



febbraio 2016

MASTERPLAN CICLOVIA OLONA LURA

lettura multidimensionale del territorio dell'Olona Lura
per la definizione di una Ciclovía come infrastruttura
al centro di politiche di coesione territoriale
per la mobilità, lo sviluppo economico e l'ambiente

Lo studio di fattibilità della Ciclovía Olona Lura
è un progetto dell'Associazione
Economia e Sostenibilità (www.assesta.it),
capofila di un ampio partenariato di istituzioni locali
del territorio dell'Olona Lura,
cofinanziato dalla Fondazione Cariplo.





MASTERPLAN CICLOVIA OLONA LURA

lettura multidimensionale del territorio dell'Olona Lura per la definizione di una Ciclovía come infrastruttura al centro di politiche di coesione territoriale per la mobilità, lo sviluppo economico e l'ambiente

TEAM DI PROGETTO

Economia e Sostenibilità

COORDINAMENTO DI PROGETTO

Andrea Magarini, *project manager*

Andrea Vecci, *supervisione al coordinamento*

Andrea Calori, *relazioni istituzionali*

TEAM STUDIO DI FATTIBILITÀ

Guglielmo Caretti, *analisi tecnica infrastrutturale*

Lorenzo Cozzi, *analisi tecnica infrastrutturale*

Francesca Federici, *analisi dell'attrattività territoriale e del cicloturismo*

Dario Lombardi, *analisi internazionale delle ciclovie*

Marta Maggi, *analisi dei servizi ecosistemici*

Alberto Pala, *analisi dell'attrattività turistica e dei servizi*

Rocco Ronza, *analisi dell'identità territoriale*

Giacomo Servi, *analisi dell'economia della bicicletta e finanziamento*

TEAM COMUNICAZIONE

Antonella Montagner, *graphic design*

Elena Roda, *ufficio stampa e comunicazione*

GRUPPO PROMOTORE

Il partenariato iniziale per il bando Brezza della Fondazione Cariplo è stato composto dai seguenti soggetti:
CAPOFILA Associazione Economia e Sostenibilità - www.assesta.it

PARTNER Comuni di Como, di Cernobbio e dal PLIS Sorgenti del Lura, Parco del Lura e PLIS Rile Tenore Olona

ADESIONE

Comuni di Arese, Binago, Grandate, Maslianico, Milano, Montano Lucino, Olgiate Comasco, Solbiate, Chiasso, Città Metropolitana di Milano, Provincia di Como, Consorzio di Bonifica Est Ticino Villoresi, Parco delle Groane, Parco Spina Verde, FIAB Parco dei Mulini, PLIS Parco del Lanza, PLIS Parco del Medio Olona, Fondo Ambiente Italia, FIAB Varese, FIAB Como, FIAB Canegrate, FIAB Saronno Organizzazione Iubilantes, Legambiente Malnate, Legambiente Varese, Legambiente Parabiago, Ecomuseo della Valle Olona, Associazione ASCOT di Cernobbio, Associazione UrbanoLab.

Durante l'organizzazione dell'evento "Bicicletata Olona Lura verso Expo", è stata raccolta anche l'adesione di:
Comuni di Castellanza, Comune di Lurate Caccivio, Comune di Lomazzo, Comune di Saronno, Proloco Fagnano Olona, FAI Monastero di Torba, Archeologicalistics, Associazione Calimali, Legambiente Varese, ASD Emissioni Zero, Comitato Ambiente Lurate Caccivio.

febbraio 2016

www.ciclovialolonalura.org



INDICE

01 Masterplan	04
02 Obiettivo	06
03 Ciclovie nel mondo	08
04 Cicloturismo	12
Valore economico	13
Cicloturismo in Italia	14
Benefici della ciclabilità	16
05 Ciclovía Olona Lura	20
Itinerari ciclabili esistenti	22
Flussi cicloturistici	24
Infrastruttura	26
Tratti critici	28
Intermodalità	30
Paesaggio	32
Beni culturali	34
Ambiente	36
Flussi turistici	38
Servizi al cicloturista	40
Economia del territorio	42
Economia della bicicletta	44
06 Governance	46
Istituzioni territoriali	48
Politiche territoriali	50
Esperienze e progetti	52
Italia Svizzera	54
Responsabilità geografiche	56
07 Scenario di sviluppo	58
Ciclovía bene comune	60
Protocollo di intesa	62
Finanziamento	64
08 Manifesto	66
Bibliografia	70



Copyright © 2016
Associazione Economia e Sostenibilità

È permesso copiare, distribuire e/o modificare questo documento sotto i termini della GNU Free Documentation License, Versione 1.3 o ogni versione successiva pubblicata dalla Free Software Foundation; senza sezioni non modificabili, nessun testo di copertina e senza Testi di Retro Copertina. Una copia della licenza è inclusa nella sezione intitolata "GNU Free Documentation License".



Masterplan

risultato della studio di fattibilità della Ciclovía Olona Lura

La Ciclovía Olona Lura è la proposta di un'infrastruttura cicloturistica leggera che si snoda lungo i fiumi Olona e Lura nel territorio compreso tra Varese, Como e Milano. Il progetto è sviluppato da un ampio partenariato di attori istituzionali locali ed è cofinanziato dalla Fondazione Cariplo.

Questo masterplan intende essere uno strumento a supporto del dibattito pubblico sulla possibilità di realizzare la ciclovía, per consentire la condivisione dell'idea che ne sta alla base e dei suoi obiettivi, nonché delle modalità per concretizzarla attraverso l'adesione al manifesto che sarà proposto in chiusura. È il frutto di un lavoro di indagine, relazioni e ricognizione ideato a partire dalla metà del 2014, quando si è iniziato a ragionare dell'opportunità di un'infrastruttura cicloturistica lungo il territorio della regione insubrica.

Il masterplan è articolato in diverse parti. La prima esplicita l'obiettivo principale, ovvero il completamento dell'infrastruttura: un messaggio positivo, legato alle potenzialità del territorio ed emerso con sempre maggior forza durante l'analisi. Un'occasione da non perdere, poichè si è già prossimi al suo raggiungimento.

Si descrivono poi il contesto europeo e nazionale, attraverso espe-

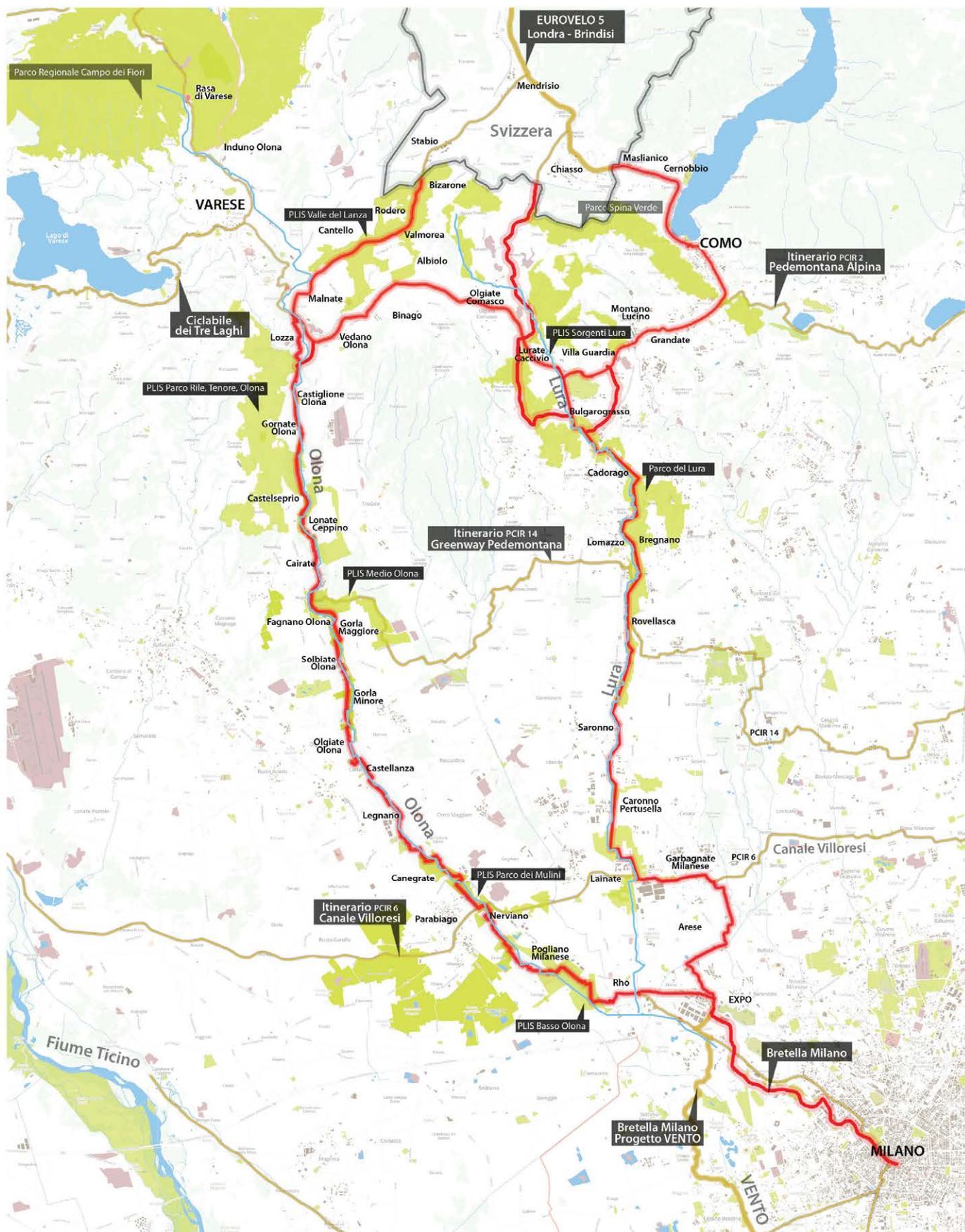
rienze di successo ed i benefici del cicloturismo, per estrapolare una serie di orientamenti che possano ispirare il processo di definizione della ciclovía.

La parte centrale del masterplan riporta lo studio sul campo, descrivendo lo stato dell'arte degli elementi presenti nel territorio; vengono pertanto analizzati il sistema infrastrutturale, il paesaggio, i servizi presenti ed il sistema ambientale nel quale si inserisce il progetto. Un ragionamento specifico viene proposto sul sistema di governance, fondamentale per costruire questa visione di territorio. L'ultima parte esplicita lo scenario di sviluppo, ovvero le prospettive della ciclovía come visione comune e propone alcuni strumenti attuativi: un protocollo per l'adesione ed alcune opportunità di finanziamento.

Nel capitolo finale viene proposto un manifesto in sette punti teso ad indirizzare le opportunità individuate nel masterplan verso la realizzazione della Ciclovía Olona Lura.

La lettura di queste pagine vuole favorire la nascita di una visione collettiva, in grado di mettere a sistema le dimensioni analitiche e progettuali per costruire questo ampio progetto, attraverso una riflessione alla scala vasta.

Buona lettura.



Mappa del tracciato previsto dalla Ciclovía Olona Lura.

Obiettivo della Ciclovía: realizzare un'infrastruttura che integri mobilità, economia ed ambiente

La Ciclovía Olona Lura intende promuovere la fruizione ciclabile del territorio lungo il fiume Olona ed il torrente Lura.

A tal fine si è data un obiettivo principale alla scala vasta al quale poter successivamente associare molteplici obiettivi istituzionali, economici, sociali, culturali ed ambientali, in grado di far scatenare un'insieme di attività multidimensionali fra loro coerenti e finalizzate alla definizione di uno scenario unitario per la promozione di un'infrastruttura integrata con altre politiche locali.

L'obiettivo del progetto è chiudere l'infrastruttura cicloturistica che a tratti esiste già, nata sotto altri nomi e senza una visione unitaria. Completare la ciclovía significa farla esistere, rendendola fruibile al pubblico e potenzialmente adatta a sviluppare operazioni economiche, in grado di alimentare i flussi di utenti. Questo masterplan intende promuovere e fornire gli elementi utili al raggiungimento dell'obiettivo, la tesi qui proposta si fonda sulla convinzione che una ciclovía pianificata in modo integrato possa creare occasioni di sviluppo economico diffuse, trasformandosi in un elemento identitario dei luoghi che attraversa. Un contenitore di storie che trovano forza nella narrazione unitaria, perchè questo territorio ha un potenziale turistico e fruitivo non totalmente sfruttato ed esiste l'ipotesi realistica che la Ciclovía Olona Lura possa attivare flussi consistenti in grado di produrre un valore aggiunto territoriale.

**promuovere la
fruizione ciclabile
del territorio**

**un potenziale
turistico
non totalmente
sfruttato**

**allestire un valore
condiviso che possa
coinvolgere diversi
attori e politiche**

Una ciclovia viene ideata per soddisfare le esigenze di mobilità ciclabile e pratica fisica da parte dei residenti, solo successivamente si estende come prodotto turistico. Risulta evidente che un territorio che si doti di una simile infrastruttura arricchisca al contempo anche la propria offerta turistica per chiunque intenda scoprire i luoghi, attraverso un ritmo più personale ed avventuroso.

La ciclovia viene dunque intesa come palestra a cielo aperto per l'attività sportiva e come un itinerario alternativo alla viabilità ordinaria.

Diverse realtà territoriali stanno pianificando infrastrutture cicloturistiche, ma il mondo sta diventando sempre più complesso e competitivo, è dunque fondamentale allestire un valore condiviso che, partendo da un'infrastruttura, possa includere e coinvolgere diverse politiche pubbliche quali sviluppo economico, ambiente, coesione territoriale e mobilità.

**all'interno
dell'itinerario
da Londra a Brindisi
per valorizzare
l'attrattività locale**

Il percorso studiato si inserisce all'interno di una rete cicloturistica in grado di portare questo territorio al centro di dinamiche fruttive regionali, nazionali ed internazionali. Da Como la ciclovia si connette ad un itinerario europeo (Londra-Brindisi) che attraversa tutta la Svizzera e conduce già oggi in sicurezza fino a Strasburgo in Francia, ad ovest si collega agli itinerari dei Laghi di Varese e del Ticino, a sud intercetta la Ciclabile del Villoresi mentre nei pressi di Milano si inserisce nella Ciclabile del Naviglio Pavese fino al fiume Po.

L'insieme di queste infrastrutture già esistenti, unite ad un potenziale turistico, ambientale e culturale non totalmente sfruttato incrementa l'attrattività di questa ciclovia: dai boschi dell'ambito pedemontano ai siti UNESCO, dall'epopea industriale agli albori dell'aeronautica civile, dalla bellezza del Lago di Como alla scoperta di paesaggi sconosciuti; questo territorio aspetta solo di essere scoperto e la Ciclovia Olona Lura potrebbe essere l'elemento di coesione territoriale in grado di integrare al suo interno diverse componenti del sistema territoriale.

Ciclovie nel mondo

progettare infrastrutture cicloturistiche: esperienze internazionali

Pensando alla bicicletta nel contesto della mobilità sostenibile e del cicloturismo il pensiero si associa immediatamente alle nazioni del centro e del nord Europa, agli esempi virtuosi e modelli da replicare.

Questa associazione non è ovviamente casuale, essendo proprio questi i Paesi che, prima di altri, hanno interpretato e pianificato in modo sistemico la mobilità ciclabile, sviluppando itinerari cicloturistici che oggi rappresentano dei veri e propri asset economici territorialmente distribuiti, capaci di generare un indotto solido, posti di lavoro e contribuendo al miglioramento della resilienza e sostenibilità delle comunità.

