle bici.

E. Accesso alle stazioni

Lungo le scale di accesso alle stazioni, ai binari ed ai sottopassi devono essere previste delle canaline atte ad un'agevole conduzione a mano delle biciclette.

Nei progetti di ristrutturazione degli spazi ferroviari dev'essere considerata la trasformazione di tutte le scale in rampe adatta ai disabili, ai genitori con passeggino, alle biciclette.

F. Norme attualmente in vigore

Vanno ovviamente mantenute le attuali agevolazioni in vigore ovvero:

- La gratuità del trasporto delle bici sui treni regionali e sui mezzi AMT. Tale agevolazione andrebbe estesa anche ai mezzi ATP non appena parte il servizio.
- La possibilità di trasporto gratuito della bici pieghevole e della bici smontata e riposta nella sacca con le modalità e misure già presenti nei regolamenti di Trenitalia e AMT.

Linea d'azione 4 – MIGLIORAMENTO DELLA SICUREZZA ATTIVA E PASSIVA (L. 2/2018 - art. 6 - lett. l-m)



La mancanza di sicurezza attiva/safety e passiva/security è uno dei principali deterrenti allo sviluppo della mobilità ciclistica, è quindi necessario che il Biciplan affronti con decisione questi argomenti.

A. Sicurezza attiva/safety

Le infrastrutture pensate per i ciclisti sono ovviamente fondamentali per il miglioramento della sicurezza stradale e questo tema viene trattato nel *Cap. 1 – LE RETI INFRASTRUTTURALI*.

È evidente però che non potrà esistere nell'immediato una rete dedicata che raggiunga tutte le destinazioni, è pertanto necessario agire su tre aree di lavoro:

A1. Educazione e Comunicazione

A2. Prevenzione

A3. Controllo e Repressione

Gli strumenti per farlo già esistono. L'obiettivo deve essere quello di 'zero incidenti' (almeno per i pedoni e i ciclisti) ripristinando la legalità nell'uso della strada, non tollerando e dando per scontato il comportamento scorretto.

A1. Educazione e Comunicazione

È necessario riprendere il tavolo con ACI e Regione, coinvolgendo anche FIAB e le associazioni di portatori di interesse sulla formazione in materia di sicurezza.

Per la formazione ci si potrebbe avvalere dei giovani del servizio civile nazionale e universale nell'ambito di un progetto sulla sicurezza stradale da presentare nelle scuole.

I comuni più grandi, interessati dallo sviluppo della rete, devono utilizzare tutti i loro canali per informare sulla sicurezza stradale.

Esempio: FAQ sull'utilizzo della bici da mettere sul sito istituzionale; informazioni in merito anche sui canali Telegram, Facebook ed altri social dell'ente; diffondere attraverso questi stessi canali i dati sugli incidenti stradali con mappe, tipologie, danni, ecc. tutti dati già a disposizione.

Il Centro regionale di Monitoraggio dell'incidentalità stradale di Regione Liguria li pubblica in formato open sul proprio sito e li geolocalizza, pubblicando, sul Geoportale, la cartografia dell'incidentalità per tutto il territorio regionale. È comunque possibile chiedere elaborazioni personalizzate al Centro stesso (statistica@regione.liguria.it).

La Polizia Municipale deve avere un ruolo primario nella formazione di nuovi ciclisti/monopattinisti spiegando la normativa in modo semplice e coinvolgente.

A2. Prevenzione

Porre il limite di 30 km/h nella viabilità promiscua urbana interessata dalla mobilità ciclistica; sincronizzare i semafori di questa viabilità sul limite di velocità di cui sopra; aumentare l'utilizzo di telecamere e di semafori intelligenti la cui presenza costituisce già da sola un ottimo deterrente ai comportamenti scorretti.

A3. Controllo e Repressione

Contrastare la sosta in doppia fila, sia per la sicurezza delle bici, sia per la fluidità del traffico.

Avviare attività mirate di contrasto ai comportamenti scorretti che riguardano la mobilità ciclistica e perpetrati sia dagli utenti dei mezzi a motore ma anche dagli stessi ciclisti informando i media degli esiti.

A questo proposito suggeriamo di fare campagne di controllo e repressione mirate e tematiche: il rispetto delle strisce pedonali, il rispetto di stop e semafori, il rispetto del limite di velocità, il sorpasso a destra, la sosta in doppia fila, la sosta sulle corsie e sulle piste ciclabili (anche temporanee), dando informazione ai cittadini anche sul numero di controlli e sugli effetti prodotti.

Tali campagne sono da ripetere periodicamente in relazione alla conoscenza sulle maggiori infrazioni e dei luoghi dove più frequentemente vengono commesse, oltre che, ovviamente, sulla localizzazione degli incidenti.

B. Sicurezza passiva/security

Per moltiplicare il numero dei ciclisti è indispensabile occuparsi seriamente anche dei ladri di biciclette: la paura di essere derubati, per chi si muove in bici, è seconda solo a quella di essere investiti.

Punto cardine della lotta al furto della bici è il cicloposteggio. Questo tema viene trattato nel *Cap. 5 – LE DOTAZIONI E I SERVIZI DI SUPPORTO*, qui affrontiamo invece le altre azioni che possono aiutare l'utenza a difendersi dai ladri ovvero:

B1. Comunicazione

Anche per la sicurezza passiva la comunicazione è importante, devono essere previste delle campagne di informazione che informino gli utenti su come difendersi dai ladri.

B2. Punzonatura/marchiatura del telaio

La bici essendo un bene non registrato rende difficile risalire al suo proprietario. Per ovviare a ciò sono nati dei servizi di punzonatura/marchiatura del telaio con conseguente annotazione in un registro consultabile dalle forze dell'ordine. Il biciplan dovrebbe istituzionalizzare questa prassi per i comuni dell'area metropolitana e costituire un esempio e stimolo perché la Regione Liguria istituisca un registro regionale unico.

Linea d'azione 5 – LE DOTAZIONI E I SERVIZI DI SUPPORTO (Legge 2/2018 - art. 6 - lett. n)



A. Cicloposteggi diurni

Occorre che siano posizionati in tutte le polarità della rete. Devono essere del tipo ad archetto o simili in modo che si possa legare il telaio e non rastrelliere dove si incastra la ruota.

Fiab Genova ha raccolto le proposte con un sondaggio on-line aperto le proposte di cicloposteggi per il capoluogo. Il sondaggio è stato svolto in due tempi: una prima raccolta dati è stata effettuata a novembre 2019 e una seconda fase a quando è iniziato il tracciamento delle ciclabili di emergenza. Inoltre, la mappa raccoglie le proposte degli stalli da collocare presso le scuole del centro emersa in occasione del BiketoSchool 2019.

La mappa è consultabile al *seguinte link*: https://bit.ly/cicloposteggi_richiesti_giugno_2020.

La proposta è che siano collocati con priorità presso gli edifici pubblici (Comune, Regione, etc.) presso le scuole e le università e presso i principali fulcri delle zone di commercio e successivamente nelle altre posizioni evidenziate dalla mappa già predisposta.

Onde evitare furti o manomissioni, i cicloposteggi dovrebbero essere collocati in posizioni ben visibili e non nascoste, possibilmente ove esistano già delle videocamere.

Relativamente ai posteggi presso gli esercizi commerciali occorre incentivarne l'installazione a carico degli esercenti con la possibilità di sgravi fiscali (quali l'esenzione del COSAP) con la possibilità di personalizzare lo stallo con il nome del negozio. L'iniziativa è da collegare ad un più ampio progetto di rete di negozi bike friendly (vedi iniziativa "spesa quotidiana? prima la bici") che coniuga l'utilizzo della bici con la promozione del commercio di vicinato.

Sarebbe interessante inoltre se i cicloparcheggi diurni avessero una forma particolare, legata ad esempio all'esercizio commerciale adiacente o alla vocazione dell'area in cui sono ubicati; ad esempio in zone sul lungomare potrebbero avere forme che riprendono la cultura marinaiasca (vele, alberi di nave, parti di imbarcazioni) o nel Centro Storico forme che riprendono parti dei palazzi storici, nei parchi alberi, etc.

I cicloparcheggi tematici potrebbero anche essere oggetto di concorso per gli studenti del corso di design di Architettura.

B. Cicloparcheggi chiusi

La possibilità di utilizzare la bicicletta come mezzo di trasporto è vincolata alla necessità di avere un luogo sicuro per lasciarla durante la notte. Sappiamo che molti condomini, specialmente a Genova, sono privi di cantine o garage pertanto sorge la necessità di creare dei posteggi bici sicuri e comodi.

Inoltre, chi utilizza la bicicletta come mezzo di trasporto per andare al lavoro può avere la necessità di un posteggio sicuro ove lasciarla nelle ore diurne.

Si elencano di seguito le proposte più immediate per predisporre l'offerta di posteggi bici sicuri.

B1. Spazi condominiali

Si può incoraggiare l'utilizzo di spazi interni alle proprietà dei condomini quali atrii o cortili, in particolare nella prima fase quando non siano ancora disponibili bicibox.

Il Comune potrebbe prevedere un'ordinanza (o altro strumento) per permettere di superare il divieto, presente in molti regolamenti condominiali, di posteggiare le biciclette negli spazi condominiali. L'utilizzo sarebbe ovviamente limitato ai residenti/ condomini.

B2. Locali a piano terra di proprietà pubblica

Si propone l'utilizzo dei locali a piano strada di proprietà pubblica quali, in primis, i locali confiscati alla mafia, per trasformarli in bicibox per il ricovero di più biciclette. Una maggior "frequentazione" di biciclette può essere un volano per la riqualificazione di alcune zone degradate e per il commercio locale.

L'utilizzo potrebbe essere a pagamento con una sorta di abbonamento ad un posto.

B3. Locali a piano terra di proprietà privata

Si potrebbe promuovere l'utilizzo di locali su strada di proprietà privata attualmente non utilizzati per bicibox con le stesse caratteristiche e lo stesso utilizzo dei precedenti. Questo darebbe senza difficoltà e con poche spese nuova vita a locali che hanno purtroppo dovuto chiudere.

B4. Posteggi auto

È possibile la trasformazione di alcuni posti auto all'interno di parcheggi chiusi in "posteggi" per biciclette: si propone, ad esempio, di chiudere un posto auto con un grigliato fino al soffitto dotato di un cancelletto di ingresso (magari con apertura tramite QR code o tecnologia simile che consente anche di evitare il contatto con le serrature); all'interno potranno essere collocati delle strutture tipo archetti per legare le biciclette. Considerando la lunghezza di una bicicletta, la dimensione più ottimizzante, senza utilizzare meccanismi di sollevamento delle bici, è di due posti auto contigui di larghezza totale di 5 m e pertanto con la possibilità di posteggiare su entrambi i lati, con passaggio centrale, tramite stalli ancorati al pavimento (circa 16 bici complessivamente). Tale sistema potrebbe essere utilizzato a pagamento con una sorta di abbonamento prepagato (abbonamento annuale o a scalare) valido in tutte le strutture simili in città e pertanto indirizzato sia a chi usa la bici per recarsi al lavoro, sia come ricovero notturno. (a Parigi l'abbonamento annuale ai bicibox costa 75 euro). I bicibox possono essere dotati di attrezzature come pompa di gonfiaggio e colonnina di ricarica per le bici elettriche.

B5. Aree in disuso

Lo stesso tipo di recinzione valido per i posti auto può essere impiegato per aree inutilizzate (presenti più frequentemente nei quartieri periferici o nella provincia) o per altre strutture in disuso.

B6. Bicibox prefabbricati

Infine, possono essere installati bicibox tipo prefabbricati esistenti sul mercato o realizzati artigianalmente come la proposta allegata (*vd. Esempio di modulo posteggi bici – schemi pianta e sezione*). Questa riguarda un modulo di 8x10 m con 20 stalli per biciclette (eventualmente riducibile della metà), di cui una parte per le bici elettriche, con possibilità di ricarica alimentata da pannelli solari, e una torretta attrezzi per piccola manutenzione. Il modulo ha una struttura metallica e può essere tamponato in diversi materiali a seconda dell'ambito ove viene installato: pannelli trasparenti o serigrafati, pannelli opachi colorati o legno fuori città.

Si sottolinea l'urgenza di bicibox notturni anche senza la possibilità di colonnine di ricarica per le biciclette a pedalata assistita, queste infatti sono per lo più dotate di batterie potenti e sfilabili con la possibilità pertanto di essere ricaricate in casa o al lavoro.

C. Posteggi di interscambio

Posteggi bici sicuri (velostazioni/ ciclostazioni chiuse) dovranno essere collocati nelle stazioni ferroviarie e in altri significativi nodi di interscambio dove possa essere utile per l'utente lasciare la bici anche per periodi prolungati in completa sicurezza.

Le proposte sono:

- utilizzo di bicibox prefabbricati presenti sul mercato da collocare nei nodi di scambio (stazioni ferroviarie, capolinea autobus lunga percorrenza);
- utilizzo di locali interni alle stazioni da allestire possibilmente con stalli individuali chiusi.

D. Ciclofficine

Le attività di ciclofficina aumenteranno con l'incremento dell'utilizzo delle biciclette come mezzo di trasporto.

Le ciclofficine (sia veri e propri servizi commerciali, sia basati sul volontariato) sono un'attività riqualificante per il quartiere, luogo di incontro e di scambio di esperienze e sapere ciclistico, sedi di importanti iniziative culturali; queste sono inoltre luogo di riuso e ricircolo di biciclette sequestrate dalla Polizia Municipale e non più reclamabili e/o donate da privati.

Le ciclofficine di FIAB gestite da volontari a Genova, Rapallo e Sestri Levante, insegnano agli utenti come effettuare da soli le riparazioni e come riutilizzare tutti i pezzi smontati di una bicicletta; inoltre negli anni sono state sedi di iniziative culturali di presentazioni di libri in tema.

A queste si aggiunge la ciclofficina di Genova Sampierdarena gestita da un network di associazioni e cooperative sociali che è un ottimo esempio di attività educativa per minori a rischio che acquisendo dimestichezza con le riparazioni di biciclette, hanno un'opportunità umana, educativa e di valore sociale. La ciclofficina è divenuta negli anni luogo di riuso, ricircolo, scambio con coinvolgimento attivo degli abitanti promuovendo iniziative legate al benessere fisico e alla rigenerazione urbana: noleggio gratuito di bici per bambini, passeggiate in bici, autoriparazione della bici, trasporto in bici di libri donati dalla Biblioteca Gallino, attività legate ai centri educativi per minori e alle scuole, collaborazione con numerose associazioni del territorio genovese.

L'incentivazione di nuove attività simili, a lucro o volontarie, deve essere uno dei fondamenti del Biciplan e può inoltre essere abbinata ad altre attività, dalla semplice offerta di bicibox ad altre attività commerciali o ricreative.

E. Bikesharing

Il bike sharing tradizionale nell'area metropolitana di Genova è attualmente composto da:

- Bike sharing di Genova gestito da Genova parcheggi
- Bike sharing Santa Margherita – Camogli "*Portofino Park&Bike*"
- Bike sharing di Sestri Levante gestito da Mediaterraneo Servizi s.r.l.

Il bike sharing genovese e il park&bike è stato fallimentare per diverse ragioni che proviamo a sintetizzare:

- sia Genova che l'area di interesse del *Park&Bike* hanno le caratteristiche di città policentrica, con spostamenti frequenti all'interno dei centri e distanze anche significative tra i nuclei
- quasi nulle infrastrutture per la ciclabilità
- scarsa cultura ciclistica e scarsa promozione della ciclabilità
- poche stazioni di biciclette
- scarsa manutenzione dei mezzi

Guardando il panorama italiano sembra evidente che il bike sharing tradizionale possa funzionare solo in città monocentriche di medie o grandi dimensioni, come possono essere Milano, Torino o Bologna, nelle quali l'abitudine a usare la bici come mezzo di trasporto è ben radicata, con biciclette muscolari e con molte stazioni di parcheggio o addirittura free floating.

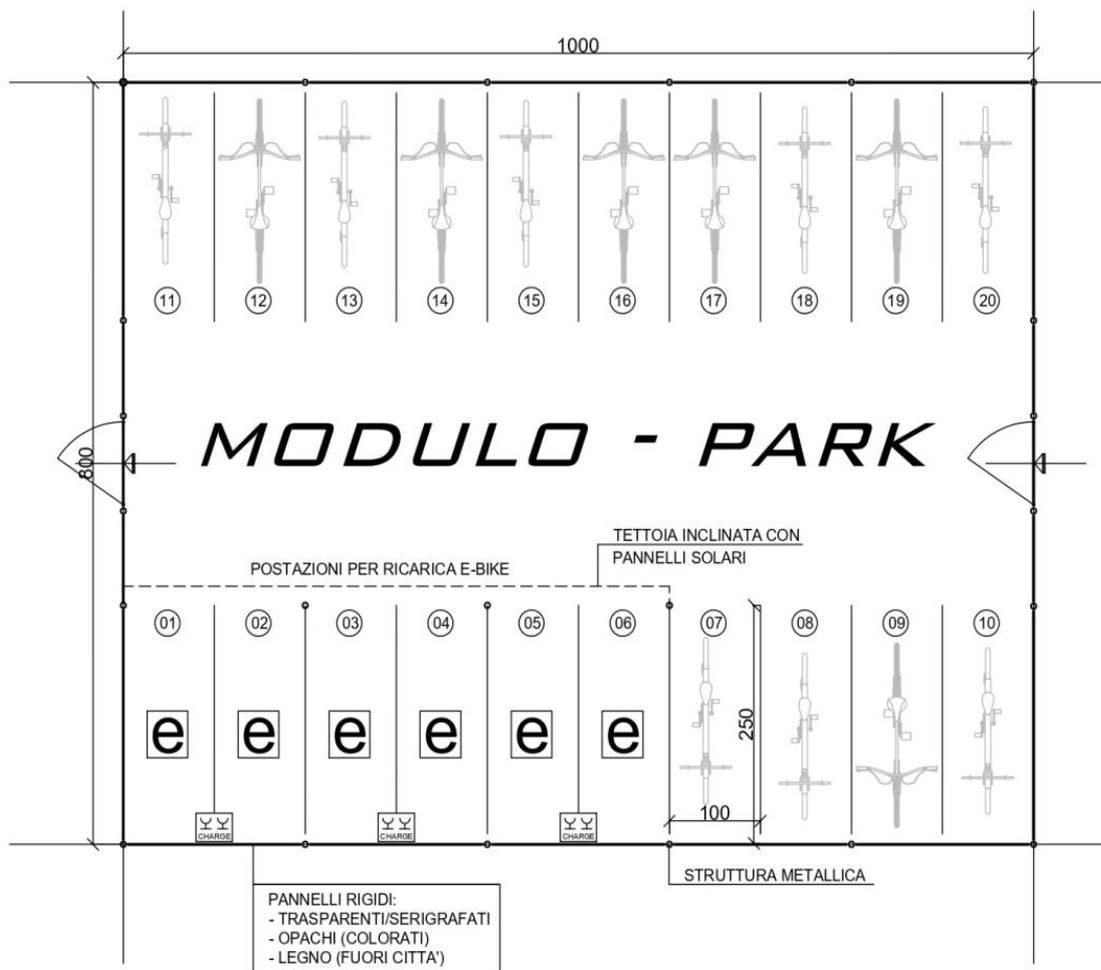
Uno dei motivi dell'intenso utilizzo del bike sharing in luogo della bici personale, in alcuni casi, è dovuto al problema dei frequenti furti di biciclette.

Occorre sottolineare che la gestione e la manutenzione dei mezzi assicura la funzionalità della flotta e la distribuzione su tutta la rete.

In un territorio come quello metropolitano genovese che è anche ad alta valenza turistica, può funzionare, al contrario, un sistema di noleggio tradizionale sempre molto richiesto dai turisti e situato presso delle velostazioni gestite da privati in prossimità delle principali stazioni ferroviarie o altri punti strategici dove si possa, oltre che noleggiare la bici, anche ripararla e depositarla. Per i pendolari che non intendano utilizzare una bici propria si potrebbe pensare a forme di abbonamento.

Per i monopattini lo sharing potrebbe funzionare con un sistema free floating (eventualmente con un mix di biciclette e monopattini per coprire ogni esigenza) con i mezzi localizzabili tramite app e sbloccabili con codice QR (come avviene a Roma e Milano).

Esempio di modulo posteggi bici – schemi pianta e sezione



Linea d'azione 6 – PROMOZIONE ED EDUCAZIONE (L. 2/2018 - art. 6 - lett. p)



***L'obiettivo vero non è costruire tante piste ciclabili ma attivare la mobilità
ciclistica e promuovere il "marketing" dell'uso della bicicletta***

A. Importanza della comunicazione

Se tracciare corsie ciclabili e disegnare nelle città percorsi continui ciclabili separati e/o condivisi con la mobilità motorizzata è sicuramente un momento fondamentale per la comunicazione della scelta per una mobilità sostenibile operata dalle P.A., cambiare le coscienze e sensibilizzarle al valore della sostenibilità dei comportamenti è la vera chiave per migliorare nel lungo periodo la qualità della mobilità, dell'ambiente e della vita urbana.

Le pubbliche amministrazioni che non si occupano della comunicazione e della promozione degli interventi svolti per favorire forme di mobilità alternative lanciano un messaggio nei confronti dei riceventi, ovvero che le attività svolte sono marginali e di scarsa importanza perché, se fossero state importanti, avrebbero goduto di ampio risalto. La mancanza di informazioni ufficiali e condivise sul tema lascia il campo quindi agli oppositori ai progetti che possono gestire il dibattito pubblico facendo valere le proprie posizioni in mancanza di posizioni ufficiali.

Stimolare la cittadinanza all'uso della bicicletta non è un'attività che può limitarsi semplicemente ai momenti di modifica dell'assetto viario della città da parte dell'amministrazione, ma deve riguardare anche e soprattutto le abitudini quotidiane di mobilità, ovvero come i cittadini vanno al lavoro, come fanno la spesa, come accompagnano i figli a scuola. Ciascuno di questi temi deve essere oggetto di comunicazione da parte dell'amministrazione che vuole modificare le abitudini di mobilità dei propri cittadini.

La prima cosa che la pubblica amministrazione dovrà fare sarà quindi spiegare in modo rapido ed efficace perché si impiegano fondi pubblici per operare questo cambiamento: qual è il fine ultimo che si vuole raggiungere? Ridurre l'inquinamento atmosferico, diminuire l'impronta carbonica, ridurre la sedentarietà e i problemi sanitari, ridurre il traffico, ridurre i tempi di percorrenza, aumentare la capacità delle strade, ridurre l'incidentalità, aumentare la sicurezza, ridurre il rumore sono gli effetti attesi da interventi di moderazione del traffico e aumento dell'uso della bicicletta da parte della popolazione.

Nella costruzione del messaggio è opportuno scegliere collegamenti mentali semplici come bici e salute, bici e ambiente, bici e risparmio economico, bici e distanziamento fisico, bici e qualità della vita, bici e ripresa economica.

B. Necessità che le pubbliche amministrazioni investano risorse importanti

È una tendenza diffusa investire grandi quantità di denaro nella costruzione delle infrastrutture destinate alla mobilità, per poi ritenere che la comunicazione delle stesse debba avvenire a budget zero.

In generale è difficile stabilire a priori a quanto debba ammontare il budget annuale da destinare alla comunicazione della ciclabilità, tuttavia, in Europa si sta delineando sempre più una tendenza inconfutabile: allo scopo di ottenere risultati soddisfacenti ogni amministrazione comunale dovrebbe allocare una cifra minima compresa tra 0,24 e 1,70 euro all'anno pro-capite e vista l'entità dei cambiamenti richiesti dalla mobilità post-Covid, al budget necessario in condizioni di "normalità" andrà associato un moltiplicatore che è funzione del numero di persone che devono essere coinvolte nel cambiamento (*vd. Manuale di comunicazione della nuova mobilità urbana di Paolo Pinzuti, BikeItalia*).

C. A chi comunicare

Bisogna comunicare tutto questo:

- alle persone che sono già in via di cambiamento bisogna dire che stanno facendo la cosa giusta, e aiutarle a cambiare in sicurezza;

- alle persone che sarebbero disponibili, occorre proporre un concreto aiuto per spianare la strada al cambiamento;
- alle persone contrarie ad un cambiamento personale e della città, occorre comunicare l'emergenza, il bisogno, la convenienza e le modalità per cambiare;
- a chi occupa ruoli chiave nel pubblico e nel privato occorre offrire nozioni e strumenti semplici ed efficaci sulle alternative possibili, le convenienze del cambiamento, l'esigenza di promuoverlo nei loro ambienti di influenza;
- ai Mobility Manager delle aziende per incentivare il Bike to work;
- ai genitori, ai bambini e ragazzi e a tutto il mondo della scuola con attenzione ai Mobility manager scolastici per incentivare spostamenti ciclabili casa-scuola;
- agli esercenti del piccolo commercio di vicinato come potenziali alleati.

D. Quali sono i luoghi comuni da contrastare

- *"La bicicletta è per divertirsi o per fare sport, non può essere inserita nella mobilità cittadina"*
- *"Bici e monopattini sono questione di un numero ristretto di appassionati"*
- *"La conformazione geografica della città metropolitana di Genova non è adatta a muoversi in bici"*
- *"Bici e monopattini interferiscono con il traffico e sottraggono spazio a chi ha necessità di circolare in auto/moto peggiorando le cose"*
- *"Andare in bici o monopattino è pericoloso e poco salutare in città"*
- *"I ciclisti non rispettano il codice della strada"*
- *"In autunno e inverno tra freddo e maltempo nessuno andrà sulla rete ciclabile"*
- *"Userai anche la bici, ma poi arrivo in ufficio sudato"*
- *"Non so dove mettermela la bicicletta"*
- *"Devo fare troppa salita per tornare a casa"*
- *"Devo fare troppi km per arrivare in ufficio"*

ma la lista può continuare ...

E. Quali messaggi per ogni target

- Un messaggio trasversale: lo spazio pubblico è più vivibile se a misura di persona; bicicletta e monopattino riguardano le persone dagli 8 agli 80 anni e forniscono salute, benessere, mobilità urbana, attività motoria, riducendo inquinamento, spazio occupato, rumore, stress, traffico, pericolo.
- Agli automobilisti: non sono un ciclista, ma una persona che ha scelto la bicicletta come mezzo di trasporto in città. Non sono un nemico e non sono le bici a creare il traffico, aiuto anche te, che per necessità usi un mezzo a motore, liberando la strada dall'ennesima auto.
- A chi usa la bicicletta e il monopattino bisogna dire che stanno facendo la cosa giusta e che bisogna muoversi in sicurezza rispettando le regole.
- A chi usa la bicicletta e il monopattino: mappa dei percorsi suggeriti per unire le zone principali della città, tempi di percorrenza, dislivello.
- A chi sta iniziando o potrebbe iniziare: comunicare le agevolazioni all'acquisto e all'uso, i vantaggi pratici, le soluzioni ai dubbi più diffusi (FAQ), i mezzi esistenti e loro prestazioni, dove provarli.
- A chi non va in bici: non posso farlo perché ... le scuse che condizionano la scelta. E le risposte / testimonianze di chi lo ha fatto.
- Alle aziende e ai loro Mobility Manager: esistono convenienze e incentivi di vario tipo al Bike to work, aiuta la tua realtà ad essere moderna e riconoscibile anche su questi temi.
- Ai bambini e ragazzi, ai loro genitori e a tutto il mondo della scuola bisogna dire che è bello, salutare e divertente andare a scuola a piedi o in bici se ci sono le condizioni di sicurezza o accompagnatori adulti.
- Agli esercenti del piccolo commercio di vicinato bisogna dire che la bici fa bene al commercio e che favorire il parcheggio delle biciclette è un buon incentivo.

F. Quali idee proponiamo: alcuni spunti

1. Ribadiamo che la prima cosa che le pubbliche amministrazioni dovranno fare sarà **“metterci la faccia”** e quindi spiegare in modo rapido ed efficace perché si impiegano fondi pubblici per operare questo cambiamento. qual è il fine ultimo che si vuole raggiungere? Ridurre l'inquinamento atmosferico, diminuire l'impronta carbonica, ridurre la sedentarietà, ridurre il traffico, ridurre i tempi di percorrenza, aumentare la capacità delle strade, ridurre l'incidentalità, aumentare la sicurezza, ridurre il rumore sono gli effetti attesi da interventi di moderazione del traffico e aumento dell'uso della bicicletta da parte della popolazione.

2. **Landing page sul sito del Comune** dedicata alla smart mobility in cui caricare FAQ, domande e risposte, approfondimenti, regolamenti, percorsi, guide e kit per chi per chi si avvicina per la prima

volta alle tematiche proposte; materiale digitale per chi è già convinto sostenitore e intende diventarne "ambasciatore" diffondendo i contenuti di comunicazione presso le sue reti.

3. **Gadget dell'orgoglio:** produrre oggetti comunicativi da fornire come alleati naturali a chi va in bici, a piedi, coi mezzi... "Io vado in bici, e quindi aiuto la città in questo modo...", "Io vado a piedi..." "Io uso i mezzi pubblici..." e con info e riferimenti utili al ciclista urbano. Può essere un'iniziativa con investimento maggiore o minore, può bastare un adesivo, una targa, una spilla o anche una cornice digitale per la foto profilo.

4. Produrre **cartoline digitali e cartacee** dedicate a ciascun tema con visual, slogan e informazioni essenziali per sensibilizzare sulla convenienza dello strumento e sull'accessibilità.

5. **FAQ:** associare ad ogni critica/luogo comune una risposta per le rime; da un testo base declinare vari formati social come video pillole, card grafiche, illustrazioni...

6. **Mappe:** dare risalto ai percorsi di mobilità dolce come vera e propria infrastruttura per muovere la città e i suoi abitanti in modo efficiente e qualitativo.

7. **Vademecum bici e monopattino:** produrre pubblicazioni cartacee e digitali che contengano un "manuale" sulla sicurezza e sul codice della strada, tutte le indicazioni e i contatti di riferimento, percorsi e tempi di percorrenza principali per risolvere le proprie esigenze di mobilità, consigli utili sull'uso e sulla intermodalità.

8. **Storie di vita:** una cornice da selfie "io vado in bicicletta" dove scattare una foto da condividere sui social e testimoniare la diffusione delle bicicletta; video di testimonial del mondo della bici e altri personaggi; video o foto di ciclisti urbani che raccontano la loro esperienza in breve, come hanno cambiato, come si trovano, anche tramite interviste registrate o live in modalità "bikestalking" con diffusione anche grazie a giornalisti sostenitori.

9. **Azioni dimostrative / flashmob:** utilizzo di varie piste ciclabili in gruppo con video e diffusione social e stampa; flashmob con sagome auto e biciclette per far capire lo spazio occupato in città, Parket e Parking(Day) periodici in città.

10. **Tempi di percorrenza:** segnaletica verticale alle estremità delle tratte più importanti con tempi di percorrenza in bici e in monopattino; display info-traffico con confronto tempo di percorrenza in auto e in bici secondo il traffico della giornata.

11. **Cartine Genova metropolitana ciclabile:** la mappa di Genova e di altre cittadine della città metropolitana sull'infrastruttura mobilità dolce: con tratte ciclabili a colori diversi per indicare il tipo di percorso, da distribuire cartacea in uffici turistici e mobilità. Indicare anche impianti di intermodalità, punti affitto e cicloposteggi principali.

12. **Format formativo** (anche all'interno della SEM) per:

- Mobility Manager e Aziende su bike2work;
- amministratori e dirigenti pubblici con esperti della ciclabilità urbana;

- cittadini desiderosi di passare a ciclo o micromobilità;
- scuole guida su regole di convivenza tra traffico motorizzato e non.

13. **Adesivo** "NEGOZIO AMICO DELLA BICI" per commercianti che agevolano.

G. Quali azioni con la scuola

Scuola Primaria e Secondaria di I grado: esistono molte esperienze positive in proposito. È importante che non restino una "nicchia" affidate alla buona volontà di pochi volontari ma che le Amministrazioni Pubbliche dialoghino efficacemente con il Provveditorato agli Studi e le Scuole perché si attui una formazione ai Docenti e in particolare ai Mobility Manager Scolastici.

Scuole Secondarie di II grado: affidare agli studenti delle scuole a indirizzo tecnico, in particolare artistico e grafico/pubblicitario, il compito di tradurre in comunicazione efficace alcuni degli spunti indicati precedentemente.

Università e scuole di specializzazione: creare e promuovere tra gli studenti la cultura dello spostarsi in bicicletta sia per studio che per svago proprio come avviene in tutte le città universitarie. Per il "popolo" degli studenti muoversi in bicicletta è la soluzione ottimale per molteplici motivi (bassissimo costo, flessibilità, beneficio fisico, etc.)

Inserire nei corsi universitari inerenti corsi o approfondimenti sulla mobilità sostenibile, sul marketing territoriale legato alle biciclette, sul design legato alle biciclette e alle attrezzature connesse, sulle strategie di pianificazione o sulla normativa tecnica delle reti ciclabili, etc.

H. Eventi di informazione/promozione

La Settimana Europea della Mobilità Sostenibile che si svolge in tutta Europa dal 16 al 22 settembre di ogni anno (tema del 2020 "Emissioni zero, mobilità per tutti") è sicuramente l'evento più significativo al quale tutti i Comuni della Città Metropolitana dovrebbero aderire per presentare quanto hanno fatto per la Mobilità Sostenibile nell'anno alle spalle e cosa intendono fare nell'anno a venire. È l'occasione per mettere insieme quanti, nel pubblico nel terzo settore e nel privato, hanno lavorato e intendono lavorare per migliorare la mobilità, in particolare la ciclistica che ci interessa.

È bene che la SEMS non resti isolata e che altri eventi durante l'anno segnino i progressi fatti e le criticità da risolvere, come le iniziative quali giornata Bike to Work, giornata Bike to School, Bimbibici, etc. portate avanti negli anni da FIAB e oggi particolarmente importanti.

Allegato 1 – Esempi di Vie Verdi a Genova e nel Tigullio

Vengono di seguito proposti, con una breve descrizione e il collegamento alla traccia relativa, alcuni esempi di Vie Verdi da realizzare o completare nella città di Genova e del Tigullio, senza tuttavia pretendere l'eshaustività.

Genova è ricca di percorsi storici, ville, giardini e spazi verdi pubblici che si possono percorrere prevalentemente a piedi o in bicicletta e sono caratterizzati da sicurezza intrinseca.

Nel Tigullio ci sono importanti percorsi lungo le aste dei fiumi e torrenti principali e, soprattutto nella parte orientale del Golfo, ampi territori pianeggianti, ricchi di giardini e spazi verdi accessibili.

È evidente che la pianificazione e la scelta di tali percorsi necessita di approfondimento in merito alla riconoscibilità e alle regole di utilizzo da parte dei diversi utenti potenziali. Per realizzare i percorsi ciclabili si rendono necessarie in alcuni tratti modifiche all'attuale situazione del traffico veicolare e del fondo stradale.