Ciclovie e sistemi ciclabili appaiono spesso realizzate nel contesto europeo in quanto, rispetto ad altre aree geografiche, la densità abitativa dell'Europa risulta funzionale ad accogliere il cicloturismo, che diventa un fenomeno in grado di valorizzare l'ambiente e la cultura dei luoghi attraversati. Altri contesti quali il nordamericano ed australiano presentano distanze nettamente superiori che mal si conciliano con la scala umana, consentendo la pratica del cicloturismo solo ad escursionisti avventurosi. Nei Paesi in via di sviluppo il cicloturismo non risulta invece presente come pratica dif-

fusa. Non è un caso che in Europa sia attiva una forte federazione di ciclistici, ECF, mentre negli altri continenti non si rilevano strutture analogamente organizzate.

Il quadro d'analisi europeo sul valore del mercato del cicloturismo restituisce un avanzamento disomogeneo ma funzionale ad individuare le tendenze in atto. In alcuni Paesi come la Danimarca il fatturato riferito al cicloturismo rappresenta il 13% (2008) del fatturato turistico totale, in Austria il cicloturismo genera un indotto occupazionale percentuale compreso tra il 5,5% e il 6% (2009) del totale del macrosettore, in Germania il fatturato diretto del cicloturismo è di 3,9 miliardi di euro (2009), corrispondenti al 3% del totale, in Francia, (la destinazione più importante per i tour operator che offrono pacchetti cicloturistici) si stima un totale di 5,5 milioni di vacanze cicloturistiche all'anno, ovvero il 3,3% sul totale.

Questi numeri pur non essendo quelli caratteristici di un fenomeno di massa sono tutt'altro che marginali e, anzi, testimoniano l'assoluta rilevanza del settore. Ancora più interessante è analizzare i trend di settore che, ad esclusione della Danimarca, risultano positivi o stabili per tutte le nazioni considerate.

**asset economico
territorialmente
diffuso**

Cicloturismo in Europa

ogni anno vengono effettuati
2,29 miliardi di viaggi cicloturistici
che generano 44 mrd €/anno

80% escursioni giornaliere

2,27 miliardi di viaggi
15,39€ spesa media
35 mrd € fatturato annuo

20% almeno una notte fuori casa

20,4 milioni di viaggi
439€ spesa media
9 mrd € fatturato annuo

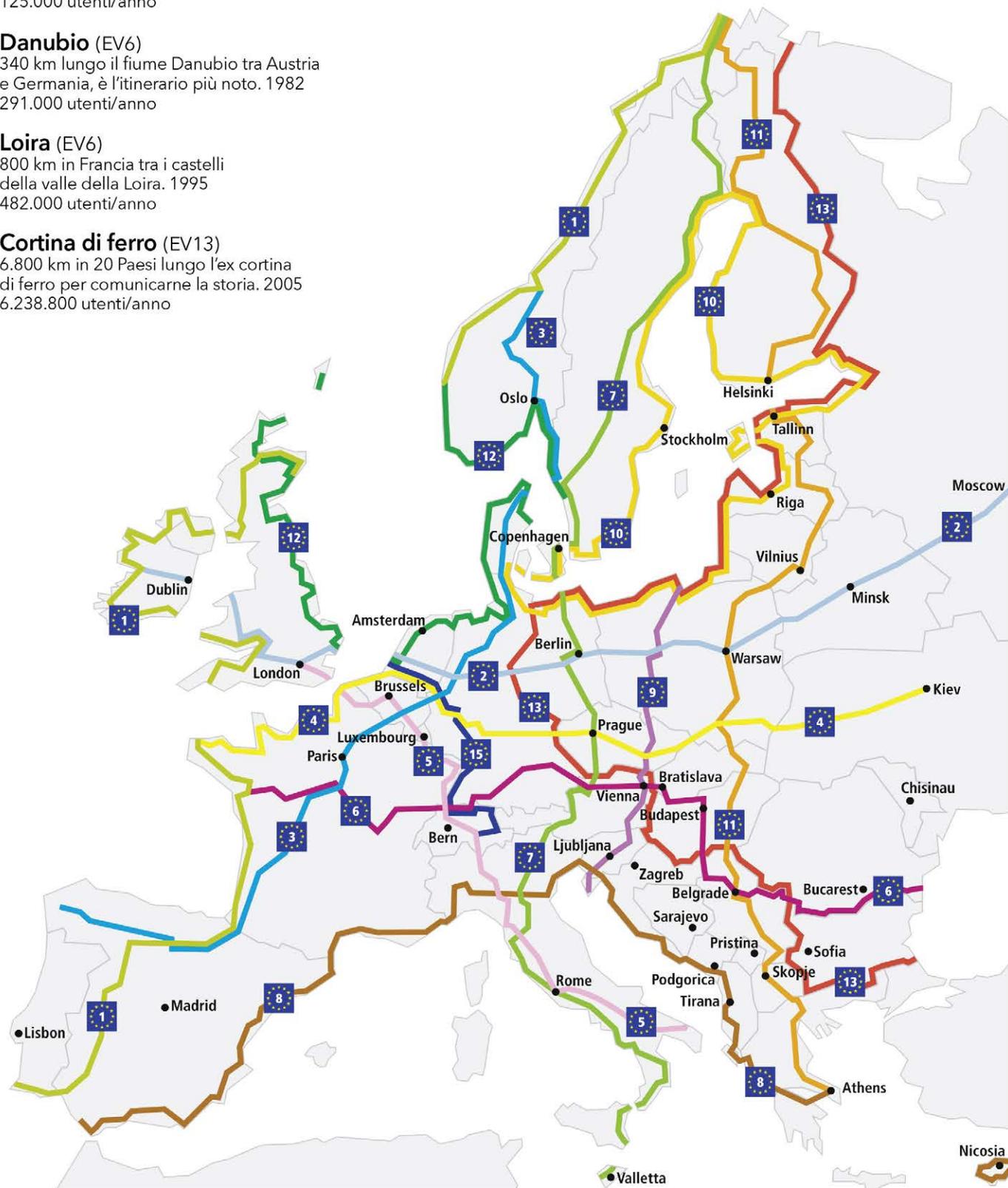
San Candido-Lienz (Alpe Adria, EV7)
 42 km, rappresenta il primo tratto dell'Alpe Adria (400 km), tra Italia ed Austria. 2008
 125.000 utenti/anno

Danubio (EV6)
 340 km lungo il fiume Danubio tra Austria e Germania, è l'itinerario più noto. 1982
 291.000 utenti/anno

Loira (EV6)
 800 km in Francia tra i castelli della valle della Loira. 1995
 482.000 utenti/anno

Cortina di ferro (EV13)
 6.800 km in 20 Paesi lungo l'ex cortina di ferro per comunicarne la storia. 2005
 6.238.800 utenti/anno

EuroVelo (ECF), rete di itinerari europei che definiscono l'armatura continentale delle dorsali cicloturistiche da sviluppare in Europa.



Nello studio di fattibilità della Ciclovía Olona Lura sono stati utilizzati come riferimento esempi progettuali del centro e nord Europa in modo da costruire un quadro di esperienze utili ad orientare efficacemente l'azione dei soggetti attivi sul territorio attraversato dalla ciclovía. L'adozione di quest'ottica europea è funzionale anche per poter posizionare il lavoro svolto all'interno della rete europea di itinerari ciclabili a lunga percorrenza definita Eurovelo, ideata e sviluppata dalla federazione ciclabile europea (ECF - European Cycling Federation).

L'itinerario che interessa maggiormente la Ciclovía Olona Lura è Eurovelo 5, ovvero la Via Romea Francigena, un itinerario di 3.900 km che unisce Londra a Brindisi e che coincide parzialmente con la Via Francigena il percorso che i pellegrini cristiani provenienti da nord seguivano per giungere a Roma. Eurovelo 5 guida il cicloturista attraverso una ricchezza territoriale, un patrimonio storico, culturale e paesaggistico straordinario e multiforme: dai South Bank londinesi, alle bianche scogliere di Dover attraverso il "Garden of England", dai luoghi dello sbarco in Normandia alla fiamminga e medievale città di Lille, e poi Bruxelles e le Fiandre, il Lussemburgo, Strasburgo e l'Alsazia, la Svizzera, il cuore delle Alpi, e infine l'Italia, dal Canton Ticino a Brindisi attraverso Milano e Roma. In Italia Eurovelo5 risulta sviluppata in minima parte, ma la realizzazione della Ciclovía Olona Lura consentirebbe di unire senza soluzione di continuità tutto il percorso tra Milano e Strasburgo saldandosi a nord al tratto svizzero di EV5 e alla Ciclovía Pedemontana

Alpina (Itinerario Bicalia BI12), ed a Sud alla ciclabile lungo il Naviglio Pavese andando quindi ad intersecare Eurovelo8 (la ciclovía Mediterranea) e la dorsale cicloturistica VENTO (da Venezia a Torino), ampliando la rete e l'offerta cicloturistica italiana ed europea. Una grossa opportunità sia in termini di visibilità che di fruibilità, per la ciclovía e per i territori attraversati.

Tante esperienze europee testimoniano proprio che laddove esiste un itinerario ciclabile ben interconnesso ad una più ampia rete di percorsi ciclabili le ricadute positive sui territori e le comunità sono sensibili e innescano un processo di ciclabilizzazione capace di amplificarne ulteriormente la portata. La rete Eurovelo costituisce l'armatura europea, ma una volta individuati i tracciati ciascuna regione/nazione produce itinerari caratterizzati anche da un branding locale indipendente. Questo aspetto è emerso da diversi casi studio presi in considerazione: ad una fase preliminare per la definizione globale del tracciato e lo studio della sua fattibilità sono seguiti progetti nazionali o interregionali volti alla realizzazione del tracciato e alla creazione di un'identità e di una riconoscibilità dello stesso, che va ben oltre quello promosso da Eurovelo.

Il cicloturismo risulta essere un'attività ricreativa diffusa e in crescita nel contesto europeo, un contesto in cui le distanze tra luoghi appaiono relativamente brevi e gli itinerari risultano densi di attrattive e punti di interesse. È inoltre un ottimo vettore di divulgazione culturale in grado di trasmettere,

itinerario europeo da Londra a Brindisi

interconnettere l'itinerario in una rete di percorsi ciclabili

motivi di complessità: territori ampi e numerosità di attori

attraverso l'identità delle sue rotte, la storia e i valori di un luogo e di un territorio; ogni ciclovie presa in considerazione mostra un'identità collegata ad un elemento naturalistico, storico o tematico capace di veicolare il patrimonio culturale dei territori attraversati.

Appare interessante rilevare alcune Invarianti emerse nei progetti analizzati: in tutti i casi la costituzione di un partenariato e la sua gestione sono elementi fondamentali. I partner sono coordinati da un capofila e sono responsabili, per competenza territoriale o tematica, di una parte specifica del progetto. In tutti i casi è stato condotto il coinvolgimento degli stakeholder locali in modo da ampliare la base preliminare ed intercettare le esigenze territoriali inesprese.

Un'altro elemento molto importante è l'aspetto promozionale e di comunicazione; l'approccio più diffuso consiste nella realizzazione di un sito web promozionale ed informativo di riferimento per i potenziali utenti finali.

Il coinvolgimento, nei partenariati, di operatori turistici ha in molti casi consentito di sviluppare prodotti turistici dedicati, ampliando la visibilità sia della ciclovie che dell'operatore turistico.

Dal punto di vista infrastrutturale è emerso che la maggior parte dei percorsi ciclabili viene sviluppata lungo tracciati/opere esistenti (ex- ferrovie, sentieri, alzeie, strade poderali, strade di servizio) e le realizzazioni ex-novo sono limitate a brevi tratti di congiunzione oppure a opere accessorie per garantire la sicurezza e la percorribilità dei tracciati.

Per la gestione e manutenzione del tracciato la soluzione più frequente contempla il coinvolgimento delle istituzioni locali (Uffici Turistici, Comuni, Province, Regioni) in alcuni casi coordinate da un ente o un ufficio di gestione dedicato.

I progetti inerenti il cicloturismo sono caratterizzati da un elevato grado di complessità dovuto all'ampiezza dei territori intercettati, alla numerosità dei soggetti coinvolti e all'interazione di molti fattori concorrenti e necessari al buon esito finale. Le progettualità devono essere in grado di interpretare questa complessità declinando in termini concreti la gestione integrata dei tanti elementi necessari al raggiungimento degli scopi prefissati.

Osservando l'evoluzione del dibattito pubblico ed istituzionale in Italia emerge un quadro incoraggiante. A livello nazionale è in discussione una proposta di legge per lo *"sviluppo della mobilità ciclistica e della rete nazionale di percorribilità ciclistica"* che punta proprio ad introdurre uno strumento, il *"piano generale per la mobilità ciclistica"*, per pianificare la rete nazionale e supportare tutti gli interventi a favore della mobilità in bicicletta.

Anche alcune Regioni hanno adottato piani e programmi volti allo sviluppo e potenziamento delle proprie infrastrutture cicloturistiche. A tali interventi si accompagnano poi strumenti di finanziamento che rappresentano l'interesse per la realizzazione infrastrutturale.

crescita dell'interesse sulla mobilità ciclabile

Cicloturismo

Il potenziale attrattivo del cicloturismo per residenti e turisti

Il cicloturismo è una forma di turismo focalizzata sulla bicicletta, come mezzo di trasporto e come scopo stesso della vacanza. In questa pratica turistica si può affermare che il viaggio coincide con la destinazione, venendo definito come *"travelling landscape"* (Grimshaw 1998).

Nel cicloturismo non esiste più la tradizionale meta turistica, sostituita dallo spostamento stesso, che fatto a velocità lenta e a misura d'uomo, consente di avvicinare ed incontrare luoghi e persone. Il cicloturista non attraversa frettolosamente i luoghi, ma si ferma ed entra in contatto con cultura e tradizioni, rappresentando una forma di turismo alla portata di tutti; bisogna saper andare in bicicletta, ma in generale non è necessaria una specifica preparazione sportiva. È sufficiente scegliere l'itinerario più adatto alla propria forma fisica, dosando pendenze e chilometri percorsi.

La diffusione del cicloturismo dipende dalla cultura associata alla bicicletta nei diversi luoghi: l'Italia la considera più come un mezzo per rilassarsi e praticare dello sport, mentre i paesi del Nord Europa vedono la bicicletta come un vero e proprio mezzo di locomozione. A seconda dei casi viene dunque indicato come turi-

simo sostenibile, turismo attivo o sportivo.

Il cicloturismo è molto importante per quei territori che, seppure interessanti, non sono attraversati dalle grandi direttrici del turismo, come le aree rurali e le piccole comunità.

Ma il cicloturismo non è solo un prodotto di turismo rurale e coinvolge anche paesi e grandi città: molte delle grandi mete turistiche europee (Amsterdam, Berlino, Copenaghen, Parigi,...) incoraggiano i visitatori a pedalare per visitare la città.

Con il termine cicloturismo dunque, si intendono più forme di turismo, anche molto diverse tra loro in termini di obiettivo della vacanza, caratteristiche e tipologia di servizi richiesti. Si spazia infatti da vacanze itineranti su piste ciclabili protette e rigorosamente pianeggianti, adatte alle famiglie con bambini anche piccoli, alla pratica sportiva, sia quella della bici da corsa che si svolge su strada (preferibilmente non pianeggiante), sia quella della MTB (mountain bike), che predilige l'immersione nella natura su percorsi sterrati anche molto accidentati. Le definizioni date raggruppano queste diverse tipologie, che hanno tutte la bicicletta come protagonista.

Profilazione dei cicloturistici effettuata dai tour operator:

Slow/city bike

Utenza variegata per età, coinvolge nuclei familiari con bambini. Ha bisogno di un'accurata organizzazione logistica generale e di percorsi ciclabili sicuri, è infatti il segmento a cui si rivolgono maggiormente i tour operator.

Bici da corsa

Uomini, dai 40 anni, che utilizzano la bicicletta per praticare sport su strada, non pianeggiante, molti chilometri vicino al luogo di residenza. Non coinvolgono i tour operator. Sono importanti le manifestazioni sportive.

Mountain Bike

Giovani, preferiscono percorsi natura e viaggi autorganizzati. Ai tour operator si sostituiscono le "scuole" di MTB che forniscono servizi di accompagnamento, noleggio bici, costruendo anche "bike park".

Valore economico

Non essendo una categoria registrata dalle statistiche Eurostat, non esiste una risposta certa alla domanda relativa al valore che assume in Europa il mercato del cicloturismo. La percezione generale è che sia in crescita malgrado la ridotta disponibilità di finanziamenti a livello regionale o locale.

l'impatto economico del cicloturismo a livello europeo è stimato in 44 miliardi di euro annui

Le stime di crescita non sono però uguali in tutta Europa: in paesi come l'Austria e la Francia il cicloturismo è importante e ancora in crescita, mentre in paesi come la Germania, la Danimarca e i Paesi Bassi e la Svizzera potrebbero essere arrivati alla sua saturazione.

Di seguito viene proposta la stima fatta, utilizzando i dati parziali a disposizione, nello studio richiesto dallo European Parliament's Committee on Transport and Tourism per valutare le sfide e le opportunità dello sviluppo di un network cicloturistico in Europa.

Il modello sviluppato, restituisce i seguenti risultati: in Europa ogni anno ci sono 2.295 milioni di viaggi cicloturistici, che producono un impatto economico totale stimato di 44 miliardi di euro/anno.

I paesi europei che vengono sempre citati come migliori destinazioni (o come principali mercati) per il cicloturismo sono Francia, Germania, Olanda, Danimarca, Svizzera e Regno Unito.

Ma più che le stime dei dati assoluti di fatturato relativi ai singoli Paesi, può essere utile fornire alcuni elementi di valutazione relativamente alla spesa media dei cicloturisti e come questa venga ripartita tra i diversi servizi.

Di seguito alcune evidenze.

1. Un'indagine alla Technische Universität Dresden mostra che il cicloturista spende il 20% in più rispetto al turista che si sposta utilizzando la macchina.
2. La spesa media giornaliera dei turisti che hanno frequentato le ciclabili trentine nell'estate 2009 si assesta tra i 65€ (turisti ciclisti, che usano la bici come un'opportunità per arricchire il pacchetto vacanza) e i 69€ (cicloturisti itineranti, ovvero turisti che usano la bici come scopo principale della vacanza).
3. La tariffa media di pernottamento per persona dei cicloturisti in vacanza in Italia si assesta tra i 35€/notte al Nord, 39€/notte al Sud e isole e oltre 40€/notte al Centro.
4. Per i cicloturisti che dormono fuori almeno una notte, la ripartizione della spesa è la seguente: 40% per l'alloggio, 30% per cibo e bevande, 15% per i trasporti, 15% per l'equipaggiamento (10% per l'acquisto e 5% per il noleggio).
5. Per i cicloturisti che fanno escursioni in giornata, la ripartizione della spesa è la seguente: 60% per cibo e bevande, 20% per trasporti, 20% per l'equipaggiamento (12,5% per l'acquisto e 7,5% per il noleggio).

Cicloturismo in Italia

Le caratteristiche dei cicloturisti italiani e stranieri che scelgono di trascorrere le loro vacanze in Italia sono state sintetizzate dall'ENIT (agenzia nazionale del turismo) in uno studio dal titolo "Il mercato del cicloturismo in Europa: politiche, andamenti e prospettive". Di seguito si propone una sintesi.

Il 61% dei cicloturisti è straniero e il 39% italiano. I cicloturisti optano soprattutto per le regioni del nord che offrono molti chilometri di piste ciclabili di qualità e numerosi servizi accessori. In queste regioni c'è una particolare affluenza di cicloturisti non solo nei mesi estivi ma anche in quelli immediatamente precedenti e successivi (ovvero marzo e aprile, settembre e ottobre).

A giugno, luglio e agosto, la percentuale di turisti stranieri che scelgono una vacanza cicloturistica in Italia si attesta al 60% del totale, contro il 40% di italiani. A maggio e settembre invece la percentuale scende intorno al 55%, mentre nel mese di aprile si registra un interesse maggiore da parte degli italiani, che rappresentano il 70% del totale dei cicloturisti presenti in quel periodo.

I cicloturisti, in genere, cercano solitamente standard e livelli di comfort medio-alti e in generale optano per strutture ricettive da 3 stelle in su.

In generale, i turisti che optano per una vacanza natura scelgono soprattutto: la classica struttura alberghiera (20,5%), l'agriturismo (19,5%), il B&B (18,5%), l'appartamento (14%), il campeggio (8,5%), il camper (11%).

La tariffa di pernottamento varia naturalmente da regione a regione e dal livello di comfort e di servizi scelto: ad esempio al Nord si spendono mediamente 35 euro per persona a notte al Sud e nelle isole circa 39 euro, al centro le tariffe per una stanza superano i 40 euro a notte.

Anche in tempi di difficoltà economica generale, i cicloturisti sono molto ben disposti a spendere, a patto di avere servizi di qualità elevata e su misura per le loro esigenze.

I cicloturisti cercano strutture ricettive che dispongano di locali chiusi e sicuri per la custodia delle bici aree attrezzate dove poter riparare o sistemare le biciclette, la presenza di personale competente che li sappia guidare ed orientare.

Tra i servizi considerati di primaria importanza c'è anche la presenza di una o più postazioni per poter accedere al web.

I cicloturisti (e più in generale i turisti natura) preferiscono consumare prodotti provenienti da agricoltura biologica, o biodinamica, e preparati secondo le tradizioni locali.

Principali prodotti cicloturistici:

Cycling holidays

almeno una notte fuori casa, la bicicletta è il principale scopo

Holiday cycling

la bici è una parte della vacanza, il turista alloggia nello stesso luogo per tutta la vacanza

Cycle day excursion,

utilizzo della bici al massimo per tre ore al giorno



Cicloturismo

forma di turismo e pratica sportiva focalizzata sulla bicicletta, come mezzo di trasporto e come scopo stesso della vacanza, il viaggio è importante quanto la destinazione poiché il cicloturista entra in contatto con la cultura e le tradizioni dei luoghi che attraversa

Chi sono i cicloturisti in Italia?



la Ciclovía Olona Lura può facilitare l'accesso dei cicloturisti stranieri in Italia



Fatturato del cicloturismo
escursioni giornaliere

Motivazione per fare cicloturismo

- 1° attività sportiva
- 2° contatto con la natura
- 3° flessibilità negli spostamenti
- 4° salute



Ciclovía per i residenti

infrastruttura ottimale per fare attività fisica



ideale per spostamenti inferiori ai 5 km che rappresentano il 30% della mobilità quotidiana

Benefici salute

utilizzare la bicicletta migliora la salute, incrementando la qualità della vita.

L'80% degli impatti economici riguarda la salute: 120 mrd di € quantificati in Europa



Economia della bicicletta

nel territorio dalla ciclovía vi è un'elevata densità imprenditoriale: 11 unità locali ogni 100 abitanti



nei territori che hanno investito molto nel turismo, il cicloturismo contribuisce a creare valore aggiunto



L'ITALIA È IL PRIMO PRODUTTORE EUROPEO DI BICICLETTE



Fatturato nazionale:
432 mln € vendite
280 mln € accessori
190 mln € riparazioni

nel 2013 settore in crescita + 22% rispetto all'anno precedente



più di 500 attività economiche connesse al tema della bicicletta nei comuni attraversati dalla ciclovía



+12% settore delle biciclette a pedalata assistita

Benefici Ciclovía



- 1 sviluppo economie escluse dalle grandi direttrici turistiche
- 2 aumento prezzi dei terreni situati nei territori attraversati
- 3 nascita nuovi operatori economici

- 4 settore cicloturistico ad alta intensità di lavoro
- 5 recupero ferrovie dismesse
- 6 recupero viabilità minore
- 7 destagionalizzazione turismo

Servizi cicloturisti



- 1 tour operator specializzati
- 2 ospitalità e ricettività bike friendly
- 3 nascita nuovi operatori economici
- 4 intermodalità treno-bici
- 5 noleggio biciclette e attrezzature

- 6 assistenza tecnica e medica
- 7 segnaletica
- 8 aree ristoro
- 9 cicloparcheggi
- 10 card e convenzioni
- 11 offerta culturale

Benefici della ciclabilità

Un sistema nel quale la bicicletta diventi complemento alla mobilità quotidiana e del tempo libero, può generare impatti positivi nel mitigare limiti del trasporto motorizzato. Il progetto europeo Sustramm raggruppa i vantaggi per individui, ambiente e comunità; individuando i benefici economici diretti e indiretti.

Per spostamenti al di sotto dei 5 km la bicicletta è il mezzo di trasporto più veloce (in Europa più del 30% di tutti gli spostamenti prevede una distanza inferiore ai 3 km e il 50% inferiore ai 5 km).

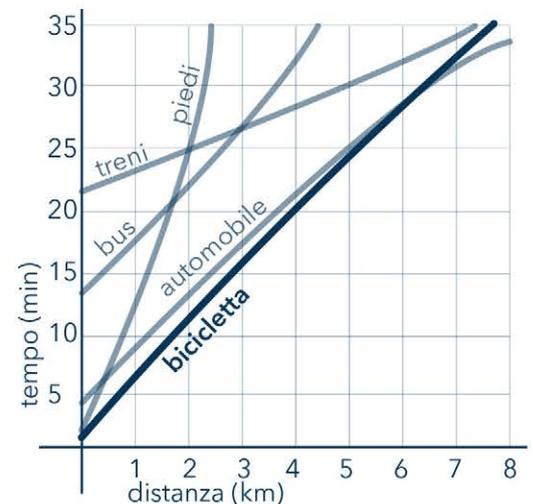
La bicicletta è un mezzo di trasporto ad alta efficienza energetica (l'utilizzo della macchina come mezzo di spostamento copre più di 1/3 del quantitativo totale di energia utilizzato da una famiglia) Il raggio di azione consentito dalla bicicletta aiuta a soddisfare i bisogni delle persone anziane: nell'Unione Europea la percentuale di persone over 65 è destinata a crescere del 33% entro il 2030 (da 16,7 milioni del 2008 a 22,3 milioni nel 2030) ed è dunque necessario considerare con attenzione la mobilità delle persone anziane all'interno della pianificazione del sistema di trasporti futuro. Il raggio di azione delle persone in pensione si aggira di solito intorno ai 5 km (contro i 18 km della fascia di popolazione dei più giovani); queste persone sono inoltre più propense a spostarsi camminando oppure usando la bicicletta e i mezzi pubblici. L'utilizzo della bicicletta migliora la salute e può estendere la durata della vita: infatti la bicicletta diminuisce l'inquinamento da traffico (che causa più morti di quanti ne causino gli incidenti

stradali) e aumenta l'esercizio fisico (600.000 persone ogni anno in Europa muoiono in conseguenza di un insufficiente esercizio fisico). Non bisogna trascurare il fatto che usare la bicicletta è un'attività fisica ideale perché può essere perfettamente integrata nella quotidianità: per esempio un viaggio in bici di 15 minuti ogni giorno (per andare a lavorare, per fare shopping,...) soddisfa le raccomandazioni di movimento per gli adulti senza aggiungere ulteriore attività fisica.

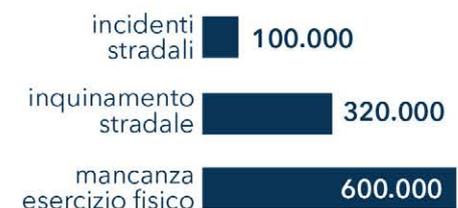
Un ampio studio danese sulla salute basato sulle risposte dei partecipanti relativamente alla loro attività fisica ha rivelato che coloro i quali si recano al lavoro in bicicletta hanno un tasso di mortalità più basso (dal 20% al 28%). Molti dei benefici per la salute generati dall'utilizzo della bicicletta sono particolarmente evidenti nei contesti urbani nei quali la vita sedentaria da un lato e l'accesso al cibo economico ma poco salutare dall'altro sono fattori che, aumentando l'obesità, agiscono negativamente su diabete e malattie cardiocircolatorie. Infine, uno studio condotto a Copenhagen mostra che il numero di ciclisti presenti sulle strade è correlato negativamente con il numero di ciclisti incidentati.

benefici per gli individui

efficacia dei trasporti nel rapporto spazio/tempo



cause della mortalità annuale in Europa



benefici per l'ambiente

Non producendo alcuna emissione di inquinanti nell'aria, la bicicletta è il mezzo di locomozione più pulito.

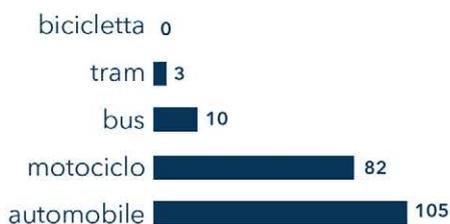
La bicicletta crea spazio, poiché ne occupa molto meno di una macchina; ogni posto macchina costa dai 4.000 ai 16.000€, a seconda che si tratti di parcheggi scoperti o sotterranei. Per contro, un'aera parcheggio per 8/10 biciclette costa dai 1.000€ ai 1.300€ (nell'ultimo caso si tratta di uno spazio coperto in una stazione per bici, dunque un posto sicuro paragonabile per le auto ai parcheggi sotterranei). Inoltre, nell'arco di tempo di un'ora, in una strada di 3,5 metri di larghezza possono passare 2.000 macchine ma 14.000 bici: il che significa anche che, incentivando l'utilizzo della bicicletta, per lo stesso numero di utilizzatori si potrebbero avere meno strade o strade più strette (dunque meno consumo di suolo).

Il cicloturismo favorisce il recupero di viabilità minore esistente, attraverso la manutenzione degli argini dei fiumi, delle alzaie, delle strade di servizio dei corsi d'acqua artificiali, il recupero dei manufatti, dei sedimenti e delle stazioni delle linee ferroviarie dismesse, la valorizzazione di strade vicinali e interpoderali. Il cui recupero di queste parti di territorio andrà a beneficio non solo dei cicloturisti

ma in generale di chi ama la mobilità dolce.