Via Antica Romana da Voltri a Pegli

Link alla traccia: <https://www.alltrails.com/explore/map/map-ab45253--31>

La traccia storica della **Via Antica Romana di Prà** costituisce un collegamento alternativo alla viabilità principale, lungo circa 4 km è ricco di storia e suggestioni. Dalla periferia della delegazione di Voltri, inizia la Via Antica Romana di Prà, che costituisce esempio e testimonianza di una caratteristica tutta Genovese che è quella di mantenere sottotraccia, nascosti, quasi esclusi ma sempre presenti, gli antichi tracciati.

Come per le creuze, le moderne sovrapposizioni, (ed in questo caso parliamo addirittura di una infrastruttura pesante come l'autostrada) non riescono ad eliminare la memoria della viabilità antica che qua e là riemerge al piede del monte, nello scavalco del torrente Branega, nell'attraversamento del borgo di Prà (via Sapello, via Airaghi, via Fusinato e piazza Amatore Sciesa) e soprattutto nella delineazione dell'originale linea di costa.

Ciclovie delle Ville da Pegli a Sestri

Link alla traccia: <https://www.alltrails.com/explore/map/map-ab45253--31?u=m>

La traccia storica ritrovata è di soli 3 km circa, ma densa di contenuti, si snoda lungo la **Via Antica Romana di Pegli** attraverso le ville di Pegli e Multedo, sfiorando ricchezze uniche e dimenticate.

Il percorso tocca luoghi significativi e può diventare uno dei motori della rigenerazione e rivalutazione del patrimonio storico-artistico, architettonico e culturale del Ponente cittadino.

La traccia parte dalla stazione ferroviaria di Genova Pegli, coeva ed adiacente la meravigliosa **villa Durazzo Pallavicini** con il suo Parco tematico e scenografico recentemente ristrutturati e riportati agli antichi splendori che ospitano anche un giardino botanico e un Museo Archeologico Ligure; prosegue in piazza Bonavino nella stupenda **villa Doria Centurione** in cui ha sede il Museo Navale e della quale sono stati recuperati anche il Parco e il fatato laghetto Alessiano; tocca la **Chiesa di San Martino** e dopo l'attraversamento del Torrente Varenna, la **villa Lomellini Rostan**, oggi privata del suo giardino ed inglobata dall'insediamento industriale della Carmagnani, ma inserita nel Distretto di trasformazione 02 (Carmagnani – Fondegga sud) del PUC.

Seguono poi i Giardini Mario Colandro, da recuperare, dove giace in abbandono la **piscina Nico Sapio** in cui si allenava un tempo la Società storica A.S.D. Multedo 1930; la **Chiesa di S. Maria di Monte Oliveto** e l'Oratorio dei santi Nazario e Celso; infine subito dopo la traccia sfiora l'area industriale della Superba, ricca di potenziale, anch'essa inclusa nel distretto di trasformazione 03 (Superba) del PUC per poi terminare sull'Aurelia in corrispondenza dei Giardini Fortunato Stasi ai piedi del quartiere di villa Gavotti a Sestri.

Ricuciamo la Val Polcevera

Link alla traccia: <https://www.alltrails.com/explore/map/ricuciamo-la-bassa-val-polcevera?u=m>

Alla tragedia del Ponte Morandi e alla conseguente frattura del tessuto urbano e sociale, ha fatto seguito, oltre la necessaria ricostruzione del ponte San Giorgio, una rinnovata attenzione nei confronti di un territorio mortificato dal pesante impatto dello sviluppo industriale a beneficio dell'intera città. Ora si apre una nuova stagione, durante la quale si potrà procedere ad una rivalorizzazione dell'intero territorio.

La val Polcevera è una valle composita, dove agli edifici di rilievo storico artistico e religioso, si affiancano gli antichi opifici e le ristrutturazioni postindustriali. Emblematica è la presenza in una stessa area di poche centinaia di metri, sia dell'Abbazia del Boschetto, luogo d'elezione di una parte delle famiglie patrizie genovesi per diversi secoli, sia dell'Archivio della Fondazione Ansaldo, uno dei più ricchi tra quelli dedicati alla storia dell'Industria italiana.

Sono inoltre ancora visibili e vive le tracce della precedente vocazione agricola del territorio: oggi, incastonati tra gli interventi legati alla nuova viabilità ferroviaria e automobilistica, sopravvivono gli antichi percorsi, spesso sconosciuti ai più, che attraversano per molta parte le aree rurali della bassa valle. Percorsi che è importante ritornino a essere promossi per la loro utilità, bellezza e per restituire unità e identità all'intera zona. La bicicletta è il mezzo ideale per favorire questa azione di **conoscenza e ricucitura** della bassa valle e per favorirne il collegamento con Sampierdarena.

Viene proposto pertanto un percorso di circa 24 km, che partendo dall'alta Valbisagno, supera il valico di Forte Begato, attraversa Fregoso, Costa di Begato e Geminiano per scendere sul Torrente in sponda sinistra. Risale poi la valle attraverso Fegino e Coronata. In futuro potrà trovare la sua naturale conclusione nel Parco del Polcevera, lungo i tratti ciclabili che lo attraverseranno.

Il tracciato è interamente su asfalto salvo alcuni brevi tratti gradinati, che andranno percorsi spingendo la bici a mano. La proposta si arricchisce, in quanto sfrutta l'intermodalità con il mezzo pubblico. La partenza ideale infatti è dal capolinea alto della funicolare Zecca Righi ed il terminale alla stazione FS di Genova Sampierdarena (sia la funicolare che i treni regionali trasportano la bici gratuitamente).

Sia la funicolare che i treni regionali trasportano gratuitamente la bici rendendo così facile spostarsi da e per le zone interessate.

Ciclovia delle mura storiche di Genova

Link alla traccia: <https://www.alltrails.com/explore/map/map-008bd5a--34?u=m>

La traccia ciclabile consente di percorrere le Mura storiche cittadine con una continuità soddisfacente e unisce le due principali valli del Genovesato.

Il percorso su asfalto ricalca in buona parte le Mura Nuove del XVII secolo, che danno continuità o si intersecano con le mura Medievali, realizzando così un naturale collegamento tra la Marina e le Fortificazioni collinari, restituendo l'impronta storica della città, favorendo la comprensione degli articolati rapporti di commercio e conflitto che ne hanno determinato il disegno.

Ripercorrere oggi l'intero tracciato, grazie anche alle importanti presenze di Edifici storici, religiosi, laici e militari, consente di riappropriarsi dello spazio urbano, come spazio storico e culturale con conseguente recupero di conoscenza e identità territoriali. Può trarne giovamento, inoltre, la promozione turistica della città.

Il tracciato prevede l'attraversamento dell'Area del Porto Antico, di Villa Croce, della Spianata dell'Acquasola e del parco del Peralto.

Ha molteplici punti panoramici ed alcune deviazioni dal percorso principale sono funzionali alla conoscenza di luoghi meno frequentati e conosciuti, ma estremamente significativi.

Vi è un passaggio con pochi gradini sotto l'Oratorio di Sant'Antonio Abate per i quali si richiede una canaletta ciclabile ed è necessaria la creazione di una corsia ciclabile in Via Palestro, quale raccordo indispensabile per salire in Corso Solferino. Alcuni divieti di accesso nell'Area di Piazza Cavour dovrebbero essere accompagnati da l'indicazione "eccetto bici".

Sono stati indicati 58 waypoints con altrettanti edifici o luoghi di interesse rilevante. Ciascuno di essi dovrà essere accompagnato da uno o più cartelli di informazione storica e di collocazione nel percorso e questo, dovrà essere chiaramente indicato e riconoscibile.

Alcuni di questi spazi sono oggi gestiti da Associazioni di volontari con i quali si potranno favorire importanti sinergie promozionali.

Percorso da Gavette a Nervi

Link alla traccia: <https://www.alltrails.com/explore/map/gavette-nervi-e-tratti-di-collegamento-1-16fc18d?u=m>

Questa ipotesi di itinerario si snoda su percorsi storici situati nel tessuto urbano, e collega diverse emergenze storiche tra loro e con altrettanti punti di interesse e stazioni ferroviarie, consentendo una forte intermodalità atta a sezionare parti di percorso a seconda delle intenzioni del fruitore.

La traccia contiene il percorso principale e numerosi tratti alternativi che permettono la penetrazione nel territorio (zona Albaro) ed il collegamento con il mare e le stazioni ferroviarie (nella zona a levante).

Il percorso è prioritariamente adatto alle biciclette, in particolare alle e-bike nella zona di levante a causa della presenza di alcuni tratti con pendenze non trascurabili nella zona di Quarto e Quinto, ma anche ai runners, pedoni e mezzi di micromobilità. Il target è quello riferito ai ciclisti meno propensi ad affrontare il traffico pesante, a chi inizia, ai bambini, alle famiglie, agli anziani, ai turisti, a chi desidera quiete e aria pulita, in quanto secondario al traffico principale.

Percorre molte delle antiche strade genovesi che fungevano da assi di collegamento prima della realizzazione delle vie d'argine sul Torrente Bisagno (prima del suo restringimento) e di Corso Europa.

Le strade su cui è stato pensato, sono strette ed a senso unico a tratti in direzioni opposte, con alcuni tratti in doppio senso nei punti più larghi. Non è ancora quindi pronto per essere usato in continuità, occorre rivedere sensi unici, creare alcuni attraversamenti sicuri, alcuni tratti lungo strade più trafficate necessitano di condivisione di marciapiedi o di tratti di corsie dedicate, adeguata cartellonistica e segnaletica orizzontale, pulizia di alcuni tratti da sterpaglie, trasformazione di scalette in rampe.

Un'alternativa al 'senso unico eccetto bici' potrebbe essere quella di rendere il percorso a senso unico dal centro a Nervi confidando nella possibilità di rientrare in centro via Aurelia o via treno. In questo caso, però, verrebbe meno il suo utilizzo giornaliero per i trasferimenti casa-lavoro-scuola.

I principali punti di forza di tale traccia sono: la bellezza e storicità dei luoghi percorsi, la bassa pericolosità, vista la ristrettezza delle strade, la possibilità di un utilizzo per trasferimenti casa-lavoro-scuola anche su singoli tratti, buona qualità dell'aria e bassa rumorosità, essendo lontani dalle primarie arterie del traffico, agevoli connessioni alle stazioni ferroviarie di Brignole, Sturla, Quarto, Quinto, Nervi e raggiungimento delle spiagge a mare in zone pregiate. Il percorso permette inoltre di raggiungere quote considerevoli (da zero ad 80 mt s.l.m.) passando in zone molto gradevoli come la collina di Albaro. Altre caratteristiche sono: la non linearità del percorso e la presenza, in alcuni brevi tratti, di pendenze molto impegnative.

Nel tratto vicino a via Isonzo è possibile creare una variante che permetta di restare in quota su Corso Europa.

Parchi e giardini pubblici di Sestri Levante

Link alla traccia: <https://www.alltrails.com/explore/map/map-f0bda02--31?u=m>

La cittadina di Sestri Levante è ricca di parchi e giardini pubblici e il mezzo migliore per conoscerli è sicuramente la bicicletta. L'itinerario descritto, lungo 15,35 km, percorre tratti su piste ciclabili, su strade a basso traffico ed alcuni tratti su strade più trafficate. È percorribile da tutti (bambini accompagnati) e permette uno sguardo sull'intera cittadina.

Il percorso parte dai **Giardini di Via Sedini**, un piccolo ma delizioso polmone verde lungo Via Nazionale, una delle principali vie di scorrimento. Sforiamo poi il Parco Mandela che sarà il nostro arrivo e ci dirigiamo ai **Giardini di Riva di ponente** un'area verde tra il mare con la sua lunga spiaggia su cui stazionavano un tempo tanti leudi e le vecchie case dei pescatori (ora rimodernate). Qui si svolge tutte le estati la *Sagra del Bagnun*.

Risaliamo il torrente Petronio per arrivare al **Parco "Bruno Monti"** una vasta area verde proprio sotto l'autostrada molto frequentata dagli abitanti del quartiere della Lavagnina e gestito con tante iniziative dagli *Amici del Parco* così come il successivo **Parco Sterza** nel popoloso quartiere di Pila recentemente costruito dove sorgeva un vecchio campo da calcio in disuso. Risaliamo ora il torrente Gromolo dalla sponda meno trafficata e giungiamo al **Parco di S. Vittoria** piccola frazione dalla quale si snodano tutte le strade verso le frazioni collinari. Ripercorso lo stesso tracciato ci dirigiamo verso la Chiesa di S. Stefano e il **Parco di Villa Serlupi** una delle tante ville storiche di Sestri Levante.

Andiamo ora all'estremità occidentale della cittadina e passati sotto la ferrovia percorriamo la ciclabile sul lungomare che costeggia la *Baia delle Favole* fino ai **Giardini "Mariele Ventre"** Da qui, percorsa la zona più trafficata di Sestri L., ci dirigiamo al **Parco Mandela** meta del nostro itinerario e che per la sua vastità – secondo solo ai Parchi di Nervi – e varietà merita una bella sosta. Un tempo il lungo viale fiancheggiato da pini domestici era un tratto della Via Aurelia. Da qui parte uno dei tanti sentieri per Punta Manara.

Anello dell'Entella

Link alla traccia: <https://www.alltrails.com/explore/map/map-fa83a11--32?u=m>

L'itinerario lungo 9,77 km e tutto in piano si snoda nei Comuni di Lavagna, Cogorno, Carasco e Chiavari; è un percorso ciclopedonale in sede propria e adatto a tutti.

L'ambiente che si percorre lungo l'anello descritto è caratterizzato dall'oasi faunistica del fiume Entella istituita nel 1988 dalla Provincia di Genova con lo scopo di tutelare un ambiente fluviale di pregio. La zona della foce e del medio corso del fiume Entella è un Sito di Interesse Comunitario e fa parte della Rete Natura 2000 dell'Unione Europea.

L'area che va dalla confluenza dei torrenti Lavagna e Sturla fino alla foce dell'Entella è zona di rifugio e sosta per uccelli acquatici e rappresenta un ambiente unico nella Città Metropolitana di Genova dove, per conformazione geografica, sono rari i corsi d'acqua di grosse dimensioni e con portata d'acqua costante.

La zona è ricca di siti di grande importanza storica ed architettonica: lo splendido borgo di cui fa parte la **Basilica dei Fieschi** a San Salvatore di Cogorno è l'esempio più pregevole.

Percorrendo l'anello si possono scoprire l'ambiente e il territorio; presso il Villaggio del Ragazzo a S. Salvatore di Cogorno si trova il **Centro Ambientale "Airone"** che ospita vasche con pesci del bacino dell'Entella, pannelli illustrativi dell'ambiente fluviale e la ricostruzione, a scopo didattico, di un tratto di sponda.



Documento redatto per FIAB Genova e FIAB Tigullio a cura di: Gimmi Agozzino, Alessandra Bo, Federico Borromeo, Luisa Casu, Gianluca Fontana, Andrea Garibaldi, Marco Garozzo, Enzo Gavino, Tomaso Martino, Piero Pastorelli, Carlo Perrone, Alessandro Poggi, Stefania Rossi, Luca Santini, Stefano Scovazzi, Romolo Solari, Andrea Torchio, Carol Trucco, Marco Veirana.

COMUNE DI LAVAGNA CITTA' METROPOLITANA DI GENOVA

INTERVENTO:

Studio di fattibilità preliminare relativo alla realizzazione di una ciclovia urbana

UBICAZIONE:

INTERVENTO 1 - Ponte della Pace
Giardini Adriano V
Corso Buenos Aires
Zone30
INTERVENTO 2 - Piazza della Libertà
INTERVENTO 3 - Via Aurelia

TAVOLA:

Relazione illustrativa
Quadro economico

N°

R.I.

SCALA: -**DATA:** Gennaio 2021

COMMITTENTE: Comune di Lavagna - Settore Servizi
Tecnici Territoriali;

TECNICI:

Arch. Elena Manara
iscritta all'Ordine degli Architetti della Provincia di Genova al n°3406
Geom. Diego Capelletti
iscritto all'Albo dei Geometri della Provincia di Genova al n°3239

FIRMA:**FIRMA:****TIMBRO:**

2L

GEOM. DIEGO CAPELLETTI

**STUDIO
TECNICO
ASSOCIATO** Via Trieste 69/2 - 16043 Chiavari (GE) - Tel. 0185/598178 - P.I. 02508450992
Cell. 338.4496762 - E-mail: geom.capelletti@studiotecnico2l.it

INDICE

A.PREMESSA

B.RIFERIMENTI NORMATIVI

C.OBIETTIVI GENERALI DI PROGETTAZIONE

D.UBICAZIONE E STATO DI FATTO.

E.IL PROGETTO

F.QUADRO TECNICO - ECONOMICO

A.PREMESSA

Il Comune di Lavagna con Determinazione Dirigenziale n.1031 del 03/11/2020 ha affidato incarico ai sottoscritti Geom. Diego Capelletti, iscritto all'Albo dei Geometri della Provincia di Genova al n. 3239 e Arch.Elena Manara, iscritta all'Ordine degli Architetti di Genova al n. 3406, entrambi con studio tecnico in Via Trieste civ.69/2 – Chiavari, relativamente alla predisposizione di uno studio di fattibilità preliminare teso alla realizzazione di una ciclovia urbana/ciclostazione da attuarsi in più interventi dotati ciascuno di autonomia funzionale. Gli interventi riguardano i seguenti tratti:

- 1- Innesto dal ponte della Pace sino alle zone30 del centro storico (transitando per Giardini Papa Adriano V e Corso Buenos Aires),
- 2- Piazza della Libertà (ciclostazione),
- 3- Via Aurelia: dal Parco Tigullio (Piazza Lugano) alla stazione ferroviaria della frazione di Cavi di Lavagna.