Il turismo, in generale, contribuisce alle emissioni di gas climalteranti principalmente attraverso il trasporto da e verso la destinazione (75% delle emissioni totali legate al turismo), in funzione della distanza e della tipologia di trasporto scelto e attraverso l'alloggio (20% delle emissioni), in funzione della tipologia e della qualità dell'alloggio (dalle piccole pensioni e b&b ai grandi alberghi). Rispetto ai turisti mainstream, i cicloturisti contribuiscono meno al riscaldamento globale: scelgono infatti destinazioni più vicine (minori distanze e dunque minor utilizzo dell'aereo e maggior utilizzo del treno) e alloggi più sostenibili (per esempio, sempre nel caso dei cicloturisti tedeschi che percorrono lunghi tratti, un cicloturista rispetto ad un turista mainstream emette il 32% in meno). Inoltre, relativamente alle attività che si praticano a destinazione, i cicloturisti trascorrono più tempo pedalando rispetto ai turisti mainstream. Tutto ciò in relazione alla tipologia di cicloturista: gli escursionisti giornalieri utilizzano molto di più la macchina per raggiungere le più popolari ciclovie, i cicloturisti che dormono fuori casa e che si servono maggiormente dell'intermodalità bici/trasporto pubblico.

emissioni di tutti gli inquinanti per persona al chilometro



la letteratura USA riporta che i quartieri accolgono con favore le piste ciclabili perché portano turismo, aperti e opportunità di aree ricreative senza traffico. Il Ministero del turismo francese nel 2007 ha indicato che i prezzi dei terreni sono cresciuti in aree vicine a piste ciclabili ben utilizzate.

Il cicloturismo, a seguito dell'attraversamento lento dei territori, aumenta le possibilità di scambi culturali, le ciclovie possono divenire uno strumento agevole e sicuro per politiche rivolte all'educazione ambientale e civica.

L'utilizzo della bicicletta riduce la congestione dovuta al traffico (che costa all'Europa circa l'1% del GDP - Gross Domestic Product - ogni anno); a Londra, Colonia, Amsterdam e Bruxelles gli automobilisti spendono più di 50 ore all'anno bloccati nel traffico, mentre a Utrecht, Manchester e Parigi spendono più di 70 ore.

Il cicloturismo favorisce la nascita di nuovi operatori, professionalmente molto preparati, come le guide cicloturistiche.

Come sintetizzato nella tabella sottostante, stime fatte a livello europeo dicono che il settore del cicloturismo, paragonato agli altri settori economici relativi alla bicicletta (produzione, vendita, riparazione, creazione di infrastrutture,...), è da un lato quello

che assorbe più personale (in termini di full time equivalent totali), dall'altro è tra quelli che in uno scenario di raddoppio della ciclabilità aumenterebbe (in percentuale) maggiormente i posti di lavoro (secondo solo al settore dei servizi per la ciclabilità).

E' stato dimostrato da uno studio ECF - European Cyclists' Federation - che l'intensità del lavoro (Full Time Equivalent per milione di euro di fatturato) è più alta per il settore della bicicletta che per i settori degli altri mezzi di trasporto a motore.

Inoltre si ripropongono per la comunità tutti i benefici per la salute precedentemente sintetizzati come vantaggi per l'individuo.

benefici per le comunità

intensità di lavoro tra ciclabilità ed altri settori (FTE)

	ciclabilità	altri mezzi
produzione	4,89	motori 1,63 navigazione 4,07 aeronautica 3,9
commercio	5,42 (biciclette) 8,13 (accessori)	motori 1,19
manutenzione	5,23	motori 7,59
infrastruttura	7,33	generale 5,73

benefici economici diretti ed indiretti

Per molti viaggi finalizzati allo shopping, la bicicletta è un mezzo di trasporto adatto: uno studio del 2009 a Graz (Austria) ha dimostrato che nel 70% dei casi una bicicletta con un cestino sarebbe sufficiente a trasportare la spesa fatta. Le persone che usano regolarmente la bici hanno un potere di acquisto più elevato: rispetto a chi usa la macchina, chi va a fare la spesa in bici spende meno ad ogni viaggio ma effettua molti più viaggi in una settimana: uno studio condotto a Munster (Germania) conferma che i ciclisti spendono per fare shopping 10€ in più al mese degli automobilisti. Un altro studio condotto a Berna (Svizzera) dimostra che i ciclisti spendono in media 7.500€/mq (superficie del negozio) all'anno mentre gli automobilisti 6.625€/mq/anno.

Le ciclabili rendono possibile lo sviluppo di economie tagliate fuori dalle grandi direttrici del turismo, in territori marginali ma interessanti (per esempio aree rurali, e piccole comunità), dove si attivano i settori ricettività, ristoro, artigianato, riparazione, noleggio, editoria, tour operator bike.

Il cicloturismo rappresenta inoltre un'opportunità per la destagionalizzazione nei periodi primaverili ed autunnali; infatti in un clima come quello presente in Italia, i mesi migliori per una vacanza ci-

cloturistica generalmente sono marzo, aprile, maggio e poi, ancora, settembre e ottobre, tutti mesi che rappresentano la bassa stagione per un albergo, soprattutto nelle località balneari o lacustri.

Il cicloturismo conquistando sempre maggiori consensi fra i popoli del Nord Europa, rappresenta una possibilità di aumento di arrivi e presenze dei turisti stranieri. Supportare l'utilizzo quotidiano della bici sostiene: il cicloturismo, stimando a livello europeo un fatturato totale di 44 miliardi di euro; la produzione delle biciclette che in Europa ha un fatturato di 18 miliardi di euro. Inoltre, molti dei benefici elencati nei paragrafi precedenti, relativamente ad individui, ambiente e comunità, possono essere monetizzati (box a lato).

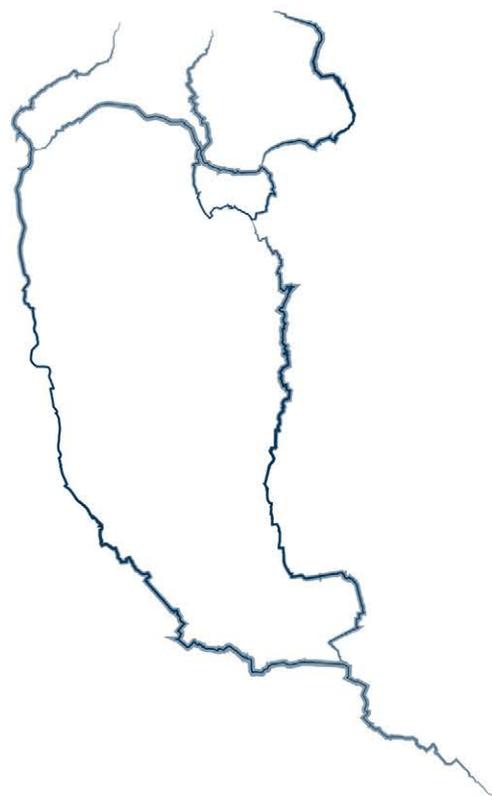
Si osserva che i benefici economici più rilevanti (80% del totale) si concentrano sul tema della salute. I più ampi benefici sulle comunità locali (ovvero il miglioramento della qualità della vita dovuto ad una più elevata accessibilità, il miglioramento della qualità del patrimonio pubblico, l'aumentata interazione tra i residenti, il miglioramento nella vitalità del centro delle città,...) non sono stati monetizzati (e dunque non sono inclusi in questa valutazione) per mancanza di dati.

monetizzazione dei benefici connessi alla ciclabilità

benefici in Europa	143,2 - 155,2 miliardi di euro
salute	114-121
congestione	24,2
carburante	1,7-5,8
emissioniCO2	1,4-3
inquinamento aria	0,9
inquinamento acustico	0,3

Ciclovia Olona Lura

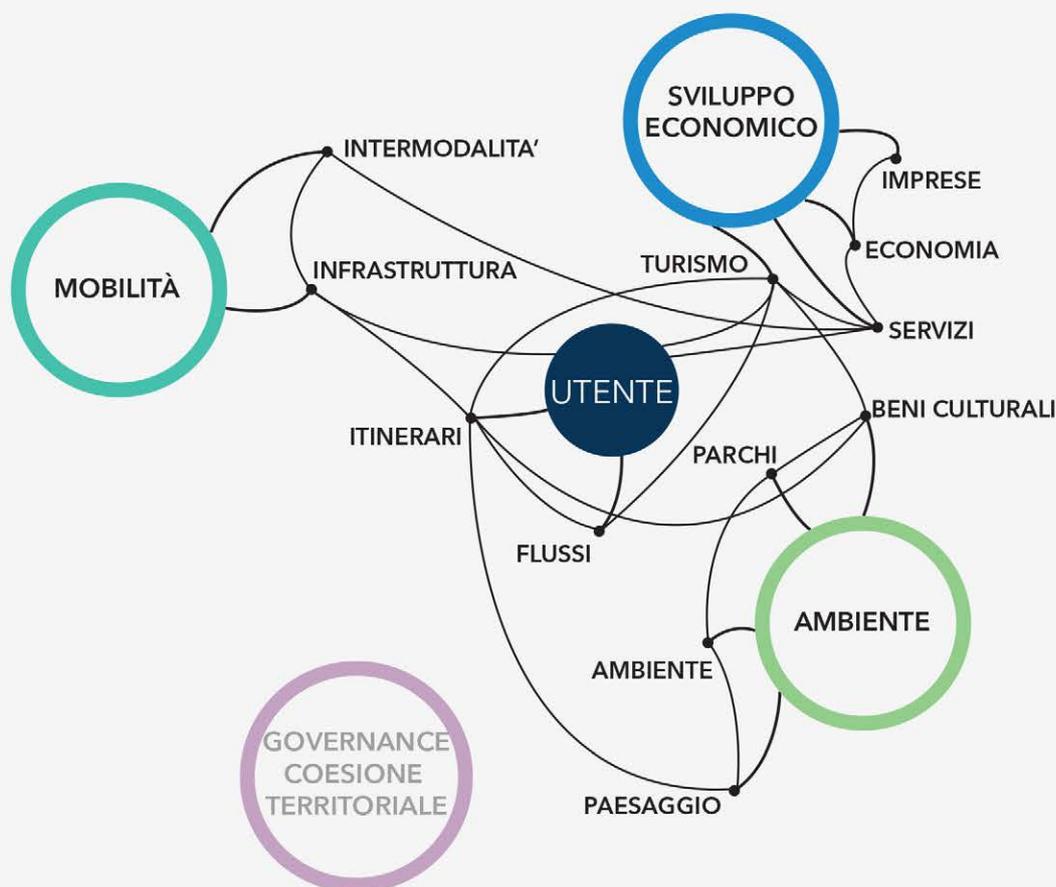
infrastruttura, intermodalità, segnaletica
servizi economici, turismo, paesaggio



Lo studio di fattibilità ha analizzato una varietà di elementi strutturali e di fenomeni legati alla costruzione della Ciclovia Olona Lura.

Questa analisi individua i temi principali e favorisce l'emersione delle relazioni di reciprocità tra tutti gli elementi coinvolti.

Indice visuale che guiderà l'interpretazione delle relazioni e dei temi connessi alla ciclovia.





Uno degli scopi dello studio di fattibilità è analizzare la consistenza di un'ampia varietà di elementi strutturali e di fenomeni potenzialmente interessati dall'esistenza della Ciclovía Olona Lura. Questa

analisi si fonda, oltre che sulla fotografia dei temi, anche sull'emersione di una serie di relazioni di reciprocità, più o meno evidenti, tra tutti gli elementi coinvolti.

L'attività di osservazione si è configurata come una pratica di lenta ricucitura paziente, funzionale ad alimentare il dibattito per la definizione della Ciclovía Olona Lura. In questa fotografia lo stato dell'arte verrà interpretato, consentendo l'emersione dei punti di forza e di debolezza per consentire la successiva nascita di un sistema unitario di interventi, anche di tipo puntuale e settoriale, in grado di favorire l'approccio integrato e sistemico previsto per la ciclovía.

I fenomeni di seguito descritti riguardano un insieme di temi che coinvolgono la scala vasta territoriale con geografie di volta in volta differenti, con una pluralità di attori dotati di strutture organizzative diverse, anche fuori del campo degli interventi istituzionali. Appare dunque evidente che il sistema che si sta delineando debba considerare tutti questi aspetti, valorizzando le risorse materiali ed immateriali di ogni fenomeno, per facilitare ogni relazione funzionale all'emersione del sistema, o meglio l'ecosistema, della Ciclovía Olona Lura.

INDICE

01

Itinerari ciclabili esistenti

02

Flussi cicloturistici

03

Infrastruttura

04

Tratti critici

05

Intermodalità

06

Paesaggio

07

Beni culturali

08

Ambiente

09

Flussi turistici

10

Servizi al cicloturista

11

Economia del territorio

12

Economia della bicicletta

Itinerari ciclabili esistenti

unire gli itinerari esistenti in un unico anello cicloturistico tra i due fiumi

Sul fronte infrastrutturale il territorio dell'Olona Lura appare molto avanzato, nel corso degli anni sono state realizzate diverse infrastrutture e molte iniziative hanno contribuito a radicare una consapevolezza istituzionale sulle potenzialità della mobilità ciclabile.

Troviamo soluzioni eccellenti nel territorio varesotto con la Pista Ciclabile della Valle Olona lunga 20 km da Castiglione Olona a Castellanza realizzata dalla Provincia di Varese, nel territorio milanese il PLIS Parco di Mulini sta realizzando una pista ciclabile in sede propria lunga 10 km tra Legnano e Nerviano, da anni appare consolidato l'itinerario in sede propria lungo il Canale Villoresi che si innesta nella Via d'Acqua Nord di Expo, una pista ciclabile lunga 10 km che lambisce il Comune di Arese, passando in territori comasco il Parco del Lura ha realizzato una serie di infrastrutture tra di loro coordinate che hanno definito una dorsale in grado di connettere Cadorago a Saronno, più a nord lungo il Lago di Como tra Cernobbio e Como esiste invece un itinerario ciclabile protetto lungo il lungo lago.

Questo elenco descrive le principali arterie ciclabili esistenti nel territorio dell'Olona Lura, si tratta di itinerari eccellenti che, essendo voluti e realizzati dalle istituzioni locali rispondono giustamente a dinamiche locali e non consentono una percorribilità alla scala vasta su lunghe tratte. La Ciclovia Olona Lura ha invece come obiettivo la chiusura di un'unica infrastruttura di oltre 160 km in grado di legare tra di loro queste tratte all'interno di un unico scenario che possa incrementare i flussi di utilizzo e sviluppare economie attivate come risorsa diretta ed indotta. Ad integrazione di questi percorsi esiste una maglia di piccole infrastrutture locali realizzate nel tempo dai Comuni che interessano una varietà di tipologie viarie quali piste ciclabili in sede propria, corsie ciclabili, alzaie ed argini fluviali.

Il progetto della Ciclovia intende operare delle ricuciture per connettere i grandi itinerari alla maglia locale al fine di individuare un'unico tracciato prioritario, definito come una dorsale cicloturistica, alla quale poter in seguito connettere altri percorsi utili a definire una rete territoriale.

Nel territorio sono inoltre presenti dei tratti ferroviari dismessi e abbandonati per ragioni antieconomiche (Ferrovia della Valmorea e tratta Malnate-Grandate). Dalla dismissione ferroviaria spesso queste arterie vengono rigenerate sotto forma di interventi a favore della ciclabilità, dopotutto la progettazione ferroviaria richiede caratteristiche tecniche che ben si adattano alle necessità delle infrastrutture ciclabili quali itinerari protetti, bassa pendenza, continuità e linearità.

diversi itinerari a media percorrenza lungo i due fiumi

la ciclovia lega gli itinerari esistenti all'interno di uno scenario unitario, incrementando i flussi

potenziale delle ferrovie dismesse

1 - Ciclopista Valle Olona

Itinerario di 20km lungo la ferrovia dismessa della Valmorea da Castiglione Olona a Castellanza.

2 - Itinerario Parco del Lura

Itinerario di 28km che connette il Parco del Lura da nord a sud da Bulgarograsso al Canale Villoresi.

3 - Ciclabile Parco dei Mulini

Itinerario di 10km in fase di realizzazione da Legnano a Nerviano.