B.RIFERIMENTI NORMATIVI

Lo studio di fattibilità è stato redatto rispettando la normativa vigente in materia, ovvero:

- Codice della strada,
- Circolazione ciclistica urbana,
- Pums (piano urbano per la mobilità sostenibile)
- Biciplan (piani urbani per la mobilità ciclistica)
- Norme ambientali, urbanistiche e paesaggistiche.

In particolare i due riferimenti normativi e di indirizzo principali, per la pianificazione e la progettazione delle reti ciclabili sono: D.Lgs del 30/04/1992 N.285 (codice della strada) e suo regolamento di esecuzione ed attuazione (D.P.R. 16/12/1992) e s.m.i. ed il D.M. n.557 del 30/11/1999, in particolare l'art.4 specifica le caratteristiche dei percorsi ciclopedonali.

I percorsi ciclopedonali sono spazi in cui il pedone ha diritto di precedenza (art.182 C.D.S) e la velocità del ciclista deve essere tale da evitare situazioni di pericolo.



figura II 92/b del
DPR 495/1992

Segnaletica indicante il percorso ciclopedonale.

C.OBIETTIVI GENERALI DI PROGETTAZIONE

L'uso della bicicletta, da trent'anni a questa parte, si è diffuso in tutta Europa, in alternativa a quello delle automobili, poiché in grado di risolvere contemporaneamente i problemi di inquinamento atmosferico, di reperimento di aree urbane da destinare a parcheggi per autovetture private (costosissima e spesso antieconomica), di miglioramento della qualità della vita degli utenti, che, attraverso il movimento fisico, modificando lo stile di vita, incide positivamente sulle conseguenze dovute alla vita sedentaria e allo stress. In Italia settentrionale, l'uso della bicicletta, da sempre è stato più diffuso, soprattutto nei piccoli centri, a prescindere dalle dotazioni infrastrutturali di adeguate piste ciclabili. In questi piccoli centri il mezzo ciclabile ha continuato ad essere il mezzo di trasporto più utilizzato con una positiva ricaduta sul controllo dell'inquinamento atmosferico e acustico, sul costo della realizzazione delle infrastrutture e dei parcheggi, sulla salute e quindi sulla spesa sanitaria.

Da qui nasce l'esigenza di potenziare la mobilità dolce attraverso l'implementazione di percorsi ciclopedonali cittadini incentivando l'uso della bicicletta come mezzo di trasporto per gli spostamenti quotidiani, integrando il tutto con gli altri sistemi di mobilità presenti oggi.

Il presente progetto di fattibilità propone una serie di azioni, in parte destinate a rendere più agevole e sicura la presenza di ciclisti e pedoni lungo le strade ed in parte mirate ad ampliare il numero degli stessi abbattendo così il traffico a motore.

In particolare i punti di maggior attenzione sono:

- sviluppare delle piste ciclopedonali integrate nei percorsi cittadini in condizioni di sicurezza,

- favorire la presenza di ciclostazioni e rastrelliere lungo i percorsi,
- favorire zone in cui attivare il bike-sharing,
- favorire una sostenibilità energetica ed ambientale,
- favorire una sostenibilità socio-economica.

Trattandosi di un progetto di fattibilità e quindi di orientamento progettuale, dovrà poi trovare nella specificità di ciascun contesto le necessarie flessibilità e aggiustamenti applicativi che saranno analizzati in un progetto definitivo e poi esecutivo.

D.UBICAZIONE E STATO DI FATTO

La presente analisi interessa tre interventi che sono ubicati all'interno del Comune di Lavagna, e più precisamente:

INTERVENTO 1 - Innesto dal ponte della Pace sino alle zone30 del centro storico (transitando per Giardini Papa Adriano V e Corso Buenos Aires)

Questo intervento prevede il collegamento della ciclovia dall'inizio del ponte della Pace (sito al termine di Via Previati/confine comunale con Chiavari) sino al centro cittadino, attraversando la vicina Piazza Taviani (oggetto di contestuale altro intervento da parte dell'Amministrazione Comunale), proseguendo su Corso Genova e sino all'incrocio con Giardini Papa Adriano V. Raggiunto l'incrocio con Corso Buenos Aires, il percorso confluirà all'interno della zona30 di Via Cavour raggiungendo così il centro cittadino.

Il breve tratto di Via Previati è caratterizzato da un'ampia sede stradale (circa 10,30 ml.) ad alto scorrimento veicolare che costeggia la tratta ferroviaria Genova – La Spezia; sul lato monte è presente un marciapiede posto in fregio alla strada.

Il lato mare della Via confina con la scarpata che sostiene la soprastante sede ferroviaria. Da Via Previati, svoltando a sinistra si raggiunge, Piazza Taviani, che ospita un ampio parcheggio pubblico.

Proseguendo in direzione Nord si raggiunge Corso Genova che si sviluppa in direzione Ovest/ Est; su entrambi i lati della Via sono presenti un marciapiede ed una fila di parcheggi paralleli. Sul marciapiede affacciano diversi edifici privati, taluni con attività commerciali ai piani terra, ed innesti con altre via interne in particolare Via Cesare Battisti, Via degli Orti e Giardini Papa Adriano V.

Quest'ultima si collega con Corso Buenos Aires che, come Corso Genova, corre in direzione Ovest/Est. Per tutta la sua estensione, è presente un marciapiede ed una fila di

parcheggi posti a lisca di pesce inframezzati da alberature. A confine con il marciapiede si affacciano diversi edifici privati, attività commerciali, fermate autobus, muri di confine. Infine Corso Buenos Aires si collega con Piazza Cordeviola e quindi con il centro storico cittadino.

Qui di seguito sono riportate alcune fotografie che rappresentano lo stato attuale:



1 - Via Previati/Ponte della Pace



2 - Via Previati



3 - Via Previati



4 - Piazza Tavani



5 - Corso Genova



6- Corso Genova



7- Corso Genova



8 - C.so Genova/Giar. Papa Adriano V



9- Corso Genova



10 - Corso Genova



11 - Giardini Papa Adriano V



12 - Giardini Papa Adriano V



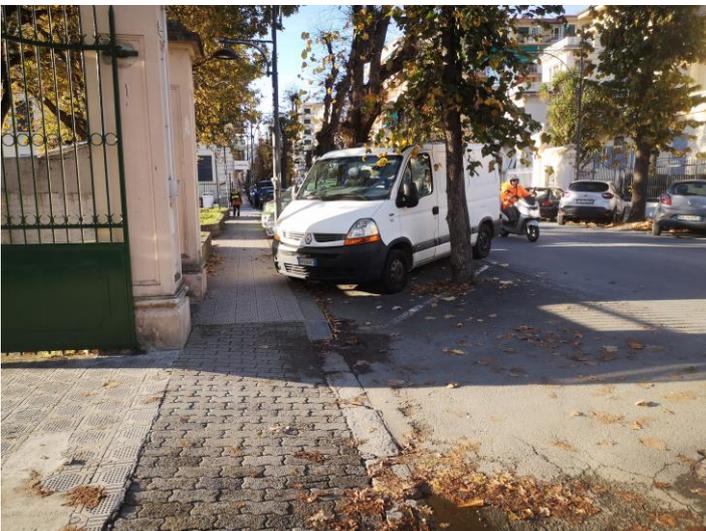
13 -Giardini Papa Adriano V



14 -Giardini Papa Adriano V



15 - Corso Buenos Aires



16 - Corso Buenos Aires



17 - Corso Buenos Aires



18 - Corso Buenos Aires



19 - Piazza Cordeviola



20 - P.zza Cordeviola /Via Cavour

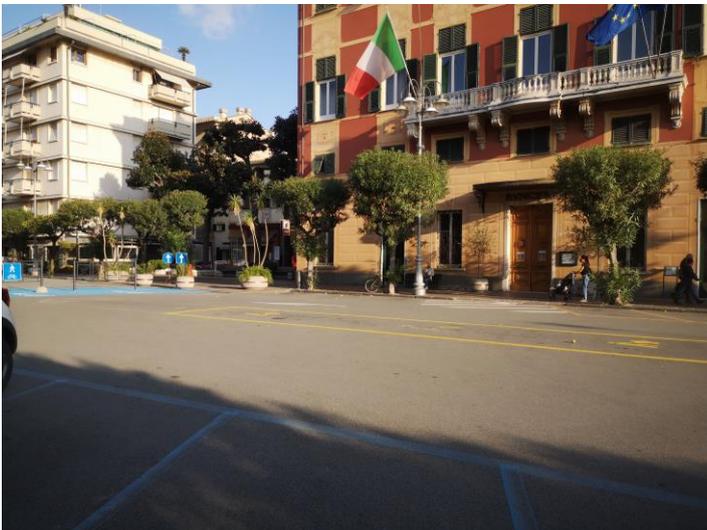
INTERVENTO 2 - Piazza della Libertà (ciclostazione)

Il secondo intervento interessa Piazza della Libertà (piazza del Comune), in particolare la zona che dal sottopasso porta sino a centro piazza in prossimità dello IAT ed in fregio al palazzo comunale. Ad oggi sono presenti alcuni parcheggi a lisca di pesce, un attraversamento pedonale e uno slargo del marciapiede da cui parte la zona ciclo pedonale.

Qui di seguito sono riportate alcune fotografie che rappresentano lo stato attuale:



1



2

INTERVENTO 3 - Via Aurelia: Dal Parco Tigullio (Piazza Lugano) alla stazione ferroviaria di Cavi di Lavagna

La Via Aurelia è un'arteria carrozzabile che costeggia la tratta ferroviaria Genova – La Spezia ed il Mar Ligure; la porzione oggetto della presente analisi ha un andamento pianeggiante e rettilineo.

Sul lato monte e per quasi tutta la sua estensione è presente un marciapiede ed una fila di parcheggi paralleli alla via. A confine con il marciapiede si affacciano diversi edifici privati, attività commerciali, fermate autobus, muri di confine, ed innesti con altre vie interne (in particolare il quartiere di Cavi Arenelle); il lato mare, al contrario, presenta una situazione più omogenea, ovvero dal muro di confine con la ferrovia è presente un marciapiede che è separato dalla sede stradale da una fila di parcheggi. Con frequenza piuttosto regolare, bordo marciapiede (lato ferrovia), sono presenti diverse piazzole che allargano sensibilmente la sede del marciapiede e che talvolta ospitano accessi ai sottopassi, che conducono alla vicina spiaggia al di là della sede ferroviaria, o fermate dell'autobus.

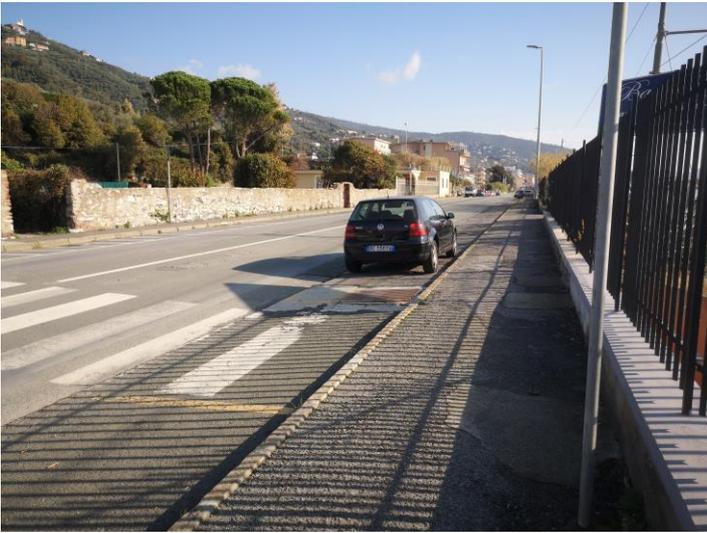
Qui di seguito sono riportate alcune fotografie che rappresentano lo stato attuale della Via Aurelia dalla zona del Parco Tigullio sino alla stazione di Cavi di Lavagna.



1



2



3



4



5



6



7



8



9



10



11



12

E.IL PROGETTO

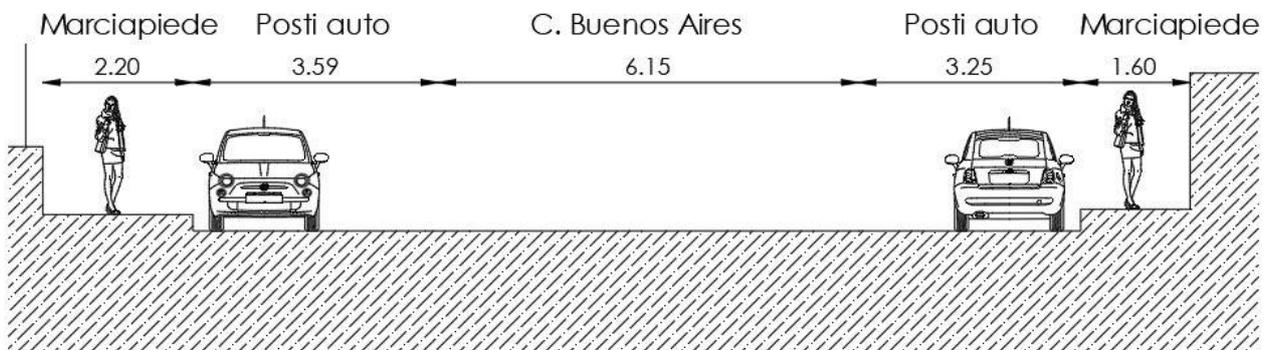
INTERVENTO 1 - Innesto dal ponte della Pace sino alle zone30 del centro storico (transitando per Giardini Papa Adriano V e Corso Buenos Aires)

Il progetto ha come obiettivo la realizzazione di un percorso ciclopedonale su sede propria lungo il lato monte di Via Previati partendo dal ponte della Pace, proseguendo in direzione Piazza Taviani sino a raggiungere l'incrocio con Corso Genova per la quale è prevista la trasformazione in zona30; da qui sarà possibile raggiungere Giardini Papa Adriano V sulla quale verrà realizzato un tratto di ciclovia ubicato sull'attuale sede del marciiede e quindi su sede propria. Proseguendo in direzione Nord si giunge in Corso Buenos Aires sino ad arrivare poi in Piazza Cordeviola e quindi raggiungere il centro cittadino, le zone30 e la piazza del palazzo comunale dal quale partiranno i successivi interventi a progetto.

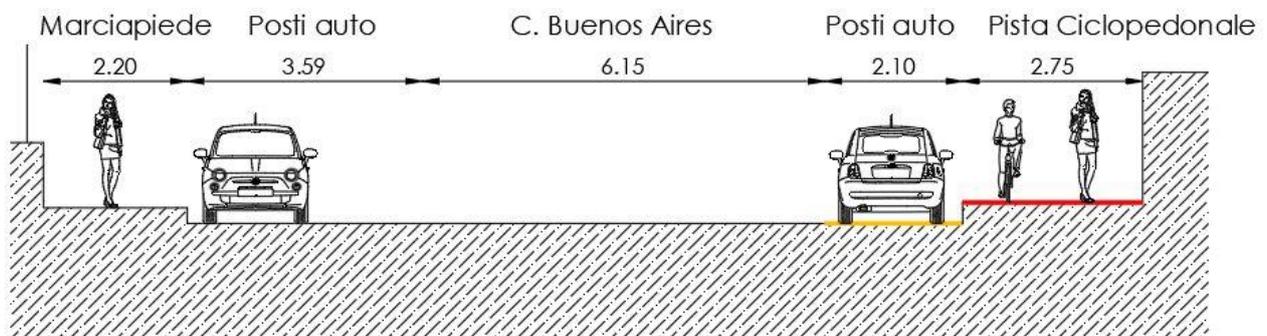
In particolare su Giardini Papa Adriano V la nuova pista sarà ubicata sull'attuale sede del marciapiede previo il suo opportuno allargamento (nella sola parte iniziale) per poi proseguire, nella seconda parte, sul marciapiede esistente, in quanto già sufficientemente dimensionato.

Per quanto attiene il tratto di Corso Buenos Aires (lato Sud) la pista ciclopedonale sorgerà sull'attuale sede del marciapiede, previo l'allargamento dello stesso, a scapito degli attuali parcheggi a lisca di pesce che verranno ricollocati tra le alberature esistenti in parallelo all'asse stradale. Tramite opportuna segnaletica sarà possibile raggiungere Via Cavour (zona30) e quindi il centro cittadino.