4 - Via D'Acqua Nord

Itinerario di 8km dal Parco delle Groane conduce ad Expo.

5 - Ciclabile del Villoresi

Itinerario di diversi chilometri dal fiume Ticino all'Adda, interseca la Ciclovía Olona Lura nella zona sud.

6 - Lungolago di Como

Itinerario di 2,5km da Cernobbio a Como su marciapiede lungolago adatto anche le biciclette.

7 - Piste urbane Milano

Piste ciclabili interne alla città di Milano in grado di connettere il sito di Expo.

8 - Itinerario svizzero di Eurovelo5

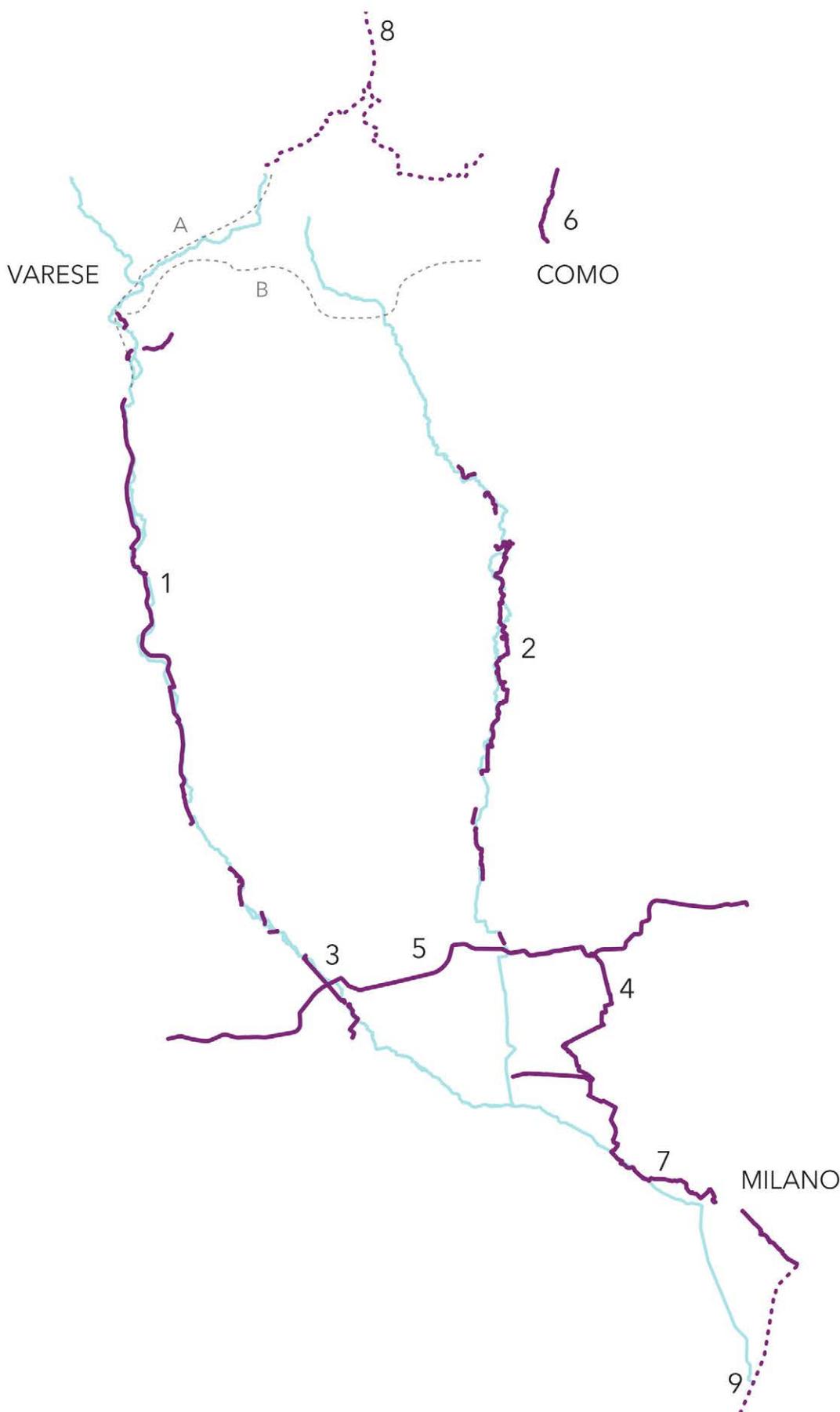
Tratto svizzero dell'itinerario Eurovelo5 (Londra-Brindisi), già esistente da Strasburgo a Chiasso.

9 - Alzaia del Naviglio Pavese

Itinerario ciclabile lungo il Naviglio Pavese da Milano a Pavia, in connessio alla dorsale Vento (Venezia-Torino).

Ferrovie dismesse

A - ferrovia della Valmorea
B - tronco ferroviario Malnate-Grandate



Flussi cicloturistici

ciclovía come anello di chiusura di itinerari territoriali esistenti

La Ciclovía Olona Lura si inserisce in un territorio attraversato da una serie di percorsi ciclabili promossi da Province, Parchi Regionali e Parchi Locali, con diverse proiezioni che si estendono in un territorio più esteso. Questa infrastruttura può dunque porsi quale elemento di connessione tra questi diversi itinerari esistenti alla scala regionale, favorendo la mobilità ciclabile di un territorio ben più vasto di quello sul quale si concentra il progetto, contribuendo a definire un sistema unitario in grado di incrementare il valore aggiunto della fruizione territoriale.

Analizzando i flussi lungo le due aste fluviali appare fattibile la possibilità di definire un anello ciclabile principale di oltre 160 km, che unisce i territori di Como, Milano e Varese con tre prolungamenti naturali che, partendo dalle tre città, possano connettersi al lago di Lugano, al lago di Como ed al sistema della ciclabilità milanese.

Il percorso della ciclovía, sul lato del torrente Lura, costituisce parte integrante della dorsale europea Eurovelo 5 "Via Romea - Francigena" che connette Londra a Brindisi per 3.900 km. Attualmente è già esistente per oltre 600 km da Strasburgo fino a Basilea e da lì per tutta la Svizzera, passando anche per il Lago di Lugano fino ad interrompersi al confine con l'Italia a Chiasso. La realizzazione della Ciclovía Olona Lura connetterebbe tutto il suo territorio a questo itinerario mettendo inoltre in relazione Milano a Strasburgo. Con questa peculiarità la ciclovía potrebbe costituirsi come la porta di accesso del cicloturismo straniero. La ciclovía termina a Milano alla connessione con la dorsale cicloturistica VENTO, un progetto di 670 km che intende connettere Venezia a Torino lungo il fiume Po. Tale itinerario è parte integrante di un altro tracciato di interesse internazionale, Eurovelo 8, che unisce tutta la costa del Mediterraneo da Gibilterra ad Atene.

All'itinerario si connettono poi diversi Percorsi Ciclabili di Interesse Regionale: il già citato PCIR 5 "Via dei Pellegrini - Via per l'Expo" (162 km), il PCIR 2 "Via Pedemontana Alpina" (800 km) che prevede un'estensione ben più ampia mettendo in connessione tutto l'arco pedemontano tra Brescia, Bergamo, Como, Varese, il PCIR 14 "Greenway Pedemontana" (68 km) che unisce l'Olona al Lura, il PCIR 6 "Villoresi" (223 km) lungo l'omonimo canale dove è già attivo un itinerario di 85km. Nell'ambito degli studi di fattibilità Brezza, la Ciclovía Olona Lura si potrebbe ben integrare con la proposta sul fiume Ticino (tramite la ciclabile dei tre laghi di Varese) e sul fiume Lambro. A livello locale costituiscono estremo interesse gli itinerari Landscape Expo Tour (LET) a Parabiago ed Arese incrementando la fruizione culturale.

connettere grandi itinerari esistenti o in progetto per incrementare i flussi

porta d'accesso al cicloturismo internazionale lungo Eurovelo5 Strasburgo-Milano

saldare gli itinerari locali per creare una maglia regionale



Masterplan Ciclovía Olona Lura



Infrastruttura

analisi del tracciato infrastrutturale esistente e da progettare

La ciclovia, per poter essere considerata tale, necessita dell'esistenza di un'infrastruttura ciclopedonale in grado di consentire la mobilità dei fruitori. All'interno del territorio sono presenti diverse situazioni infrastrutturali. Alcuni luoghi presentano l'esistenza di percorsi eccellenti, altri contesti necessitano ancora di investimenti iniziali.

Le infrastrutture devono necessariamente essere di qualità e realizzate in modo professionale, viceversa si rischierebbe di effettuare investimenti non sostenibili ed approssimativi che disperdano energie positive. Tali infrastrutture dovrebbero essere totalmente in sede propria, consentendo un uso promiscuo soltanto per tratti limitati ed a basso volume di traffico.

La scelta dell'itinerario è ricaduta su sedimi prevalentemente non stradali quali stradi campestri da riqualificare nell'ottica della ciclovia. Il percorso e l'infrastruttura dovrebbe essere riconoscibile, non unicamente in relazione alla cartellonistica ma anche in base all'infrastruttura stessa. Il percorso è stato studiato per collegare i luoghi interessanti, dotati di qualità paesaggistica, storia o patrimonio culturale; seguendo il più possibile il tracciato dei bacini idrici del territorio e lungo le ferrovie dismesse che connettevano il territorio dell'Oloni Lura.

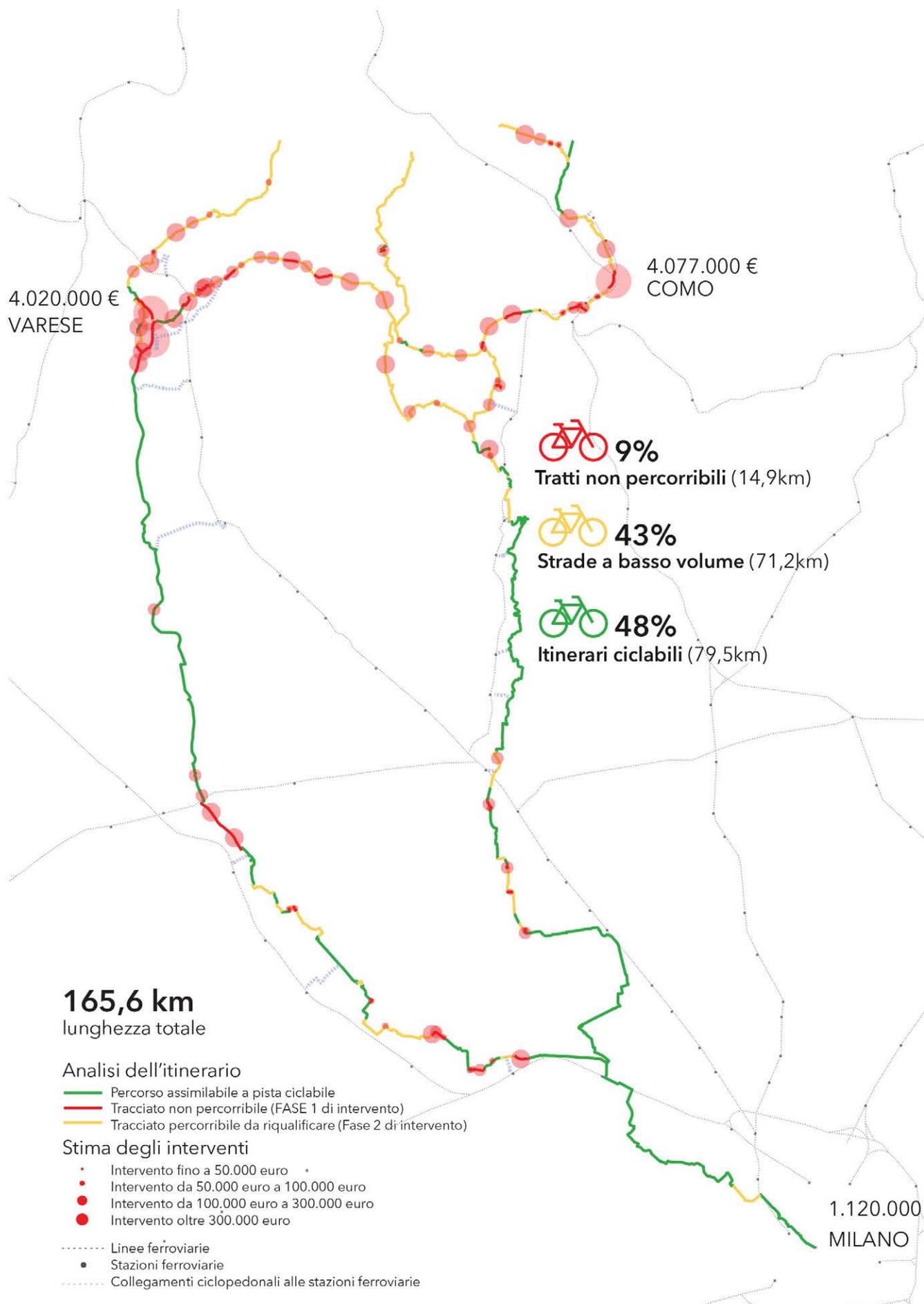
L'analisi dell'infrastruttura si è composta di tre attività: inizialmente è stata operata una ricerca nelle banche dati dei tratti ciclabili esistenti, delle ex ferrovie, delle strade dismesse, delle connessioni intermodali; successivamente sono stati svolti diversi sopralluoghi nel territorio per effettuare dei rilievi tipologici volti ad individuare le geometrie ed i fondi stradali delle infrastrutture esistenti e dei tratti mancanti. Per ciascun luogo è stato costruito un repertorio fotografico georeferenziato, da ultimo a fronte dell'analisi sul campo sono stati organizzati svariati incontri con attori del territorio per verificare le informazioni ricostruite.

Il rispetto di queste indicazioni produce percorsi ciclabili attrattivi, sicuri e continui; costituendo un'importante premessa per incrementare l'uso della bicicletta nella mobilità locale e per la fruizione turistica. La pianificazione di infrastrutture ciclopedonali deve considerare molteplici esigenze quali la sicurezza, il confort, l'intermodalità. Il team di progetto si è focalizzato sugli elementi strutturali della ciclovia quali i fondi stradali, le geometrie tecniche, la potenziale connessione intermodale, individuando itinerari in grado di mantenersi in equilibrio tra facilità di intervento e paesaggio circostante.

**infrastrutture
di qualità
in sede propria**

**tracciati su strade
secondarie per
connettere
luoghi attrattivi**

**sicurezza
confort
intermodalità
paesaggio**



Tratti critici

segmenti prioritari di intervento per la chiusura dell'anello ciclabile

A fronte di un ampio panorama di infrastrutture esistenti e di qualità, vi sono invece alcuni ambiti geografici attualmente sguarniti di tratti ciclabili e con diverse problematicità territoriali, orografiche, infrastrutturali connesse al loro attraversamento.

Le problematiche, meglio evidenti nella mappa riguardano parti della ciclovia tra Castellanza e Legnano dove il territorio limitrofo al fiume Olona è stato totalmente urbanizzato, l'attraversamento della città di Como, la totale riqualificazione dell'ex-ferrovia Malnate-Grandate ed il nodo della piana di Lozza, ricco di svincoli stradali.

Parallelamente esistono molteplici punti lungo la ciclovia che risultano attualmente non percorribili e privi di ogni tipologia di infrastruttura di connessione, durante i rilievi sul campo sono stati individuati dei percorsi lungo i quali sviluppare nuove infrastrutture, si tratta in prevalenza di piccole distanze ed attraversamenti stradali.

Altri contesti presentano strade a basso volume di traffico od itinerari campestri che consentono già oggi una percorribilità ciclabile. Questi tratti, pur non raggiungono gli standard nella loro interezza, non possono essere considerati come criticità in quanto consentono all'infrastruttura di essere chiusa nel breve periodo; restituendo un'immagine di unitarietà, in questi tratti si agirà in una seconda fase fortemente tesa alla loro valorizzazione (*nella mappa tratti gialli*).

Un'infrastruttura viene considerata tale se riesce ad essere immaginata dagli interlocutori nel suo insieme. Una segnaletica in grado di coinvolgere in un unico disegno unitario i cartelli direzionali, i pannelli informativi, le brochure di presentazione, il sito web ed ogni altro elemento visivo può contribuire a far nascere l'infrastruttura nell'immaginario dei fruitori residenti e dei cicloturisti. A livello nazionale è assente un'indicazione unitaria, pertanto le amministrazioni hanno provveduto a realizzare segnali locali prendendo spunto da altre esperienze.

Anche all'interno della Ciclovia Olona Lura si nota una diversità nella tipologia dei cartelli direzionali, questo è un fattore di elevata criticità in quanto incrementa la difficoltà nel percepire un'immagine coordinata. Peraltro tale criticità potrebbe acuirsi nel momento in cui si progettasse una rete di ciclovie più ampia, come previsto dal Piano Regionale della Mobilità Ciclistica, nella quale le segnaletiche inserite all'interno della ciclovia contribuissero ad incrementare il problema della caoticità dei cartelli. Appare pertanto coerente adottare lo standard regionale e, meglio ancora quello nazionale attualmente in discussione in parlamento.

**Castellanza-Lignano
un territorio totalmente
urbanizzato**

**piana di Lozza
un nodo da sciogliere**

**Malnate-Grandate
recuperare il sedime
della ferrovia dismessa**

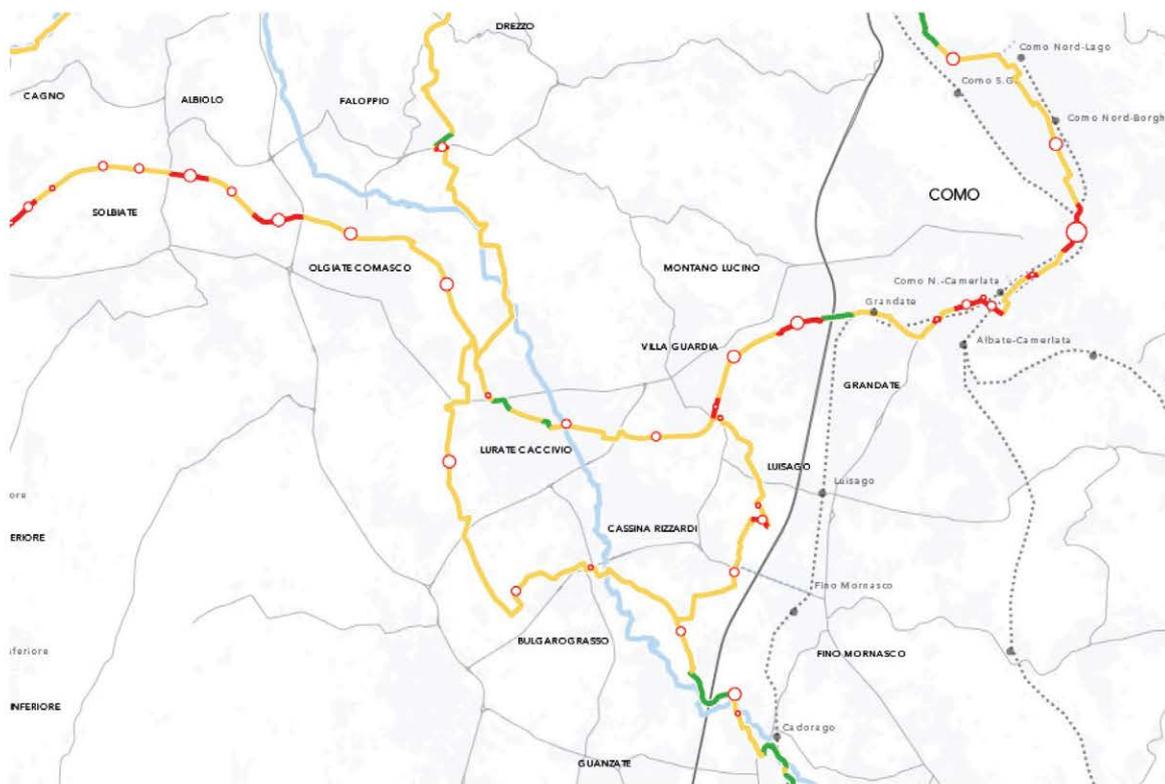
**attraversare Como
per arrivare al lago**

**segnaletica incoerente
ed estemporanea
priva di un'immagine
coordinata**



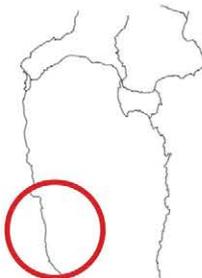
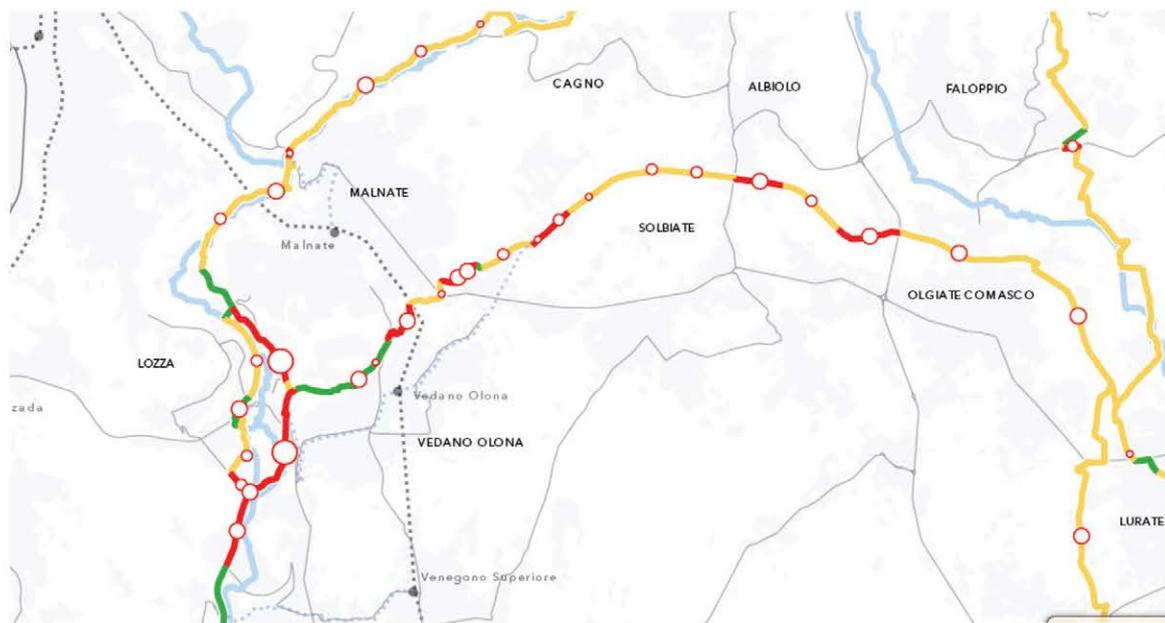
Attraversamento di Como

ex ferrovia Malnate-Grandate



Piana di Lozza

ex ferrovia Malnate-Grandate



Castellanza
Legnano



Intermodalità

ampliare il territorio della ciclovìa attraverso altri mezzi di trasporto

La mobilità ciclabile del territorio e l'utilizzo di una dorsale cicloturistica deve necessariamente integrarsi con altre modalità di trasporto pubbliche. I residenti ed i cicloturisti potrebbero utilizzare una serie di elementi strutturali del sistema della mobilità collettiva per gli spostamenti iniziali delle loro esperienze ciclabili, accorciare gli itinerari o sperimentare forme di intermodalità intelligenti. Per consentire una effettiva fruizione dell'itinerario ciclabile è stato necessario verificare quanto questo sia connesso al sistema del trasporto collettivo, garantendo l'accesso della bicicletta ai mezzi di trasporto già esistenti nel territorio, connessi in sicurezza alla dorsale cicloturistica. L'intermodalità non significa unicamente consentire percorrenze combinate a più mezzi di trasporto ma dotare alcuni luoghi fisici di servizi permanenti studiati per le esigenze degli utenti in bicicletta (bicistazioni, rastrelliere, parcheggi sicuri, punti informativi, ciclofficine). Treno, metropolitana e traghetto diventano tre elementi che possiamo incontrare lungo la Ciclovìa Olona Lura.

L'utilizzo del trasporto ferroviario, offrendo maggiori soluzioni intermodali, risulta il sistema più comunemente integrato in esperienze ciclabili. Le stazioni ferroviarie diventano dunque dei luoghi nei quali accorciare i tempi della mobilità a misura d'uomo e spostarsi nel territorio attraverso un programma personalizzato. La Ciclovìa Olona Lura giova della presenza di una rete ferroviaria che connette diverse località lungo il suo percorso. Inoltre l'integrazione treno-bici rappresenta un'alternativa valida per gli spostamenti pendolari e metropolitani, la ciclovìa potrebbe dunque porsi quale elemento di fruizione quotidiano per i pendolari che utilizzano il trasporto ferroviario per raggiungere la città di Milano, contribuendo la promozione della mobilità sostenibile per gli spostamenti casa-lavoro.

Si è citata la fruizione quotidiana di Milano, che potrebbe avvenire anche in una direzione inversa, utilizzando un secondo sistema di trasporto: la Metropolitana Milanese, connessa con la ciclovìa a Rho, che potrebbe consentire un uso della ciclovìa per i residenti nel capoluogo lombardo, incrementando i flussi di utenti, per la fruizione cicloturistica dei finesettimana.

Il Lago di Como è direttamente connesso alla dorsale cicloturistica e proseguendo lungo l'itinerario elvetico si unisce anche al Lago di Lugano. Questo rappresenta una grande opportunità per la promozione della ciclovìa, permettendo agli utenti della ciclovìa di raggiungere località ad elevata vocazione turistica lungo il Lago di Como, inoltre il trasporto lacustre favorirebbe l'accessibilità ai residenti lungo le sponde del lago.

nell'Olona Lura esiste la più alta concentrazione di sistemi di trasporto del Paese, integrabili con la ciclovìa

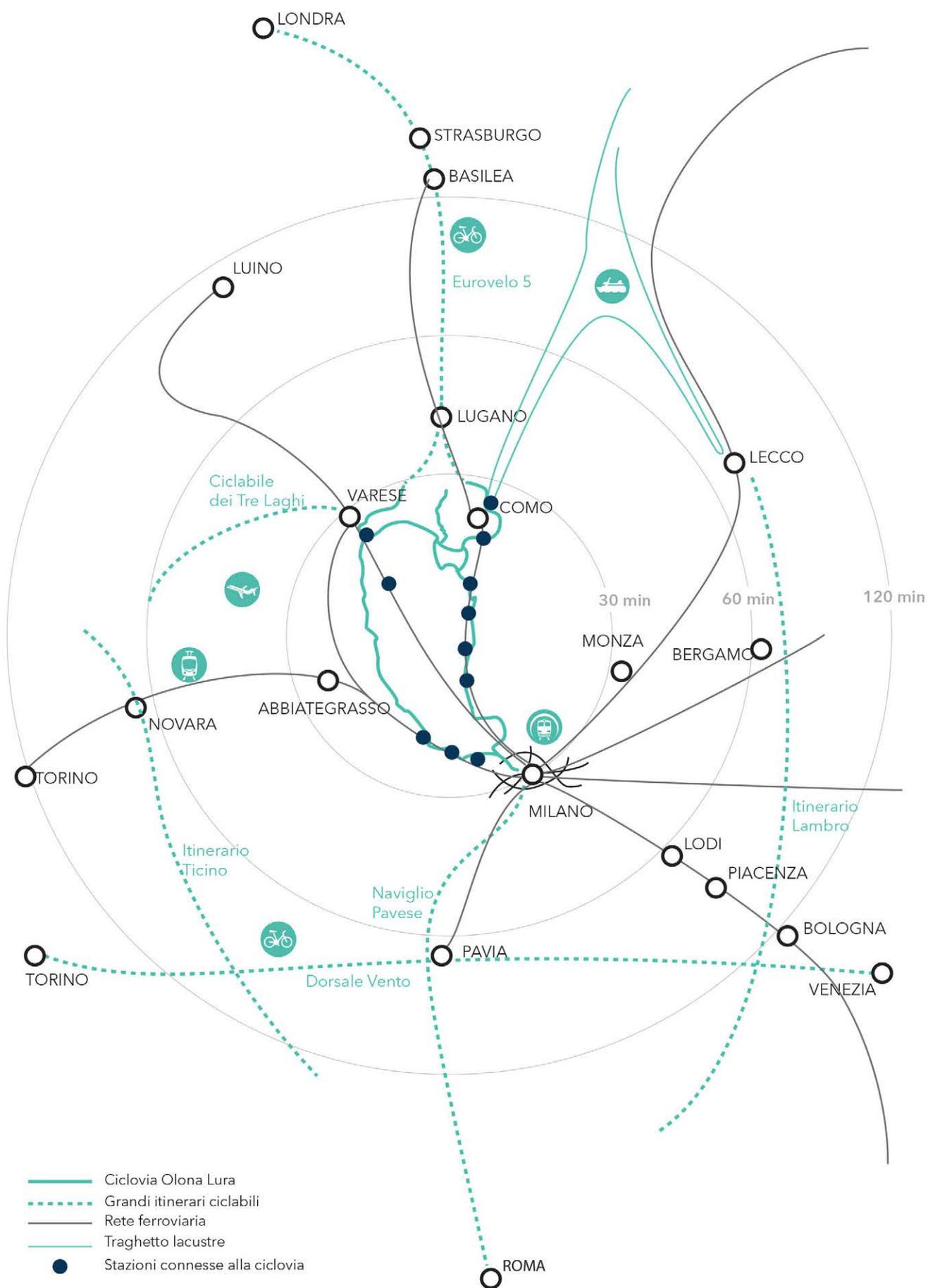
trasporto ferroviario

trasporto metropolitano

trasporto lacustre



Masterplan Ciclovía Olona Lura



Paesaggio

attraverso la ciclovia si connettono
sette parchi locali

Il territorio, varesotto e comasco, è attraversato dai due fiumi che inanelano zone di pregio paesaggistico ed un patrimonio culturale diffuso. Appare pertanto interessante ragionare sugli elementi paesaggistici che rendono viva un'infrastruttura cicloturistica, per utilizzarla come elemento di narrazione con il quale legare le storie ed i luoghi lungo il tracciato.

Il paesaggio della Ciclovia Olona Lura è caratterizzato da tre elementi: acqua, boschi ed urbanizzato. L'acqua evidenzia l'elemento caratterizzante della proposta, ovvero la presenza dei fiumi sui quali è incardinata la ciclovia, l'acqua costituisce un forte elemento identitario e come tale andrebbe enfatizzato. I boschi, prevalentemente nella zona a nord del tracciato, sono l'elemento di un ambiente naturale ad elevata qualità, in grado di trasmettere una percezione positiva dell'esperienza cicloturistica. L'urbanizzato si riferisce alla massiccia presenza di aree urbane che presidiano il territorio, specialmente nella parte meridionale, talvolta considerato un elemento negativo per l'identità locale, per la ciclovia rappresenta un'opportunità di sviluppo cicloturistico in quanto nelle città è possibile fornire servizi per la ciclabilità ed un'ampia offerta culturale.