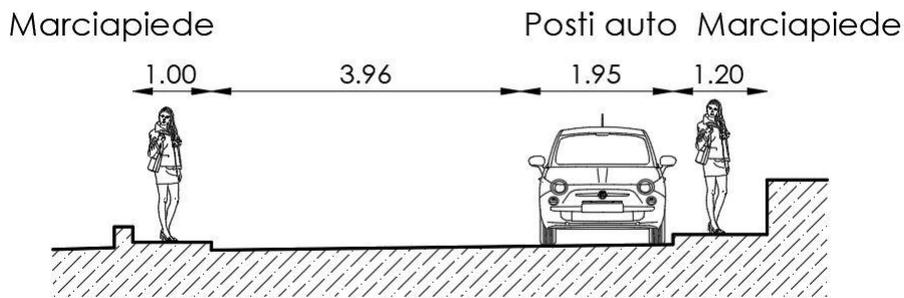
Sotto viene riportata una sezione tipologica del tracciato allo stato attuale e la successiva previsione di progetto per il tratto di Corso Buenos Aires e Giardini Papa Adriano V



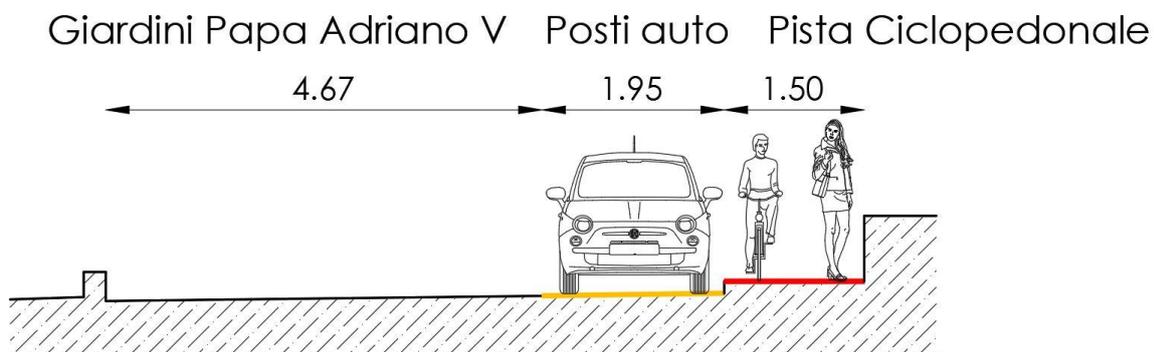
Corso Buenos Aires Stato attuale



Corso Buenos Aires Stato di progetto



Giardini Papa Adriano V Stato attuale



Giardini Papa Adriano V Stato di Progetto

Per la realizzazione dell'itinerario ciclabile le opere consistono in:

- demolizione, in alcuni tratti, del marciapiede esistente, del fondo stradale che ospita i parcheggi e di una porzione variabile dell'attuale sede stradale,
- rimozione di segnaletiche orizzontali e verticali (laddove presenti),
- eventuale spostamento di lampioni dell'impianto di illuminazione pubblica,
- verifica ed eventuale adeguamento delle quote dei sottoservizi presenti sotto il marciapiede o sotto gli attuali parcheggi,
- creazione di pista ciclopedonale su sede propria con idonea pavimentazione,
- ridefinizione delle pendenze della sede stradale,
- potenziamento e adeguamento della rete di smaltimento acque meteoriche provenienti dalla strada, dai parcheggi e della ciclopedonale;
- adeguamento e/o rifacimento della segnaletica orizzontale e nell'implementazione di quella verticale,
- installazione di ciclostazione/bike sharing.

INTERVENTO 2 - Piazza della Libertà (ciclostazione)

Il progetto interessa la porzione di Piazza della Libertà tra il sottopasso esistente, che collega piazza Milano con il Comune, e la zona centrale di Lavagna prevedendo la realizzazione di una ciclostazione/bike sharing in prossimità dello IAT.

In aderenza al marciapiede che costeggia il palazzo comunale verrà realizzato un breve percorso ciclopedonale che collegherà il sottopasso, già ciclabile, con la zona centrale della piazza anch'essa già ciclabile.

La pista sarà collocata in luogo degli attuali parcheggi posti a lisca di pesce che verranno ruotati in senso parallelo al marciapiede e alla nuova pista.

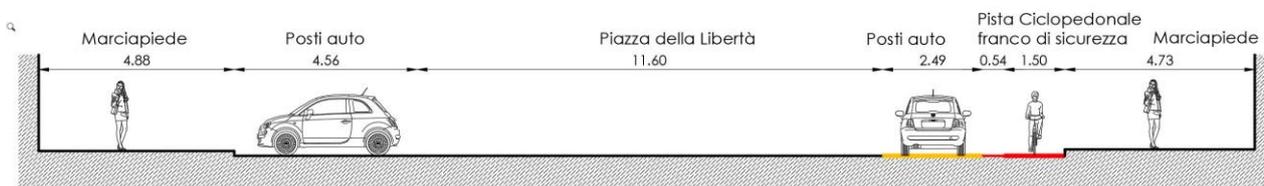
Con questo piccolo intervento saranno collegati il centro cittadino e tutte le zone30 limitrofe, tramite l'ausilio del sottopasso, a piazza Milano e alla passeggiata a mare (già ciclabile) sino all'altezza del sottopasso del Parco Tigullio; con i successivi interventi a progetto, si raggiungerà la stazione ferroviaria di Cavi di Lavagna.

Sotto viene riportata una sezione tipologica del tracciato allo stato attuale e la successiva previsione di progetto.

Stato attuale:



Stato di progetto:



Per la realizzazione del tracciato ciclabile le opere consistono in:

- rimozione delle attuali segnaletiche orizzontali e verticali,
- creazione di pista ciclabile a raso tramite idonea verniciatura,
- adeguamento/rifacimento della segnaletica orizzontale e implementazione di quella verticale,

- installazione di ciclostazione/bike sharing.

INTERVENTO 3 - Via Aurelia: Dal Parco Tigullio (Piazza Lugano) alla stazione ferroviaria di Cavi di Lavagna

Il progetto ha come obiettivo la realizzazione di un percorso ciclopedonale su sede propria lungo la Via Aurelia partendo dalla zona del Parco Tigullio sino a raggiungere la stazione ferroviaria di Cavi.

Questo percorso si collegherà alla zona a mare di Lavagna mediante il sottopasso esistente sino a raggiungere quello in corrispondenza del palazzo comunale. Questo tratto a mare sarà convertito in ciclopedonale e opportunamente segnalato tramite l'apposizione di segnaletica orizzontale e verticale.

I sottoscritti, data la diversa tipologia di intervento richiesta all'interno del tratto 3, hanno scelto di suddividere in cinque sotto interventi il percorso, al fine di effettuare un'analisi più approfondita.

Intervento 3A - dal Parco Tigullio al Ristorante "Antica Liguria" civ. 988 di Via Aurelia lunghezza 540,00 m.:

Dalla passeggiata a mare, grazie ad un sottopasso ciclopedonale esistente si arriva appunto il Parco Tigullio e tramite l'attraversamento pedonale si raggiunge il marciapiede ubicato in fregio alla ferrovia.

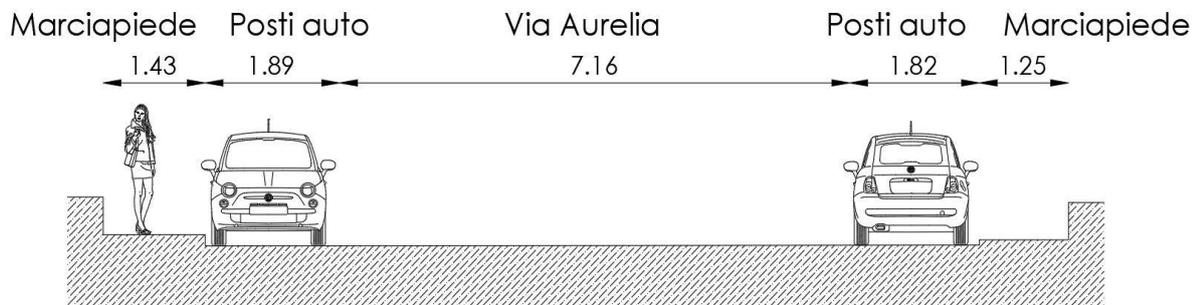
L'intervento prevede di ricavare una pista ciclopedonale lungo il lato ferrovia in sostituzione dell'attuale marciapiede. Il tracciato, posizionato a quota strada, sarà collocato tra il muro di confine con le FF.SS. ed i parcheggi che corrono lungo la Via Aurelia.

In questo tratto l'attuale marciapiede ha una larghezza variabile ma sempre inferiore a 1.50 m., per cui la nuova pista, avendo una larghezza pari ad 1.50 m., determina lo spostamento dei parcheggi che saranno traslati e dimensionati con una larghezza pari a 2.00 m. La larghezza della sede stradale verrà pertanto ridefinita ma avrà sempre una larghezza superiore a 6.20m.

La presenza continua delle piazzole esistenti lungo il lato ferrovia, consentirà l'interscambio direzionale di pedoni e biciclette nei due sensi di marcia. All'interno di queste piazzole saranno collocate delle rastrelliere per il parcheggio delle biciclette. Nella zona del Parco Tigullio invece sarà collocata una ciclostazione/bike sharing.

Sotto viene riportata una sezione tipologica del tracciato allo stato attuale e la successiva previsione di progetto.

Stato attuale:



Stato di progetto



Per la realizzazione dell'itinerario ciclabile le opere consistono in:

- demolizione di tutto il marciapiede esistente compresa la zona delle "passing place", del fondo stradale che ospita i parcheggi e di una porzione variabile dell'attuale sede stradale,
- rimozione di segnaletiche orizzontali e verticali (laddove presenti),
- eventuale spostamento di lampioni dell'impianto di illuminazione pubblica,
- verifica ed eventuale adeguamento delle quote dei sottoservizi presenti sotto il marciapiede o sotto gli attuali parcheggi,
- creazione di pista ciclabile a raso, compresa la zona delle "passing place" con idonea pavimentazione eventualmente verniciata,
- ridefinizione delle pendenze della sede stradale,
- potenziamento e adeguamento della rete di smaltimento acque meteoriche provenienti dalla strada, dai parcheggi e della ciclopedonale;

- adeguamento e/o rifacimento della segnaletica orizzontale e nell'implementazione di quella verticale,
- installazione di ciclostazione/bike sharing.

Intervento 3B - dal Ristorante "Antica Liguria" civ. 988 di Via Aurelia all'incrocio con panoramica/Ristorante "Lo Scoglio" civ. 1 di Via Lo Scoglio
lunghezza 370,00 m.

Proseguendo in direzione Cavi, ovvero verso Est, analogamente al primo tratto, l'intervento prevede di ricavare una pista ciclopedonale lungo il lato ferrovia in sostituzione dell'attuale marciapiede. Il tracciato, posizionato a quota strada, sarà collocato tra il muro di confine con le FF.SS. ed i parcheggi che corrono lungo la Via Aurelia.

A differenza del primo tratto, non sarà necessario modificare le attuali larghezze di marciapiede e parcheggi, in quanto già adeguatamente dimensionati.

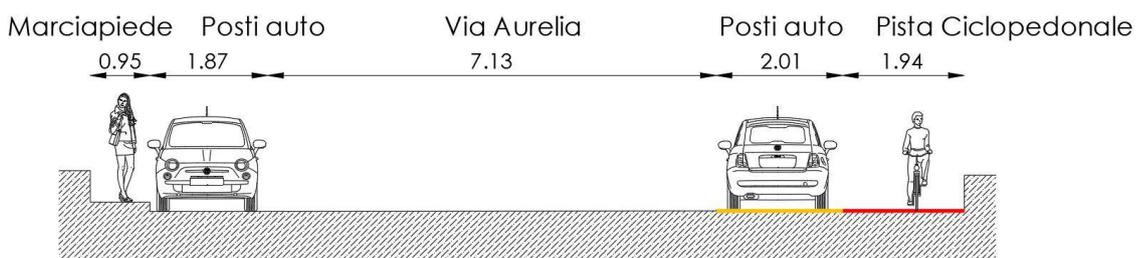
La presenza continua delle piazzole esistenti lungo il lato ferrovia, consentirà l'interscambio direzionale di pedoni e biciclette nei due sensi di marcia. All'interno di queste piazzole saranno collocate delle rastrelliere per il parcheggio della bicicletta.

Sotto viene riportata una sezione tipologica del tracciato allo stato attuale e la successiva previsione di progetto.

Stato attuale:



Stato di progetto



Per la realizzazione dell'itinerario ciclabile le opere consistono in:

- demolizione di tutto il marciapiede esistente compresa la zona delle "passing place", del fondo stradale che ospita i parcheggi e di una porzione variabile dell'attuale sede stradale,
- rimozione di segnaletiche orizzontali e verticali (laddove presenti),
- eventuale spostamento di lampioni dell'impianto di illuminazione pubblica,
- verifica ed eventuale adeguamento delle quote dei sottoservizi presenti sotto il marciapiede o sotto gli attuali parcheggi,
- creazione di pista ciclabile a raso, compresa la zona delle "passing place" con idonea pavimentazione eventualmente verniciata,
- ridefinizione delle pendenze della sede stradale,
- potenziamento e adeguamento della rete di smaltimento acque meteoriche provenienti dalla strada, dai parcheggi e della ciclopedonale;
- adeguamento e/o rifacimento della segnaletica orizzontale e nell'implementazione di quella verticale,

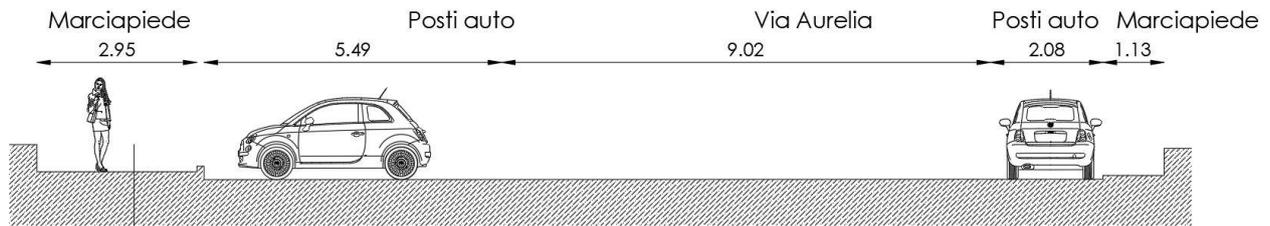
Intervento 3C - da incrocio con panoramica/Ristorante "Lo Scoglio" civ. 1 di Via Lo Scoglio al Ristorante "Da Inno" civ. 1935 di Via Aurelia
lunghezza 525,00 m.

Questo tratto presenta diverse analogie con l'intervento 3A e la pista ciclopedonale sarà sempre tracciata lungo il lato ferrovia in sostituzione dell'attuale marciapiede. Il tracciato, posizionato a quota strada, sarà collocato tra il muro di confine con le FF.SS. ed i parcheggi che corrono lungo la Via Aurelia.

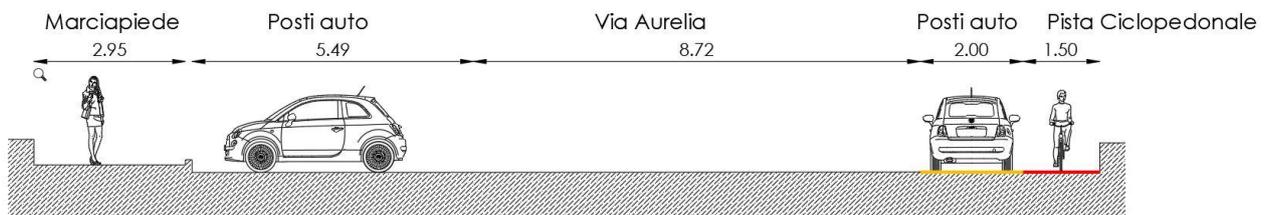
La presenza continua delle piazzole esistenti lungo il lato ferrovia, consentirà l'interscambio direzionale di pedoni e biciclette nei due sensi di marcia. All'interno di queste piazzole saranno collocate delle rastrelliere per il parcheggio della bicicletta.

Sotto viene riportata una sezione tipologica del tracciato allo stato attuale e la successiva previsione di progetto.

Stato attuale:



Stato di progetto:



Per la realizzazione dell'itinerario ciclabile le opere consistono in:

- demolizione di tutto il marciapiede esistente compresa la zona delle "passing place", del fondo stradale che ospita i parcheggi e di una porzione variabile dell'attuale sede stradale,
- rimozione di segnaletiche orizzontali e verticali (laddove presenti),
- eventuale spostamento di lampioni dell'impianto di illuminazione pubblica,
- verifica ed eventuale adeguamento delle quote dei sottoservizi presenti sotto il marciapiede o sotto gli attuali parcheggi,
- creazione di pista ciclabile a raso, compresa la zona delle "passing place" con idonea pavimentazione eventualmente verniciata,
- ridefinizione delle pendenze della sede stradale,
- potenziamento e adeguamento della rete di smaltimento acque meteoriche provenienti dalla strada, dai parcheggi e della ciclopedonale;
- adeguamento e/o rifacimento della segnaletica orizzontale e nell'implementazione di quella verticale,

Intervento 3D - dal Ristorante "Da Inno" civ. 1935 di Via Aurelia a "Real Park Hotel" civ. 2254 di Via Aurelia
lunghezza 365,00 m.

Questo tratto ospita sul lato monte della Via Aurelia diverse attività commerciali, per cui la presenza di parcheggi e di una pista ciclopedonale risulta avere un'importanza strategica.

Il tracciato, posizionato a quota strada, sarà collocato tra il muro di confine con le FF.SS. ed i parcheggi che corrono lungo la Via Aurelia.

La presenza continua delle piazzole esistenti lungo il lato ferrovia, consentirà l'interscambio direzionale di pedoni e biciclette nei due sensi di marcia. All'interno di queste piazzole saranno collocate delle rastrelliere per il parcheggio della bicicletta.

In questo tratto l'attuale marciapiede ha una larghezza variabile ma sempre inferiore a 1.50 m, per cui la nuova pista, avendo una larghezza pari ad 1.50 m., determinerà lo spostamento dei parcheggi che saranno traslati e dimensionati con una larghezza pari a 2.00 m.

A differenza degli alti tratti l'inserimento della ciclopedonale e la contestuale modifica ai parcheggi lato mare determina una riduzione eccessiva della sede stradale per cui sarà necessario intervenire anche sul marciapiede a monte che, allo stato attuale, ha una sezione piuttosto ampia. Riducendone la larghezza, si manterrà una sede stradale di larghezza pari o superiore a 6.20 m.

I parcheggi a monte rimarranno sempre di pari dimensioni e posti in aderenza al marciapiede ridimensionato.

La presenza continua delle piazzole esistenti lungo il lato ferrovia, consentirà l'interscambio direzionale di pedoni e biciclette nei due sensi di marcia. All'interno di queste piazzole saranno collocate delle rastrelliere per il parcheggio della bicicletta.