Il bacino idrografico dell'Olona è caratterizzato da due zone distinte: la prima è prettamente montana e comprende le valli di corsi minori che confluiscono nel ramo centrale dell'Olona (Bevera, Lanza, Vellone, Selvagna, Quadronna), mentre la seconda è pianeggiante ed alterna zone densamente urbanizzate con alcune porzioni agricole significative e fasce boscate di rilevanza ecosistemica. In prossimità di Rho, l'Olona riceve i sue due principali affluenti: i torrenti Bozzente e Lura, su cui si articolano dei sistemi ambientali rilevanti. La sorgente principale del fiume Olona si trova a La Rasa di Varese, nel cuore del Parco Regionale del Campo dei Fiori, a quota 548 m; il suo corso ha una lunghezza totale di circa 71 km con un dislivello di 435 m e una larghezza media di 10 m circa.

Il torrente Lura si snoda per 46 km ed attraversa un'area vasta di 1500 ettari, costituendo uno spazio ambientale tornato al centro dell'attenzione per la sua riqualificazione e valorizzazione, volta a favorire la fruizione del territorio da parte dei suoi abitanti. Un torrente che attualmente si presenta come un flebile corso d'acqua, ma che in passato caratterizzava con forza il suo corso torrentizio. A Pero, dopo avere ricevuto il Bozzente e il Lura e poco prima di entrare in Milano, il corso dell'Olona scompare dalla vista e prosegue sotto la città di Milano in un canale artificiale che attraversa la città e che raccoglie le acque di altri torrenti minori.

**acqua, boschi,
spazio urbanizzato**



Parchi locali attraversati

Consorzio Parco del Lura	18,6 km	28%
PLIS Sorgenti del Torrente Lura	18 km	27%
PLIS Parco Valle del Lanza	8,5 km	13%
PLIS Parco del Medio Olona	6,8 km	10%
PLIS Parco dei Mulini	4,7 km	7%
PLIS Parco Rile Tenore Olona	3,9 km	6%
PLIS Parco del Basso Olona	1,1 km	2%
PLIS Parco del Roccolo	0,5 km	1%
Totale	67,5 km	

Paesaggio attraversato

Urbanizzato	46%
Agricolo	20%
Naturale	33%
Acqua	1%

Boschi di latifoglie	45,8 km
Seminativi semplici	19,4 km
Insedimenti industriali	18,7 km
Residenze discontinue	11,2 km
Prati permanenti	8,3 km
Parchi e giardini	7,3 km
Residenze rade	7 km
Strade	6,3 km
Residenze dense	4,4 km
Siepi e filari	4,3 km

Beni culturali

ciclovia per legare le perle del patrimonio culturale

Il territorio della Ciclovia Olona Lura include diversi paesaggi di elevato interesse, città di valore turistico e zone di grande rilevanza storica e culturale. I cicloturisti potranno utilizzare la rete ciclabile urbana per raggiungere diversi elementi del patrimonio. Si reputa pertanto necessario integrare il sistema turistico locale con la ciclovia.

Un'analisi del territorio qualitativa rivela un interesse crescente verso i luoghi periferici. Nuclei storici, paesaggi, patrimoni culturali che non riescono a divenire turistici, spesso per la scarsità d'infrastrutture, ma soprattutto per la mancanza della capacità nel "fare sistema".

Milano costituisce una meta turistica di livello internazionale con diversi itinerari ciclabili urbani. Nell'Altomilanese la via d'acqua nord dal sito di expo al canale Villoresi fino al Parco delle Groane consente di incontrare testimonianze di archeologia industriale e varie ville d'epoca tra cui Villa Arconati ed il museo dell'Alfa Romeo.

Salendo lungo il torrente Lura, a Saronno sarà presente il Santuario della Vergine dei Miracoli, e numerosi paesaggi naturali all'interno di un'ampia area parco. Poco prima delle sorgenti del Lura il cicloturista raggiungerà un bivio, a sinistra lungo la ex ferrovia Malnate-Grandate si raggiungerà l'Olona oppure verso destra arriverà al Lago di Como, una delle mete turistiche più conosciute a livello internazionale, con gli scorci pittoreschi e il patrimonio monumentale della città.

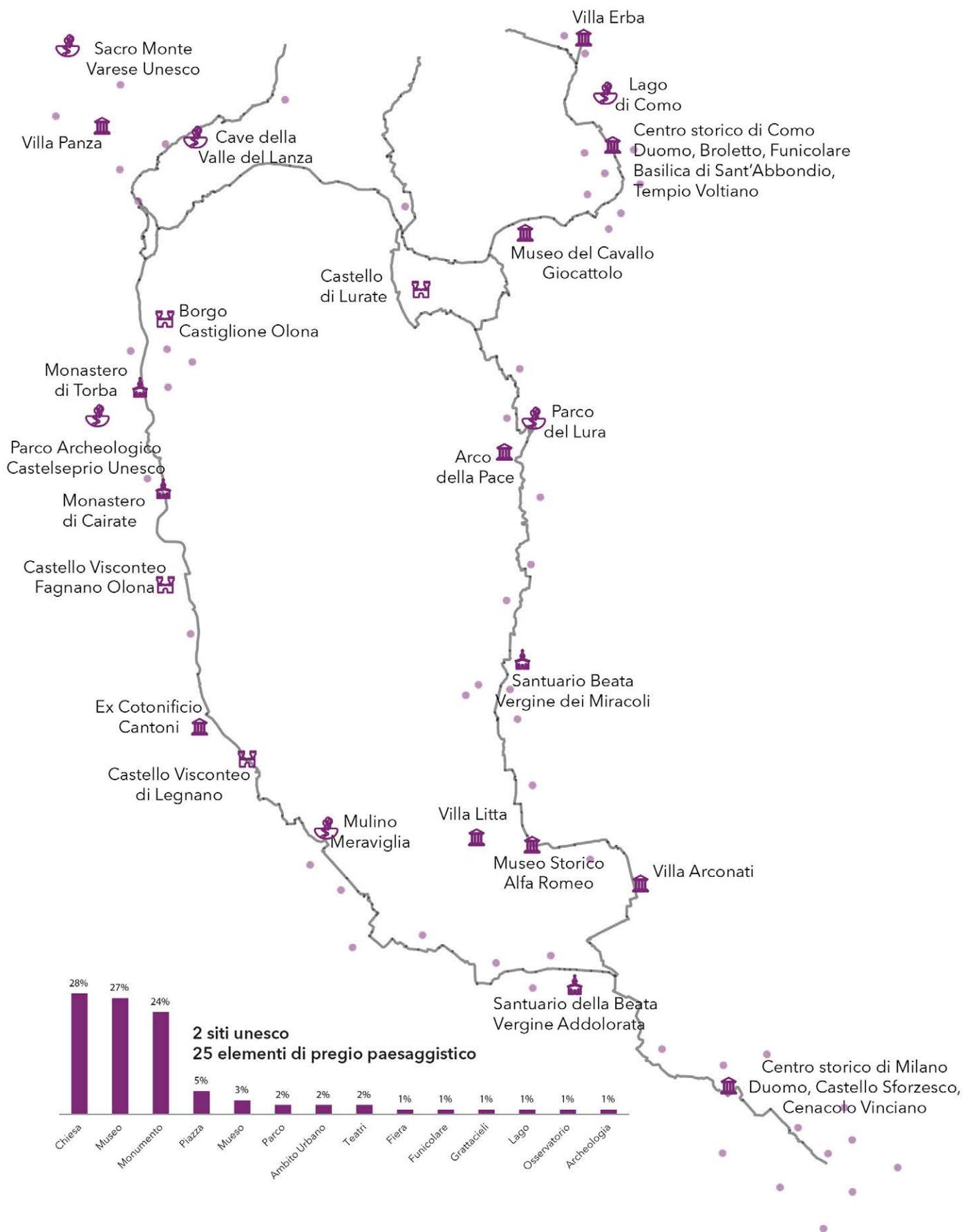
Sull'altro lato della ciclovia lungo l'Olona da sud si incontra il Parco dei Mulini, dove vengono conservate e valorizzate alcune macine idrauliche per la produzione della farina, salendo si arriva a Legnano con il suo Castello al centro di un parco.

Proseguendo verso nord, dopo Castellanza a Fagnano Olona la pianura progressivamente si trasforma in una valle, alla cui base sono visibili i resti della rivoluzione industriale italiana con numerosi complessi manifatturieri e la ferroviaria dismessa della Valmorea.

Nella zona al confine con la Svizzera la valle dell'Olona inizia ad avere pendenze rilevanti ed un paesaggio sempre più naturale nel Contado del Seprio, il territorio del popolo Longobardo con le testimonianze archeologiche Unesco di Castelseprio, Torba e Cairate.

Poco sopra si giungerà a quella che D'Annunzio definì l'isola di Toscana in Lombardia, ovvero il borgo medievale di Castiglione Olona. Lasciato l'Olona si prosegue nella valle del Lanza, dove il paesaggio si fa più boscoso fino al confine svizzero. A causa dell'orografia impietosa la ciclovia tocca solo marginalmente Varese, la "città giardino" delle ville liberty e del sito Unesco del Sacro Monte.

integrazione del sistema turistico con la ciclovia



Ambiente

la ciclovia attraversa il "corridoio fluviale multifunzionale" per valorizzare il capitale naturale

La Ciclovia Olona Lura, snodandosi nell'area più urbanizzata del Paese, potrebbe spronare ed indurre azioni per riqualificare il capitale naturale.

Circa il 40% della superficie dei bacini dell'Olona e Lura risulta urbanizzata, l'espansione ha ridotto gli spazi aperti con effetti negativi solo in parte compensati dagli interventi di riqualificazione ambientale. Nella zona meridionale della ciclovia l'urbanizzato tende a diffondersi, riducendo fortemente il capitale naturale che viene prima intercluso, frammentato e dequalificato per poi essere eroso e scomparire, contribuendo ad una "banalizzazione" del paesaggio e degli spazi aperti. Il patrimonio idrico dei due fiumi appare di scarsa qualità a causa dell'elevata immissione di scarichi da depuratori civili ed industriali, questo aspetto contribuisce a destrutturare l'ecosistema dell'alveo, limitando la funzionalità del sistema fluviale. I tratti con bassa funzionalità si registrano nei pressi delle zone urbanizzate mentre i luoghi con ampie zone non edificate presentano maggior funzionalità.

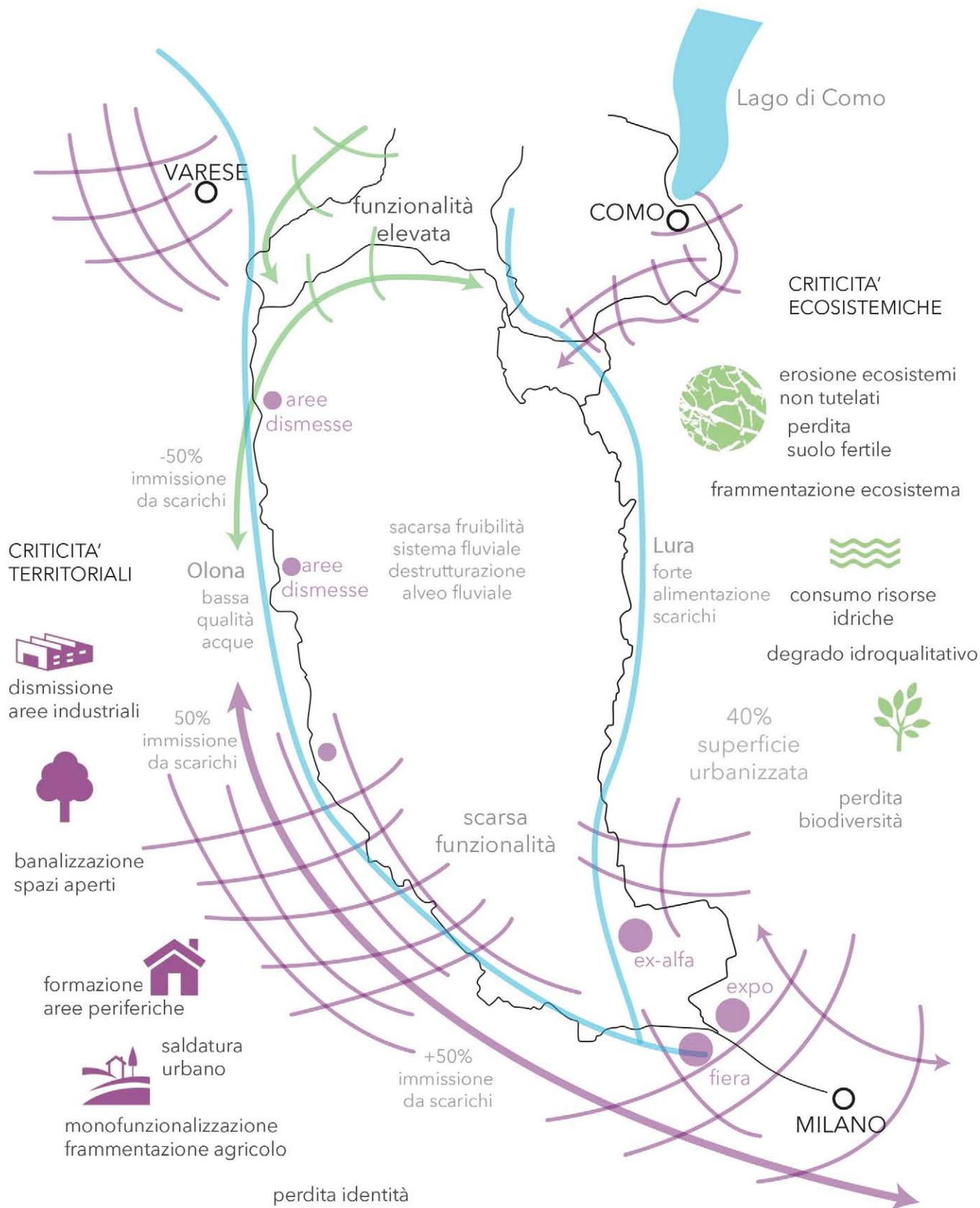
Nel territorio è attivo il Contratto di Fiume Olona, Bozzente e Lura che ha promosso un Accordo Quadro di Sviluppo Territoriale (AQST) per integrare le politiche di bacino e sottobacino idrografico attraverso la partecipazione di soggetti pubblici e privati. Il contratto promuove interventi individuati dalla programmazione partecipata per ridurre l'inquinamento delle acque e mitigare il rischio idraulico. Il contratto individua il suo ambito di intervento nei corridoi fluviali multifunzionali, ambiti territoriali non delimitati da confini rigidi, dove richiede di addensare politiche e progetti finalizzati alla riqualificazione fruitiva, ecologica e territoriale, connettendo nodi e reti. In questi luoghi il rapporto tra ambiente e fruizione del paesaggio può far emergere i servizi ecosistemici della ciclovia.

Un sistema di accessibilità ciclabile in ambito fluviale costituisce un importante fattore di stimolo per azioni di risanamento dei fiumi e per la realizzazione di parchi fluviali in un più ampio processo di riqualificazione come risorsa ambientale, culturale e ricreativa. La realizzazione della Ciclovia Olona Lura si integra perfettamente con gli obiettivi strategici del Contratto di Fiume e in particolare con quello della "riqualificazione ambientale e paesistica dei corridoi fluviali". La ciclovia assolverebbe quindi, direttamente o indirettamente, alla fornitura di servizi ecosistemici, costituendo un luogo per il tempo libero e il benessere dei suoi fruitori, per campagne di monitoraggio ambientale da parte degli stessi cittadini, ed iniziative di educazione ambientale.