Sotto viene riportata una sezione tipologica del tracciato allo stato attuale e la successiva previsione di progetto.

Stato attuale:



Stato di progetto



Per la realizzazione dell'itinerario ciclabile le opere consistono:

- demolizione di tutto il marciapiede (lato monte e ferrovia) esistente compresa la zona delle "passing place", del fondo stradale che ospita i parcheggi e di una porzione variabile dell'attuale sede stradale,
- rimozione di segnaletiche orizzontali e verticali (laddove presenti),
- eventuale spostamento di lampioni dell'impianto di illuminazione pubblica,
- verifica ed eventuale adeguamento delle quote dei sottoservizi presenti sotto il marciapiede o sotto gli attuali parcheggi,
- creazione di pista ciclabile a raso, compresa la zona delle "passing place" con idonea pavimentazione eventualmente verniciata,
- ridefinizione delle pendenze della sede stradale,
- potenziamento e adeguamento della rete di smaltimento acque meteoriche provenienti dalla strada, dai parcheggi e della ciclopedonale;
- adeguamento e/o rifacimento della segnaletica orizzontale e nell'implementazione di quella verticale,

Intervento 3E – dal "Real Park Hotel" civ. 2254 di Via Aurelia alla stazione ferroviaria di Cavi di Lavagna

Lunghezza 220,00 m.

Questo ultimo tratto che consentirà di raggiungere la stazione ferroviaria di Cavi prevede con pochi interventi di realizzare una pista ciclopedonale lungo il lato ferrovia collocata all'interno della sede dell'attuale marciapiede. In questo caso le dimensioni attuali sono sufficienti per ospitare il tracciato.

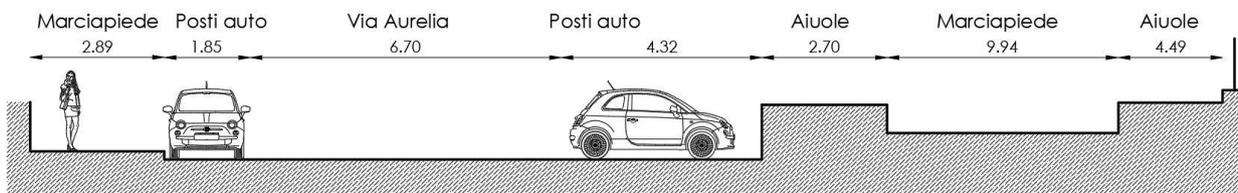
L'attuale marciapiede ha una larghezza variabile, mai inferiore a 1.50 m, per cui non sarà necessario modificare né i parcheggi né la sede stradale ma sarà sufficiente integrare il percorso con idonea segnaletica orizzontale e verticale.

La ciclostazione, posta in prossimità della stazione, determinerà la fine del percorso a progetto, da qui sarà possibile sfruttare la stazione ferroviaria o, tramite il sottopasso pedonale, raggiungere il mare.

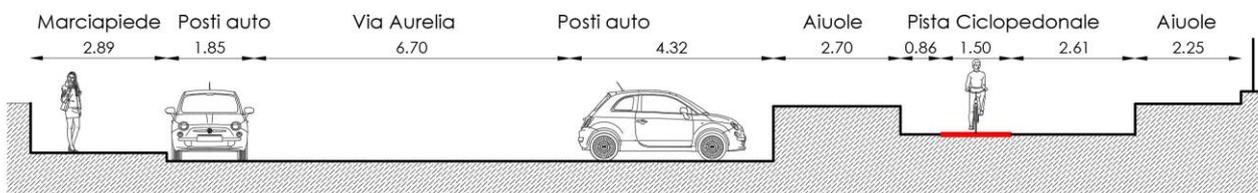
La ciclostazione potrà eventualmente ospitare uno spazio dedicato al bike sharing.

Sotto viene riportata una sezione tipologica del tracciato allo stato attuale e la successiva previsione di progetto.

Stato attuale:



Stato di progetto



Qui di seguito è riportata, a titolo di esempio, una ciclostazione con postazione bike sharing.



Per la realizzazione dell'itinerario ciclabile le opere consistono:

- rimozione di segnaletiche orizzontali e verticali (laddove presenti),
- eventuale spostamento di lampioni dell'impianto di illuminazione pubblica,
- creazione di pista ciclabile a raso, mediante idonea verniciatura,
- adeguamento e/o rifacimento della segnaletica orizzontale e nell'implementazione di quella verticale,
- installazione di ciclostazione/bike sharing.

F.QUADRO TECNICO - ECONOMICO

Il preventivo sommario di spesa è stato redatto mediante un computo per categorie comprendente le quantità di massima desunte dagli allegati grafici e i prezzi unitari ricavati dai prezzi correnti, con riferimento al tariffario della Regione Liguria vigente, così come di seguito riportato.

INTERVENTO 1 - Innesto con il ponte della Pace alle zone30 del centro storico (transitando per Giardini Papa Adriano V e Corso Buenos Aires)

INTERVENTO 1 - Innesto dal ponte della Pace sino alle zone30 del centro storico (transitando per Giardini Papa Adriano V e Corso Buenos Aires)		
N.	DESCRIZIONE	IMPORTO (€)
CANTIERE		
1	Installazione di cantiere comprensivo di tutto quanto occorre alle successive lavorazioni e normative vigenti per operare in sicurezza.	€ 1.500,00
DEMOLIZIONI		
2	Rimozione/smontaggio di elementi di completamento e di arredo urbano comprensivo di pensiline bus, segnaletiche verticali, dissuasori, panchine, illuminazione pubblica.	€ 6.000,00
3	Asportazione di massicciata stradale con o senza pavimentazione soprastante, eseguita con mezzi meccanici fino alla profondità media di 30 cm, incluso il carico su qualsiasi mezzo di trasporto dei materiali di risulta.	€ 28.000,00
4	Trasporto a discarica o a centro di riciclaggio di materiali di risulta proveniente da scavi e/o demolizioni, misurato a volume effettivo di scavo o demolizione, esclusi gli eventuali oneri di discarica o smaltimento.	€ 2.000,00
5	Oneri discarica	€ 4.500,00
COSTRUZIONI		
6	Tout-venant di cava.	€ 5.000,00
7	Formazione di sottofondo stradale fino al completo assestamento ed al raggiungimento della quota prescritta.	€ 11.000,00
8	Calcestruzzo per usi non strutturali con classe di consistenza S4, dimensione massima degli aggregati di mm.32, classe di resistenza c20/25 - fondazione cordoli	€ 9.000,00
9	Fornitura e posa in opera di conglomerato bituminoso dello spessore finito di cm 5 stesa in opera con idonee macchine finitrici e la cilindatura con rullo da 6-8 t, colorato con l'impiego di appositi pigmenti.	€ 28.000,00
10	Fornitura e posa di bordi o cunette nuovi di calcestruzzo vibro-compresso, a sezione trapezia, retti o curvi, per marciapiedi, compresa la malta di cemento per il fissaggio alla sottostante fondazione e la stuccatura dei giunti.	€ 8.425,00
11	Modifiche e adeguamento impianto di raccolta acque meteoriche.	€ 9.000,00
12	Rifacimento e adeguamento segnaletiche orizzontali e verticali ed installazione ciclostazione/bike sharing e rastrelliere (comprese zone30)	€ 28.000,00
13	Riposizionamento e reinstallazione di elementi di completamento e di arredo urbano comprensive di pensiline bus, segnaletiche verticali, dissuasori, colonnine parchimetro, panchine, illuminazione pubblica.	€ 6.000,00
TOTALE INTERVENTI		€ 146.425,00

INTERVENTO 2 - Piazza della Libertà (ciclostazione)

INTERVENTO 2 – PIAZZA DELLA LIBERTA' (CICLOSTAZIONE) LUNGHEZZA 35,00 M.:		
N.	DESCRIZIONE	IMPORTO (€)
CANTIERE		
1	Installazione di cantiere comprensivo di tutto quanto occorre alle successive lavorazioni e normative vigenti per operare in sicurezza.	A corpo € 700,00
DEMOLIZIONI		
2	Rimozione/smontaggio di elementi di completamento e di arredo urbano comprensivo di segnaletiche verticali, orizzontale, fioriere.	A corpo € 700,00
COSTRUZIONI		
3	Verniciatura della sede della pista in vernice blu o altro colore a norma di legge	€ 850,00
4	Rifacimento e adeguamento segnaletiche orizzontali e verticali	€ 900,00
5	Installazione di ciclostazione/bike sharing	A corpo € 20.000,00
<u>TOTALE INTERVENTI</u>		<u>€ 23.150,00</u>

INTERVENTO 3 - Via Aurelia: Dal Parco Tigullio (Piazza Lugano) alla stazione ferroviaria di Cavi di Lavagna

INTERVENTO 3A DAL PARCO TIGULLIO AL RISTORANTE "ANTICA LIGURIA" CIV. 988 DI VIA AURELIA LUNGHEZZA 540,00 M.:		
N.	DESCRIZIONE	IMPORTO (€)
CANTIERE		
1	Installazione di cantiere comprensivo di tutto quanto occorre alle successive lavorazioni e normative vigenti per operare in sicurezza.	€ 1.500,00
DEMOLIZIONI		
2	Rimozione/smontaggio di elementi di completamento e di arredo urbano comprensivo di pensiline bus, segnaletiche verticali, dissuasori, colonnine parchimetro, panchine, illuminazione pubblica.	€ 11.000,00
3	Asportazione di massicciata stradale con o senza pavimentazione soprastante, eseguita con mezzi meccanici fino alla profondità media di 30 cm, incluso il carico su qualsiasi mezzo di trasporto dei materiali di risulta.	€ 36.000,00
4	Trasporto a discarica o a centro di riciclaggio di materiali di risulta proveniente da scavi e/o demolizioni, misurato a volume effettivo di scavo o demolizione, esclusi gli eventuali oneri di discarica o smaltimento.	€ 5.500,00
5	Oneri discarica	€ 8.000,00
COSTRUZIONI		
6	Tout-venant di cava.	€ 3.500,00
7	Formazione di sottofondo stradale fino al completo assestamento ed al raggiungimento della quota prescritta.	€ 5.500,00
8	Fornitura e posa in opera di conglomerato bituminoso dello spessore finito di cm 5 stesa in opera con idonee macchine finitrici e la cilindratura con rullo da 6-8 t, colorato con l'impiego di appositi pigmenti.	€ 28.000,00

9	Fornitura e posa di conglomerato bituminoso, per pavimentazione stradale di usura tipo drenante, compresa la stesa in opera con idonee macchine finitrici e la cilindratura con rullo da 6-8 t.	€ 10.300,00
10	Fornitura e posa di bordi o cunette nuovi di calcestruzzo vibro-compresso, a sezione trapezia, retti o curvi, per marciapiedi, compresa la malta di cemento per il fissaggio alla sottostante fondazione e la stuccatura dei giunti.	€ 10.800,00
11	Modifiche e adeguamento impianto di raccolta acque meteoriche.	€ 9.000,00
12	Rifacimento e adeguamento segnaletiche orizzontali e verticali ed installazione ciclostazione/bike sharing e rastrelliere.	€ 28.000,00
13	Riposizionamento e reinstallazione di elementi di completamento e di arredo urbano comprensive di pensiline bus, segnaletiche verticali, dissuasori, colonnine parchimetro, panchine, illuminazione pubblica.	€ 11.000,00
TOTALE INTERVENTI		€ 168.100,00

INTERVENTO 3B - DAL RISTORANTE "ANTICA LIGURIA" CIV. 988 DI VIA AURELIA ALL'INCROCIO CON PANORAMICA/RISTORANTE "LO SCOGLIO" CIV. 1 DI VIA LO SCOGLIO LUNGHEZZA 370,00 M.		
N.	DESCRIZIONE	IMPORTO (€)
CANTIERE		
1	Installazione di cantiere comprensivo di tutto quanto occorre alle successive lavorazioni e normative vigenti per operare in sicurezza.	€ 1.500,00
DEMOLIZIONI		
2	Rimozione/smontaggio di elementi di completamento e di arredo urbano comprensivo di pensiline bus, segnaletiche verticali, dissuasori, colonnine parchimetro, panchine, illuminazione pubblica.	€ 8.000,00
3	Asportazione di massicciata stradale con o senza pavimentazione soprastante, eseguita con mezzi meccanici fino alla profondità media di 30 cm, incluso il carico su qualsiasi mezzo di trasporto dei materiali di risulta.	€ 29.000,00
4	Trasporto a discarica o a centro di riciclaggio di materiali di risulta provenienti da scavi e/o demolizioni, misurato a volume effettivo di scavo o demolizione, esclusi gli eventuali oneri di discarica o smaltimento.	€ 4.500,00
5	Oneri discarica.	€ 6.500,00
COSTRUZIONI		
6	Tout-venant di cava.	€ 2.500,00
7	Formazione di sottofondo stradale fino al completo assestamento ed al raggiungimento della quota prescritta.	€ 4.000,00
8	Fornitura e posa in opera di conglomerato bituminoso dello spessore finito di cm 5 stesa in opera con idonee macchine finitrici e la cilindratura con rullo da 6-8 t, colorato con l'impiego di appositi pigmenti	€ 21.000,00
9	Fornitura e posa di conglomerato bituminoso, per pavimentazione stradale di usura tipo drenante, compresa la stesa in opera con idonee macchine finitrici e la cilindratura con rullo da 6-8 t.	€ 7.000,00
10	Fornitura e posa di bordi o cunette nuovi di calcestruzzo vibro-compresso, a sezione trapezia, retti o curvi, per marciapiedi, compresa la malta di cemento per il fissaggio alla sottostante fondazione e la stuccatura dei giunti.	€ 6.000,00

11	Modifiche e adeguamento impianto di raccolta acque meteoriche.	€ 5.000,00
12	Rifacimento e adeguamento segnaletiche orizzontali e verticali.	€ 6.000,00
13	Riposizionamento e reinstallazione di elementi di completamento e di arredo urbano comprensivo di pensiline bus, segnaletiche verticali, dissuasori, colonnine parchimetro, panchine, illuminazione pubblica.	€ 8.000,00
TOTALE INTERVENTI		€ 109.000,00

INTERVENTO 3C - DA INCROCIO CON PANORAMICA/RISTORANTE "LO SCOGLIO" CIV. 1 DI VIA LO SCOGLIO AL RISTORANTE "DA INNO" CIV. 1935 DI VIA AURELIA LUNGHEZZA 525,00 M.		
N.	DESCRIZIONE	IMPORTO (€)
CANTIERE		
1	Installazione di cantiere comprensivo di tutto quanto occorre alle successive lavorazioni e normative vigenti per operare in sicurezza.	€ 1.500,00
DEMOLIZIONI		
2	Rimozione/smontaggio di elementi di completamento e di arredo urbano comprensive di pensiline bus, segnaletiche verticali, dissuasori, colonnine parchimetro, panchine, illuminazione pubblica.	€ 13.000,00
3	Asportazione di massicciata stradale con o senza pavimentazione soprastante, eseguita con mezzi meccanici fino alla profondità media di 30 cm, incluso il carico su qualsiasi mezzo di trasporto dei materiali di risulta.	€ 41.000,00
4	Trasporto a discarica o a centro di riciclaggio di materiali di risulta provenienti da scavi e/o demolizioni, misurato a volume effettivo di scavo o demolizione, esclusi gli eventuali oneri di discarica o smaltimento.	€ 5.500,00
5	Oneri discarica.	€ 8.000,00
COSTRUZIONI		
6	Tout-venant di cava.	€ 3.500,00
7	Formazione di sottofondo stradale fino al completo assestamento ed al raggiungimento della quota prescritta.	€ 5.000,00
8	Fornitura e posa in opera di conglomerato bituminoso dello spessore finito di cm 5 stesa in opera con idonee macchine finitrici e la cilindratura con rullo da 6-8 t, colorato con l'impiego di appositi pigmenti.	€ 23.000,00
9	Fornitura e posa di conglomerato bituminoso, per pavimentazione stradale di usura tipo drenante, compresa la stesa in opera con idonee macchine finitrici e la cilindratura con rullo da 6-8 t.	€ 9.000,00
10	Fornitura e posa di bordi o cunette nuovi di calcestruzzo vibro-compresso, a sezione trapezia, retti o curvi, per marciapiedi, compresa la malta di cemento per il fissaggio alla sottostante fondazione e la stuccatura dei giunti.	€ 10.500,00
11	Modifiche e adeguamento impianto di raccolta acque meteoriche.	€ 9.000,00
12	Rifacimento e adeguamento segnaletiche orizzontali e verticali e rastrelliere.	€ 10.000,00
13	Riposizionamento e reinstallazione di elementi di completamento e di arredo urbano comprensivo di pensiline bus, segnaletiche verticali, dissuasori, colonnine parchimetro, panchine, illuminazione pubblica.	€ 13.000,00
TOTALE INTERVENTI		€ 152.000,00

INTERVENTO 3D - DAL RISTORANTE "DA INNO" CIV. 1935 DI VIA AURELIA A "REAL PARK HOTEL" CIV. 2254 DI VIA AURELIA LUNGHEZZA 365,00 M.:		
N.	DESCRIZIONE	IMPORTO (€)
CANTIERE		
1	Installazione di cantiere comprensivo di tutto quanto occorre alle successive lavorazioni e normative vigenti per operare in sicurezza.	€ 1.500,00
DEMOLIZIONI		
2	Rimozione/smontaggio di elementi di completamento e di arredo urbano comprensivo di pensiline bus, segnaletiche verticali, dissuasori, colonnine parchimetro, panchine, illuminazione pubblica.	€ 11.000,00
3	Asportazione di massicciata stradale con o senza pavimentazione soprastante, eseguita con mezzi meccanici fino alla profondità media di 30 cm, incluso il carico su qualsiasi mezzo di trasporto dei materiali di risulta.	€ 28.000,00
4	Trasporto a discarica o a centro di riciclaggio di materiali di risulta provenienti da scavi e/o demolizioni, misurato a volume effettivo di scavo o demolizione, esclusi gli eventuali oneri di discarica o smaltimento.	€ 3.800,00
5	Oneri discarica.	€ 5.400,00
COSTRUZIONI		
6	Tout-venant di cava.	€ 2.000,00
7	Formazione di sottofondo stradale fino al completo assestamento ed al raggiungimento della quota prescritta.	€ 3.500,00
8	Fornitura e posa in opera di conglomerato bituminoso dello spessore finito di cm 5 stesa in opera con idonee macchine finitrici e la cilindratura con rullo da 6-8 t, colorato con l'impiego di appositi pigmenti.	€ 17.000,00
9	Fornitura e posa di conglomerato bituminoso, per pavimentazione stradale di usura tipo drenante, compresa la stesa in opera con idonee macchine finitrici e la cilindratura con rullo da 6-8 t.	€ 6.000,00
10	Fornitura e posa di bordi o cunette nuovi di calcestruzzo vibro-compresso, a sezione trapezia, retti o curvi, per marciapiedi, compresa la malta di cemento per il fissaggio alla sottostante fondazione e la stuccatura dei giunti.	€ 13.000,00
11	Modifiche e adeguamento impianto di raccolta acque meteoriche.	€ 5.000,00
12	Rifacimento e adeguamento segnaletiche orizzontali e verticali e rastrelliere.	€ 11.000,00
13	Riposizionamento e reinstallazione di elementi di completamento e di arredo urbano comprensive di pensiline bus, segnaletiche verticali, dissuasori, colonnine parchimetro, panchine, illuminazione pubblica.	€ 10.000,00
TOTALE INTERVENTI		€ 117.200,00

INTERVENTO 3E – DAL "REAL PARK HOTEL" CIV. 2254 DI VIA AURELIA ALLA STAZIONE FERROVIARIA DI CAVI DI LAVAGNA LUNGHEZZA 220,00 M.:		
N.	DESCRIZIONE	IMPORTO (€)
CANTIERE		
1	Installazione di cantiere comprensivo di tutto quanto occorre alle successive lavorazioni e normative vigenti per operare in sicurezza.	€ 1.500,00
DEMOLIZIONI		
2	Rimozione/smontaggio di elementi di completamento e di arredo urbano comprensive di pensiline bus, segnaletiche verticali, dissuasori, colonnine parchimetro, panchine, illuminazione pubblica.	€ 4.000,00
3	Asportazione di massicciata stradale con o senza pavimentazione soprastante, eseguita con mezzi meccanici fino alla profondità media di 30 cm, incluso il carico su qualsiasi mezzo di trasporto dei materiali di risulta.	€ 3.000,00
4	Trasporto a discarica o a centro di riciclaggio di materiali di risulta provenienti da scavi e/o demolizioni, misurato a volume effettivo di scavo o demolizione, esclusi gli eventuali oneri di discarica o smaltimento.	€ 600,00
5	Oneri discarica.	€ 800,00
COSTRUZIONI		
6	Tout-venant di cava.	€ 300,00
7	Formazione di sottofondo stradale fino al completo assestamento ed al raggiungimento della quota prescritta.	€ 350,00
8	Fornitura e posa in opera di conglomerato bituminoso dello spessore finito di cm 5 stesa in opera con idonee macchine finitrici e la cilindatura con rullo da 6-8 t, colorato con l'impiego di appositi pigmenti.	€ 4.200,00
9	Modifiche e adeguamento impianto di raccolta acque meteoriche.	€ 3.900,00
10	Rifacimento e adeguamento segnaletiche orizzontali e verticali ed installazione ciclostazione/bike sharing e rastrelliere.	€ 32.000,00
11	Riposizionamento e reinstallazione di elementi di completamento e di arredo urbano comprensivo di pensiline bus, segnaletiche verticali, dissuasori, colonnine parchimetro, panchine, illuminazione pubblica.	€ 4.000,00
TOTALE INTERVENTI		€ 54.650,00

RIEPILOGO IMPORTO LAVORI BASE D'APPALTO:

INTERVENTO	IMPORTO (€)	
1	146.425,00	
2	23.150,00	
3	€ 600.950,00	
(3A+3B+3C+3D+3E)	(168.100,00+109.000,00+152.000,00+117.200,00+54.650,00)	
TOTALE € 770.525,00		

QUADRO TECNICO ECONOMICO

Lavori a base d'appalto			€ 770.525,00
di cui:			
per lavori		€ 747.409,25	
per oneri di Sicurezza non soggetti a ribasso		€ 23.115,75	
Somme a disposizione dell'Amministrazione:			
a	Per IVA 10% sui lavori	€ 77.052,50	
b	Per spese tecniche per:		
	progetto architettonico definitivo ed esecutivo	€ 14.945,55	
	coordinamento della sicurezza	€ 8.768,58	
	direzione lavori	€ 10.224,87	
	collaudo	€ 2.440,00	
	compensi art.113 D.lgs. Num.50/2016 e s.m. al lordo di contributi previdenziali e assicurativi	€ 15.410,50	
	sommano	€ 51.789,50	€ 51.789,50
c	Per IVA e Cassa Professionale sulle spese tecniche	€ 10.222,50	
e	Per allacciamenti e/o interventi a rete	€ 7.705,25	
f	Per indagini e sondaggi	€ 7.705,25	
Importo totale somme a disposizione		€ 154.475,00	€ 154.475,00
Importo totale perizia			€ 925.000,00

Ad evasione dell'incarico conferitoci.

Distinti saluti

Chiavari, lì 07/01/2021

I tecnici incaricati

Arch. Elena Manara

Geom. Diego Capelletti



COMUNE DI CHIAVARI

~ Città Metropolitana di Genova ~

Tel. 0185 3651
00592160105
Telefax 0185 308511

Cod. Fisc.

Part. I.V.A. 00170160998

Chiavari, 2 dicembre 2020

Spett.le Città Metropolitana di Genova

pec@cert.cittametropolitana.genova.it

Direzione Generale

Ufficio Pianificazione Strategica

pianificazione.strategica@cittametropolitana.genova.it

Dott.ssa Cristiana Arzà
Arch. Piero Garibaldi
Arch. M. Giovanna Lonati

**Oggetto: Decreto del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti del 12 agosto 2020
“Risorse destinate a ciclovie urbane” a favore della Città Metropolitana di Genova.**

Facendo riferimento alla vostra nota ed ai seguenti contatti nel merito con riguardo alle risorse assegnate a Città Metropolitana di Genova D.M 12 agosto 2020 “Risorse destinate alle ciclovie urbane”, si comunicano gli interventi per lo sviluppo della rete ciclabile previsti nel Comune di Chiavari da finanziare con le suddette risorse, corredate dai dati richiesti:

Intervento 1: Tratto di corso Valparaíso compreso tra Piazza Leonardi fino all'altezza del civ. 66, comprendente il tratto di collegamento lungo il sottopasso ferroviario sino all'incrocio tra Corso Gianelli e Corso Millo.

Questo intervento percorso permetterà di collegare la pista ciclabile “Vie dell’acqua” (dal lungo Entella all’ ingresso del porto) con l’area ciclabile del centro storico collegandosi con il tracciato di Corso Millo e successivamente con l’area ciclabile del lungomare di ponente (in parte da attuare, in parte già realizzata).

Stato progettazione: progetto definitivo consegnato il 23/11/2020

R.U.P. Ing. Fulvio Figone – Settore 4

Costo complessivo da quadro economico definitivo: 611.880,40 €

Approvazione Comunale in linea tecnica: prevista nel mese di dicembre 2020

Intervento 2: Collegamento tra la ciclabile esistente sul lungo Entella di Chiavari con il corrispondente lungo Entella del Comune di Lavagna mediante la realizzazione di nuova rampa ciclabile dalla rotonda di viale Marconi al ponte dell’Aurelia fino al congiungimento con il Comune di Lavagna.

Questo intervento permetterà, (conseguentemente alla risoluzione della problematica nel comune di Carasco di circa 200 metri di lungo argine crollato) di realizzare un anello ciclabile sulle sponde del fiume Entella.

Stato progettazione: studio di fattibilità preliminare elaborato dagli uffici comunali
R.U.P. Ing. Luca Mario Bonardi – Settore 5

Costo complessivo preliminare: 84.452,84 €

Approvazione Comunale in linea tecnica: se necessario a seguito della redazione del progetto di fattibilità tecnico ed economica

Note: trattandosi di uno schema progettuale preliminare, la soluzione del collegamento con il ponte sull'Entella potrebbe essere, in sede definitiva, anche risolta con una differente soluzione progettuale, realizzata mediante una rampa dedicata di nuova realizzazione, tra il marciapiede di Viale Kasman e il Ponte sull'Entella (C.so De Michiel), senza necessità di attraversare l'rotatoria stradale. Il costo della passerella potrebbe essere stimato in circa 100.000 € a cui andrà sommato il solo costo del tratto ciclabile sul ponte.

Intervento 3: Tratto di C.so Assarotti e C.so Gianelli fino all'incrocio con C.so Millo (collegamento vie dell'acqua – stazione – centro urbano)

Stato progettazione: progetto definitivo, consegna prevista inizio dicembre 2020

R.U.P. geom. Mirko Cartero – Settore 5

Costo complessivo da quadro economico definitivo: 70.056,28 €

Approvazione Comunale in linea tecnica: prevista nel mese di dicembre 2020

In previsione del possibile utilizzo di altri fondi, o dei ribassi d' asta delle precedenti opere sopra indicate, ulteriori tratti ciclabili o migliorie ad altri già in essere, possono essere:

- Nuovo tratto ciclabile su strada tra via Jacopo Rocca e "la Bocciofila"
Per un costo preliminarmente valutato in € 50.092,07
- Sistemazione tratti dell'attuale pista e relative aiuole in corrispondenza del Lido
Per un costo preliminarmente valutato in € 52.511,95
- Sistemazione del tratto di pista nella parte di Corso Colombo in corrispondenza dell'Edificio S. Marta (intervento da realizzarsi successivamente al rifacimento del condotto acque nere) per migliorare la sicurezza in un tratto di strada molto trafficato.
Per un costo preliminarmente valutato in € 64.989,02
- Sistemazione e miglioramento collegamento tra il Lungo Entella e Piazza Sanfront all'altezza dei Vigili del Fuoco. Oggi già esiste un percorso che necessita di vari interventi, mentre il superamento di viale Kasman è già regolato con semaforo a chiamata
- Collegamento tra il Lungo Entella e Cogorno/San Salvatore utilizzando il ponte di Caperana. Ad oggi l'attuazione di tale intervento non sarebbe possibile, si sta studiando la possibilità di un percorso da realizzarsi al fine di evitare il transito ciclabile su strade pericolose. Detto tratto potrebbe consentire un ulteriore collegamento con un anello sul fiume Entella.

Si indica di seguito il link wetransfer con schemi progettuali e quadro economico dei primi 3 interventi, ricordando che le relative approvazioni formali avverranno quanto prima, entro il termine del 2020. Conseguentemente si provvederà all'invio della documentazione progettuale completa e dell'atto di approvazione.

Ove non sia stato individuato il R.U.P. con atto specifico, rimane R.U.P. il Dirigente del Settore di competenza dei progetti.

<https://we.tl/t-2An2imask2>

Il Responsabile del coordinamento dei progetti, come già comunicato, è l'arch. Linda Peruggi, il Consigliere di riferimento incaricato è Giorgio Canepa.

Si resta a disposizione per ogni ulteriore informazione di dettaglio dovesse occorrervi per la programmazione delle attività seguenti.

Con i migliori saluti



IL SINDACO
(Dott. Marco Di Capua)

A handwritten signature in black ink, appearing to read "Marco Di Capua", written over the typed name.

La “pedalata partecipata sostenibile” nei Comuni di Chiavari e Lavagna – sabato 17 ottobre 2020

Nell’ambito del Festival dello Sviluppo Sostenibile, la Città metropolitana di Genova, i Comuni di Chiavari e di Lavagna, hanno organizzato sabato 17 ottobre 2020 una pedalata partecipata non agonistica, aperta a tutti i cittadini, con qualsiasi tipo di bicicletta, muniti di caschetto e mascherina.

L’evento è stato organizzato in collaborazione con Università di Genova, Accademia della Marina Mercantile, Fiab ed Eticlab, con l’obiettivo è sensibilizzare i cittadini rispetto a come migliorare la mobilità e la qualità della vita urbana e il benessere degli abitanti.

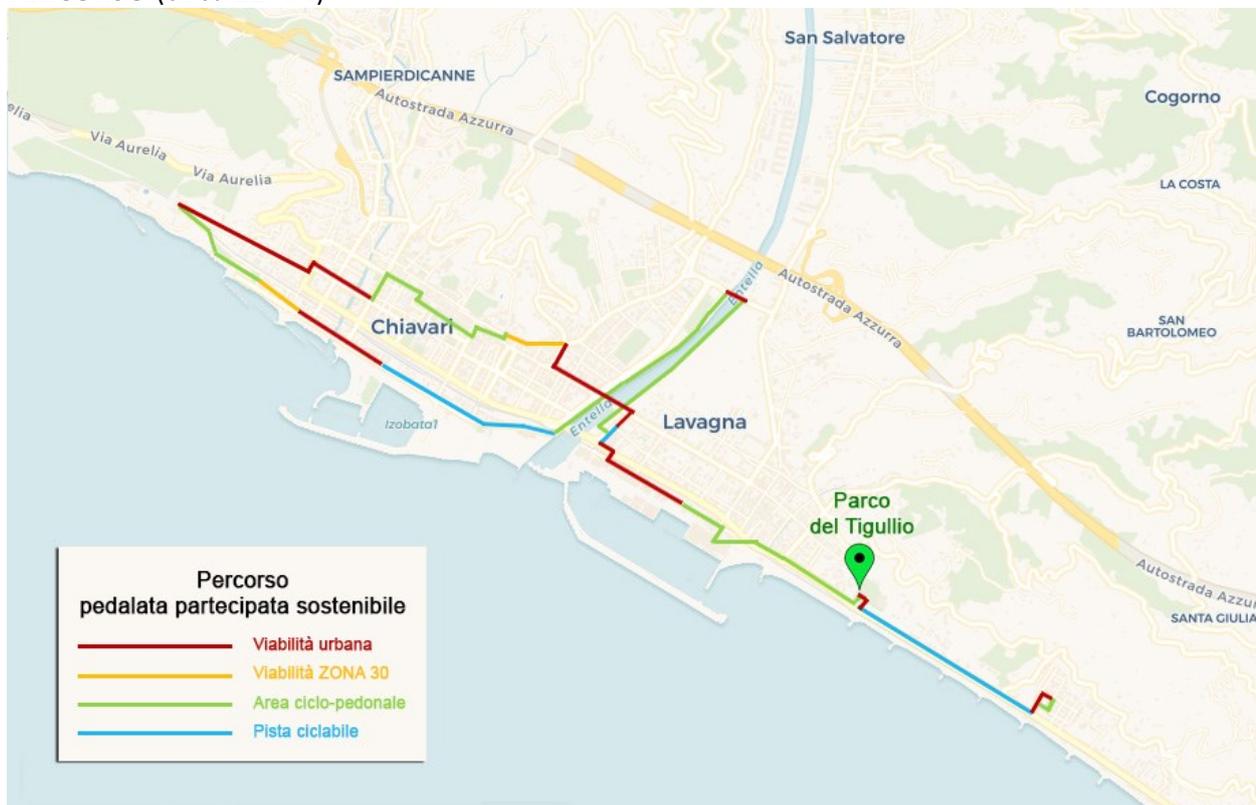
A tutti i partecipanti è stata consegnata, all’iscrizione, la pettorina con il numero e il prototipo della carta dei servizi sostenibili, che prevede premialità per comportamenti sostenibili.

Nel parco Rensi, sulla sponda chiavarese in prossimità della foce dell'Entella, i partecipanti hanno incontrato un volontario di LIPU che ha svolto attività di comunicazione e informazione scientifica sugli habitat e le specie presenti nel sito di interesse comunitario (zona speciale di conservazione) dell'Entella, per il quale la Città Metropolitana sta redigendo il piano di gestione.

I partecipanti sono stati ricontattati dopo l’evento e le idee che emerse hanno contribuito alla costruzione del Biciplan e dell’Agenda metropolitana per lo sviluppo sostenibile di Città metropolitana di Genova.

Stimolare l’interesse dei cittadini, coinvolgerli a valle dell’evento sulle tematiche ambientali e conoscerne le abitudini negli spostamenti quotidiani, è stato utile per promuovere comportamenti virtuosi e individuare gli interventi possibili.

PERCORSO (circa 12 Km)



PEDALATA PARTECIPATA SOSTENIBILE

2020
sabato 17
Lavagna - Chiavari ottobre



Spegnete i motori.



Pedaliamo insieme verso la sostenibilità.

PROGRAMMA

Il ritrovo dei partecipanti è fissato alle ore **10:00** al **Parco Tigullio** a Lavagna.

A tutti i partecipanti verranno consegnati la **pettorina con il numero** e il **prototipo della Carta dei servizi sostenibili**, che prevede premialità per comportamenti sostenibili.

Il "via!" verrà dato alle ore **10:30**.

Il tragitto sarà lungo circa **12 km**, e vedrà percorsi i vari quartieri cittadini. La pedalata si concluderà al punto di partenza, **Parco Tigullio** a Lavagna.

Link dell'evento: <https://www.eventbrite.it/e/biglietti-pedalata-partecipata-sostenibile-lavagna-chiavari-120966864147>.

ISCRIZIONE E REGOLAMENTO

Per partecipare occorre effettuare la **pre-iscrizione online** su Eventbrite e compilare il modulo richiesto per il rispetto delle norme Covid-19, da consegnare il giorno della pedalata.

Ciascun partecipante è tenuto, nel rispetto delle vigenti regole Covid-19, a **indossare la mascherina**.

I partecipanti saranno **divisi in gruppi** per fornire loro tutti i servizi di assistenza previsti.

Per maggiori informazioni consultare il sito: **scansionare il QR code** (a lato) o **copiare il link** (in basso).



Il Questionario

PEDALATA PARTECIPATA SOSTENIBILE



CON I COMUNI DI



CHIAVARI



LAVAGNA

E

CITTÀ METROPOLITANA
DI GENOVA

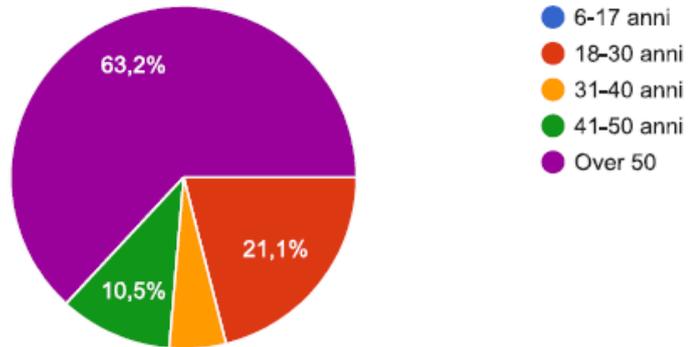
Come tu sai, la “pedalata partecipata sostenibile”, svoltasi il 17 Ottobre 2020 in collaborazione tra Città metropolitana di Genova, Comuni di Chiavari e Lavagna e Università di Genova, Accademia della Marina Mercantile, Fiab ed Eticlab è stata una prima sperimentazione per un giorno di alcuni tratti ciclabili che i Comuni potranno realizzare in modo ottimale sul loro territorio, oltreché la prima sperimentazione della carta dei servizi sostenibili di Città metropolitana di Genova.

A valle dell’evento, il presente questionario è il primo passo per conoscere la tua percezione della situazione territoriale e ambientale ed è finalizzato a coinvolgerti per conoscerne le abitudini nei tuoi spostamenti quotidiani, utili per individuare gli interventi possibili e promuovere comportamenti virtuosi, raccogliendo così indicazioni per la progettazione delle linee di sviluppo del territorio metropolitano ed in particolare del territorio dei Comuni di Chiavari e Lavagna.

Tutti i partecipanti all’evento sono così invitati a compilare il presente questionario e ad indicare quali sono le loro aspettative nei confronti delle azioni proposte e sperimentate nella giornata del 17 Ottobre; le idee che emergeranno contribuiranno alla costruzione del Biciplan e dell’Agenda metropolitana per lo sviluppo sostenibile di Città metropolitana di Genova.

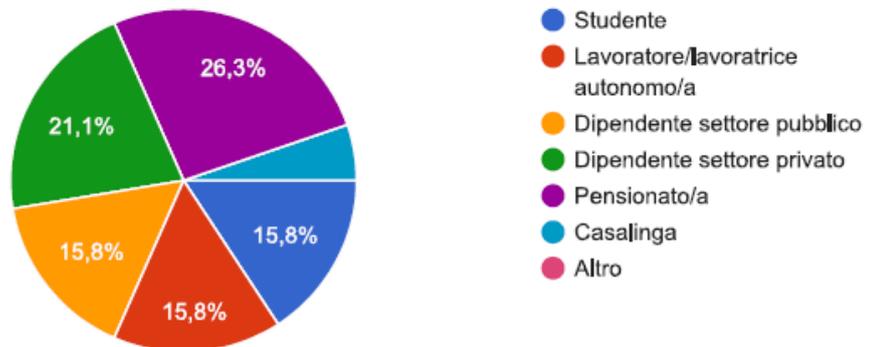
Età

19 risposte



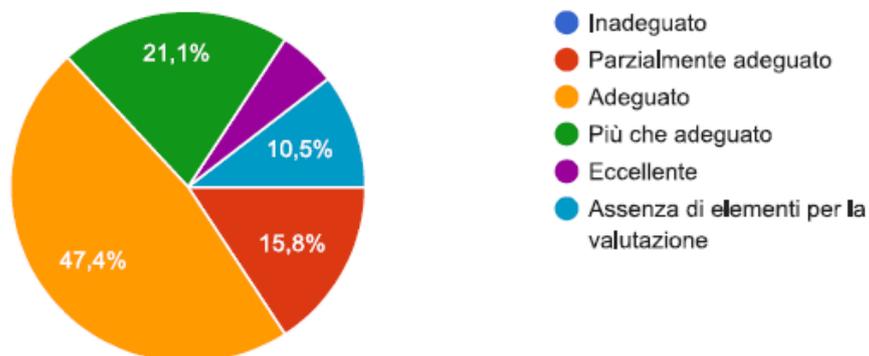
Professione

19 risposte



Come valuti in termini di facilità di navigazione ed aggiornamento delle informazioni il sito del Biciplan di Città Metropolitana di Genova?

19 risposte



Cosa consulti di più sul tale sito?

9 risposte

Verifico se ci sono novità.

News

news

I percorsi

nuovi percorsi ciclabili

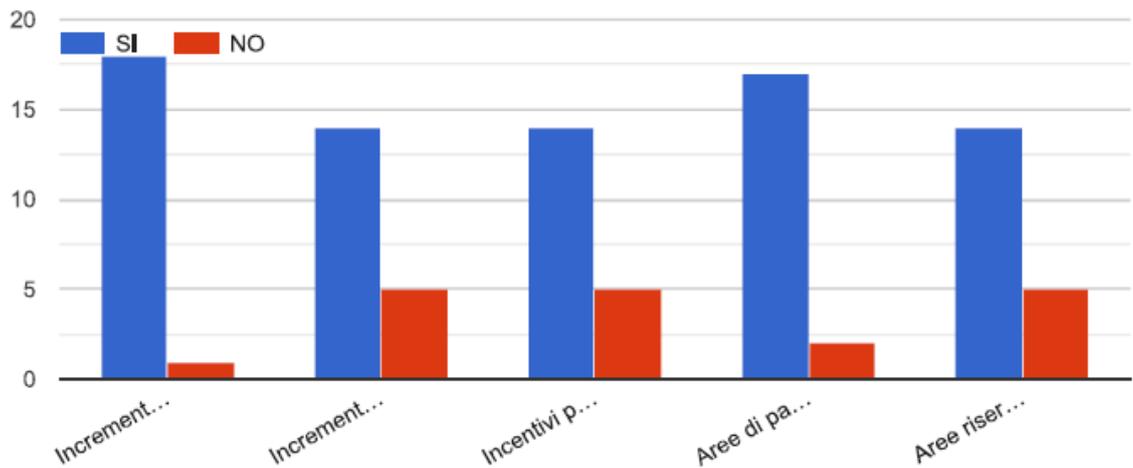
Eventi

La progressione del processo di formazione del Biciplan

Mappe piste ciclabili

Lo uso poco

Come ritieni si possa promuovere l'utilizzo della bicicletta?



Altro (promuovere l'utilizzo della bicicletta)

10 risposte

Facendo informazione

introdurre il limite dei 30 km/h per tutte le strade di quartiere non ad alto scorrimento

La gente sfrutta qualcosa soprattutto se conviene. Solitamente la convenienza è legata al denaro: se mi pagassero per usare la bici al posto dell'auto, sceglierei probabilmente la bici al posto dell'auto, in molte situazioni.

Ma lo stesso varrebbe per il trasporto pubblico: se fosse più capillare, più potente e meglio distribuito... Costerebbe meno dell'auto.

Non ritengo il bike sharing particolarmente importante per i locals: ha più utilità per i turisti, secondo me.

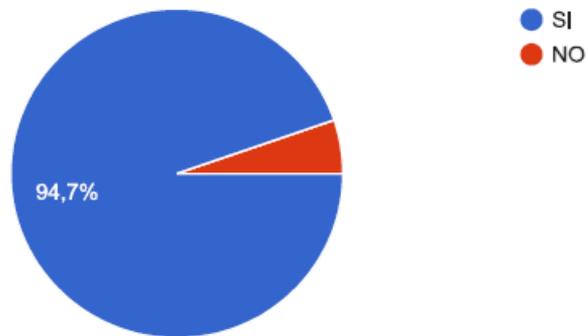
Incentivi per gli studenti delle scuole superiori

Prevedere un servizio di noleggio gratuito per i turisti

riduzione auto private - riduzione velocità auto - zone 30

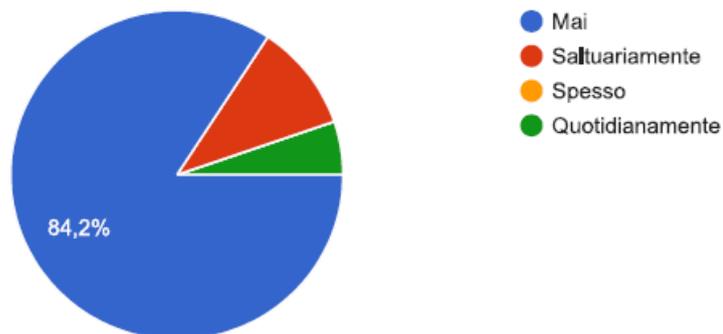
Utilizzeresti la bicicletta nei tuoi spostamenti quotidiani se ci fossero piste ciclabili e parcheggi dedicati?

19 risposte



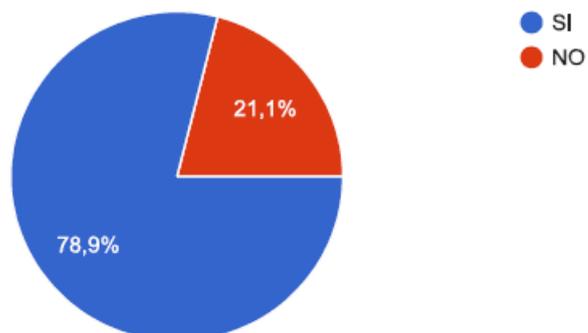
Usi il bike sharing?

19 risposte



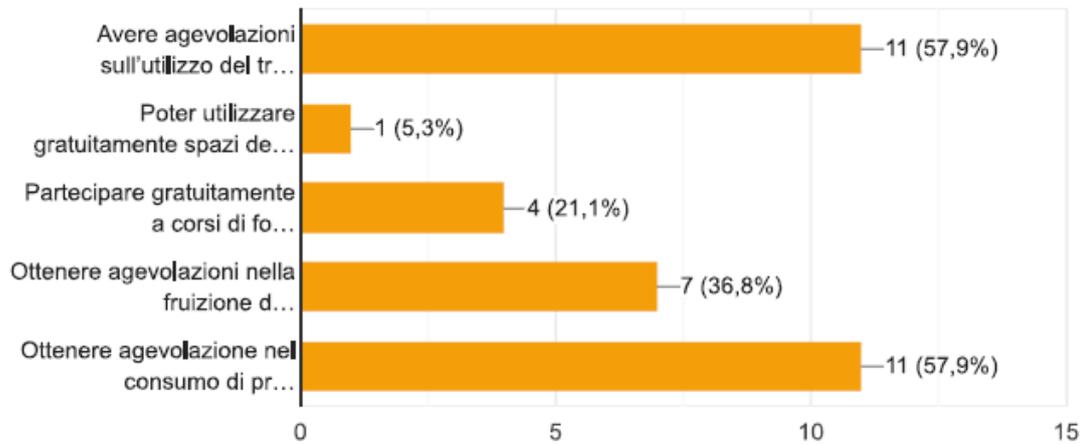
Saresti favorevole all'istituzione di nuovi servizi di bike sharing?

19 risposte



Qual è il principale vantaggio che vorresti ottenere in futuro dall'attuazione della "Carta dei servizi sostenibili"? (la "carta dei servizi sostenibili" di Città Metropolitana di Genova è uno strumento a disposizione dei Comuni che aderiscono alle iniziative in tema di sostenibilità ambientale, economica e sociale e diventa un supporto fisico per ogni cittadino che intende utilizzare "un sistema a punti" che grazie a premialità definite, incentiva ad agire in modo sostenibile)

19 risposte



Altro (Carta dei servizi)

2 risposte

Una promozione ulteriore

Premialità con buoni spesa in negozi di prossimità in base ai km percorsi spostandosi in bici in città

Indica 1 elemento che può facilitare la realizzazione delle azioni sperimentate (carta servizi e piste ciclabili) durante la “pedalata partecipata sostenibile”.

12 risposte

Maggiori investimenti

premiare chi si sposta in bici con punti della carta dei servizi in base ai km fatti rilevati con una app

Innanzitutto è necessaria la consapevolezza: chi non è consapevole della facilità di accesso al territorio e alle sue bellezze, usando la bici, non è sensibile alla sua diffusione e quindi alla realizzazione di zone dedicate. Al momento l'auto è ritenuta più potente semplicemente perché non si fa fatica e si sta all'asciutto, ma non ci si rende conto che nel traffico è più lenta e in generale più costosa.

Eventi come la pedalata servono a diffondere la consapevolezza. Bisogna destinarli maggiormente ai giovani, che sono il futuro.

Pista ciclabile al posto dei parcheggi

Coordinamento tra comuni ed enti sovraordinati

coordinamento fra istituzioni

Indica 1 elemento che può ostacolare la realizzazione delle azioni sperimentate (carta servizi e piste ciclabili) durante la “pedalata partecipata sostenibile”.

8 risposte

non introdurre il limite dei 30 km/h nelle strade in cui sono tracciate delle bike lane

La mancanza di sinergia tra comuni limitrofi è un problema. Certe cose vanno viste in ottica comprensoriale. Chiavari e Lavagna dovrebbero dialogare per creare una rete unica, dato che sono divisi solo da un fiume e non da una montagna.

Traffico

Traffico veicolare ed automobilisti

gruppi troppo eterogenei, meglio gruppo famiglie/gruppo giovani ecc.

Migliorare la segnaletica puntuale e con mappe complete dei percorsi

Corsie ciclabili in centro storico che creano dissipori e disagi ai pedoni

Manacanza di promozione degli eventi

Quali ulteriori azioni per la sostenibilità ambientale vorresti che fossero realizzate?

8 risposte

Incrementare premi ai virtuosi

Demolire un po' di case sfitte e restituire spazi al verde e alle persone.

Incentivazione e miglioramento del trasporto pubblico

Integrazioni con servizio raccolta rifiuti

più azioni sperimentate che coinvolgano anche per responsabilizzare

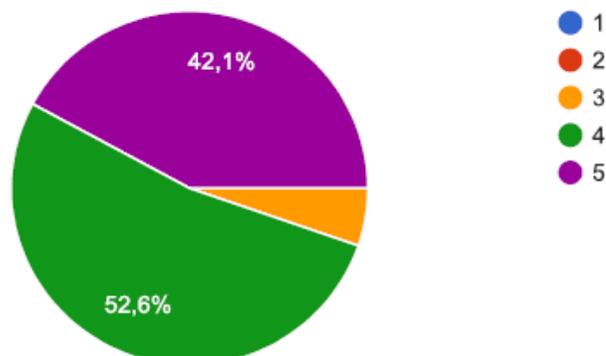
Aumento zone pedonali dei centri storici

Un più efficiente trasporto pubblico

Pulizia delle strade e controllo da parte della polizia municipale delle infrazioni verso i ciclisti, rispetto dei limiti di velocità

Come valuti la tua partecipazione all'evento "pedalata partecipata sostenibile"? (1 'non positivo' - 5 'eccellente')

19 risposte



Cosa emerge dalla lettura delle risposte al questionario sulla “pedalata partecipata”

Consistenza del campione:

Hanno compilato il questionario in 19. Di conseguenza è possibile trarre spunti dai suggerimenti tenendo conto che la scalabilità dei pareri del campione, data il ridotto numero di partecipanti, è piuttosto risicata.

Caratteristiche del campione intervistato:

In netta maggioranza si tratta di persone sopra i 50 anni (63%) e che sono ancora in età lavorativo-scolastica (solo il 23% è in pensione).

Fruibilità del sito “Biciplan”:

quasi il 70% del campione esprime un giudizio positivo sulla sua fruibilità.

Come incentivare l'uso della bici

emerge una convergenza su una maggiore disponibilità di piste ciclabili, parcheggi riservati alle bici e una forte spinta alla premialità di comportamenti virtuosi. Tanto è vero che il 94% degli intervistati andrebbe a lavorare in bici se vi fossero infrastrutture adeguate.

Bike sharing

Oltre l'80% vorrebbe nuovi servizi di bike sharing. Allo stato attuale solo il 15% ne fa uso (forse proprio perché manca l'offerta del servizio).

Carta sostenibilità

La premialità preferita dagli utenti intervistati ricade su sconti sul trasporto pubblico, sui prodotti eco sostenibili e rimborsi cash in funzione dei chilometri percorsi in bici.

Quali ostacoli alla crescita della mobilità dolce

Un mancato coordinamento tra i comuni è visto come una criticità probabile. Sicuramente si temono le reazioni degli automobilisti, contrari alla perdita di corsie stradali e alla nascita di isole pedonali. Altro timore viene dalla scarsità della segnaletica che “protegga” il ciclista dal traffico pesante.

Ulteriori azioni suggerite

Si richiedono più trasporto pubblico e una maggiore diffusione delle isole pedonali. Viene altresì suggerita una premialità integrata con la raccolta differenziata.

Valutazione sulla “pedalata partecipata”

Positiva al 100%.