**criticità ecosistemiche
nel territorio
dell'Olona Lura**

**la ciclovia stimola
la fruizione
dei corridoi fluviali
multifunzionali**

**la ciclovia qualifica
e valorizza
il capitale naturale**



Flussi turistici

integrare la proposta del cicloturismo
nelle offerte turistiche dei territori

La ciclovia si sviluppa su tre province, includendo diversi paesaggi ad elevato interesse, città di valore turistico di rilevanza storica

Nel territorio di Varese il turismo rappresenta un settore in crescita, negli ultimi 10 anni (2004-2013) gli arrivi sono raddoppiati e le presenze sono aumentate del 69%. Appare consolidato il turismo business, nella parte centro sud della provincia, e quello sportivo in parte legato ai grandi eventi come i mondiali di ciclismo e canottaggio. Esiste una buona vocazione internazionale, nel 2014 il 56% degli arrivi è costituito da turisti stranieri. In particolare si tratta di tedeschi, statunitensi, francesi, olandesi, cinesi ed inglesi tra questi gli europei mostrano una presenza più elevata. La dotazione ricettiva può reggere un importante incremento dei flussi turistici, nel 2014 si registrano 1.678.596 presenze. L'86% delle notti viene spesa in albergo (il 67% in alberghi a 4 stelle). Tuttavia sui mercati internazionali Varese è una delle "piazze turistiche" lombarde meno promosse dai Tour Operator stranieri, tale criticità risiede nella difficoltà ad identificare in modo riconoscibile ed univoco il posizionamento di Varese.

Il territorio comasco rappresenta nel 2013 la quarta meta turistica della Lombardia in termini di arrivi turistici (dopo Milano, Brescia e Varese con il 7,5% del totale). I dati indicano un calo negli arrivi -2,7%. Nel 2013, i 100 alloggi e le 426 attività di servizi di ristorazione hanno fatturato rispettivamente 125.885.972€ e 160.847.117€. In sei anni (2008/2013) gli arrivi dei turisti stranieri sono aumentati del 30%, mentre il numero degli arrivi italiani è rimasto pressoché invariato (-0,92%). I principali paesi di provenienza dei turisti stranieri sono Germania, Inghilterra, Olanda, Svizzera, Stati Uniti e Francia. Questi turisti alloggiano prevalentemente in albergo (72%) e strutture complementari (26%), poco nei B&B (2%).

La provincia di Milano rappresenta nel 2013 la prima meta turistica della Lombardia per numero di arrivi con il 46,34% del totale. Sottraendo il capoluogo lombardo, la provincia influisce sugli arrivi lombardi per il 13,05%. Queste medie identificano la presenza di un notevole numero di turisti business. Il 55% è rappresentato da turisti stranieri, principalmente russi, francesi, statunitensi, cinesi e tedeschi. Il 91% delle notti viene trascorsa in albergo (il 60% nei 4 stelle). Nel 2014, i 687 alloggi e le 3.955 attività dei servizi di ristorazione hanno fatturato rispettivamente 2.167.346.331€ e 4.263.756.042€. Escludendo il capoluogo, i 108 alloggi e le 1.006 attività di ristorazione riportano un fatturato rispettivamente di 89.565.851€ e 818.444.125€.

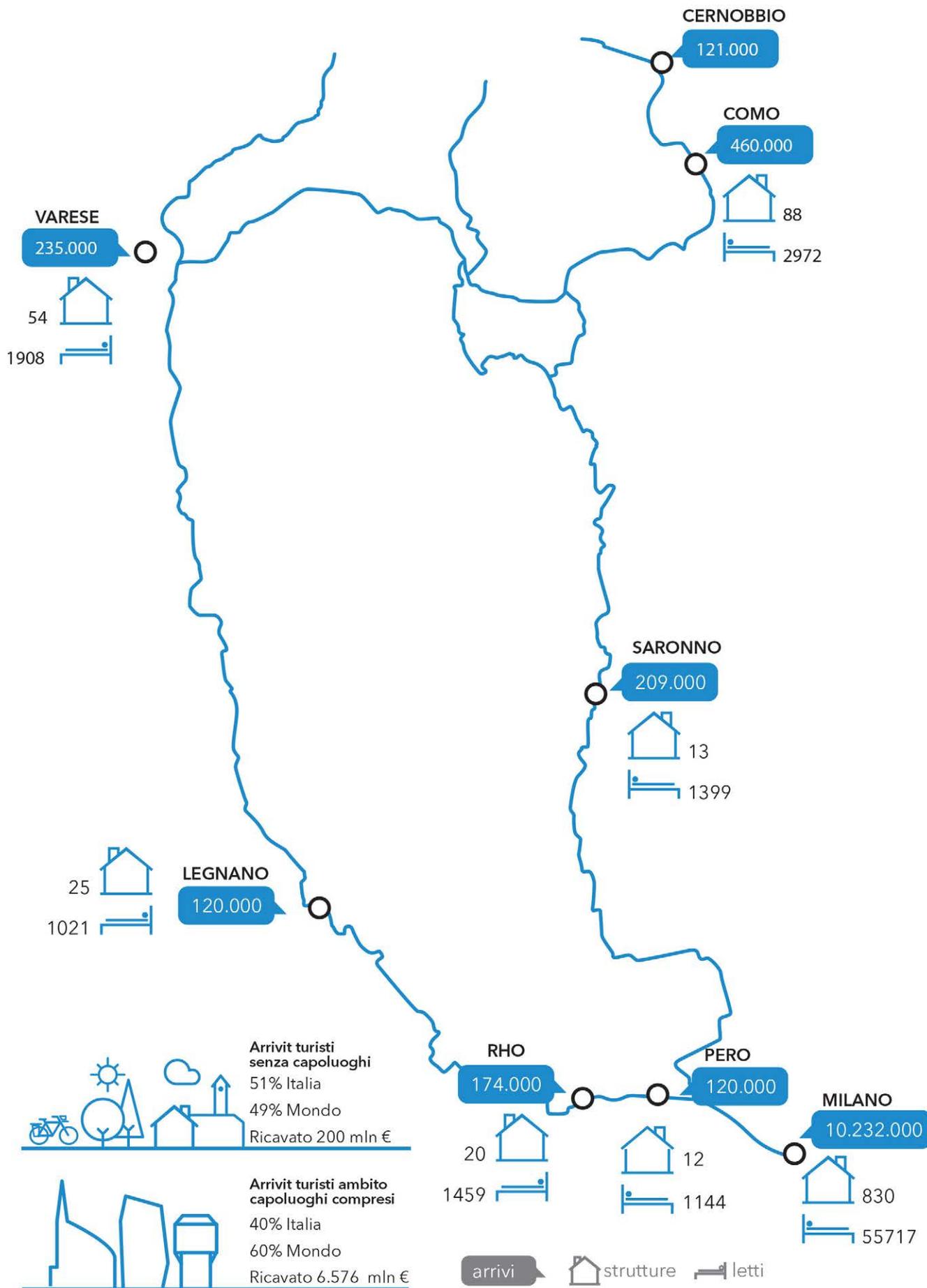
**nel territorio di Varese
il turismo rappresenta
un settore in crescita
anche se a livello
internazionale è ancora
una meta poco
conosciuta**

**il territorio di Como
rappresenta la quarta
meta turistica della
Lombardia, dove
il 69% dei turisti
sono stranieri**

**Milano attira gran parte
del turismo business e
rappresenta la prima
meta turistica lombarda**



Masterplan Ciclovía Olona Lura



Servizi al cicloturista

Integrare la proposta del cicloturismo nelle offerte turistiche del territorio

Lungo la ciclovia i servizi cicloturistici sono attualmente limitati, per lo più generati da iniziative isolate, senza una forte interconnessione reciproca e senza una strategia specifica rivolta allo sviluppo del cicloturismo.

In base al processo esperienziale il cicloturista dovrebbe poter incontrare quattro tipi di servizio: impression, explore, use e memory.

I servizi "impression" rappresentano attività che l'utente potenziale incontra durante la ricerca di una destinazione o che involontariamente attirano la sua attenzione. Nel territorio esiste una cultura ciclistica molto importante, come dimostrano le 89 Associazioni Sportive affiliate alla Federazione Ciclistica Italiana. Ci sono inoltre 7 sedi FIAB (Federazione Italiana Amici della Bicicletta) e una cinquantina di associazioni e iniziative pubbliche o private di vario tipo, che si focalizzano anche sulla promozione della mobilità ciclistica. Decine sono perciò le pubblicazioni, gli eventi e le conferenze organizzate su questo territorio aventi come tema principale la mobilità ciclistica e il cicloturismo rivolte ai residenti.

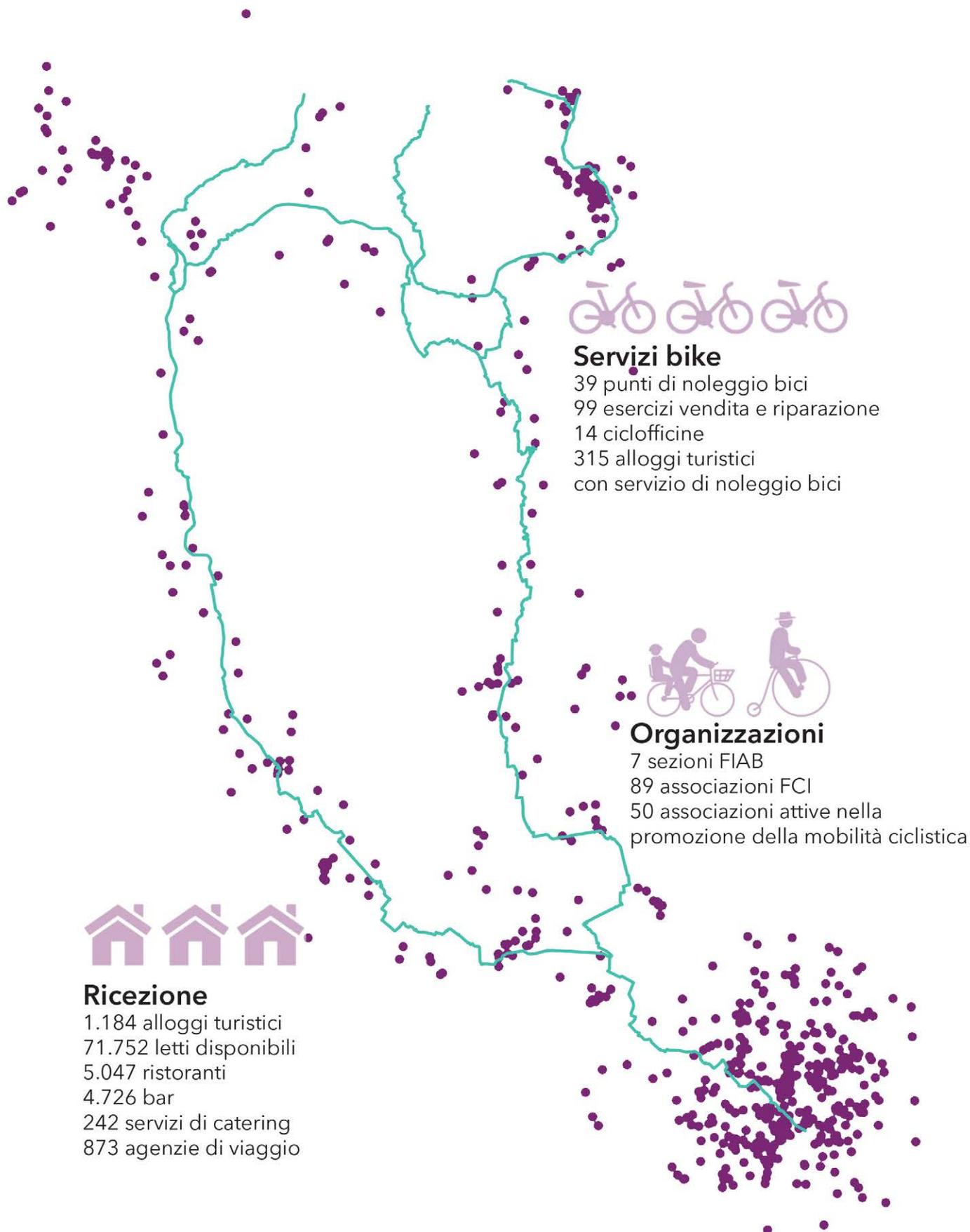
I servizi "explore" rappresentano quelli che l'utente programma prima di partire come il trasporto o il pernottamento ed incontra una volta a destinazione, da usufruire prima e dopo l'esperienza. Dei 1.184 esercizi di alloggio, 315 strutture mettono a disposizione del cliente il servizio di noleggio bici, ovvero il 27% del totale, ripartiti in maniera molto disomogenea: 236 nel milanese (di cui 196 a Milano), 28 nel varesotto, 51 nel comasco. Sono stati identificati anche 39 punti di noleggio bici, di cui 20 nel milanese (13 a Milano), 11 nel varesoto e 8 nel comasco. Nella stessa zona sono presenti 99 esercizi di vendita o riparazione bici: 67 nei comuni della Provincia di Milano (53 a Milano), 23 nei comuni della Provincia di Varese e 9 nei comuni della Provincia di Como. Le 99 attività private vengono completate da nuove proposte di carattere per lo più associazionistico: ci sono 14 ciclofficine nel territorio, 11 di queste nel Comune di Milano, 1 a Legnano, 1 a Como e 1 a Varese (in fase di avviamento).

I servizi "use" costituiscono le opportunità che l'utente incontra durante la percorrenza. Data la grande cultura ciclistica insubrica, diverse sono le manifestazioni legate al ciclismo e alla Mountain Bike nell'ambito della Ciclovia. Per quanto riguarda agli accompagnatori cicloturistici, in questo momento sono presenti singole iniziative di natura diversa, non ancora messe a sistema. Infine, sono vari gli hotel nelle due Province che mettono a disposizione escursioni e/o guide cicloturistiche (queste ultime per lo più specializzate nel ciclismo su strada).

servizi "impression"
scoperti durante
la ricerca
della destinazione

servizi "explore"
prima di partire
per il viaggio

servizi "use"
fruiti durante
la percorrenza ciclabile



Economia del territorio

integrare la proposta del cicloturismo nelle offerte turistiche del territorio

La Ciclovía Olona-Lura interesserà direttamente 62 Comuni di tre Province, con una maggior densità demografica nel sud dell'ambito, 10 comuni superano i 20.000 abitanti. L'ambito della ciclovía costituisce un polo di attrazione per i cittadini stranieri, registrando un 12% di stranieri e 88% italiani. Il 63% della popolazione appartiene alla fascia 15-64 anni, ovvero la popolazione in età lavorativa il 24% ha più di 64 anni, il 13% è composto da bambini con età inferiore a 14 anni.

Sono circa 236.950 le imprese presenti sul territorio dell'ambito della ciclovía, con una densità imprenditoriale pari al 11,06% della popolazione, dimostrando la grande attitudine all'imprenditorialità del territorio tra Milano, Varese e Como. Con una percentuale di 7,09% il tasso di disoccupazione si mantiene coerente con il dato regionale, mentre la zona limitrofa a Varese raggiunge tassi più elevati.

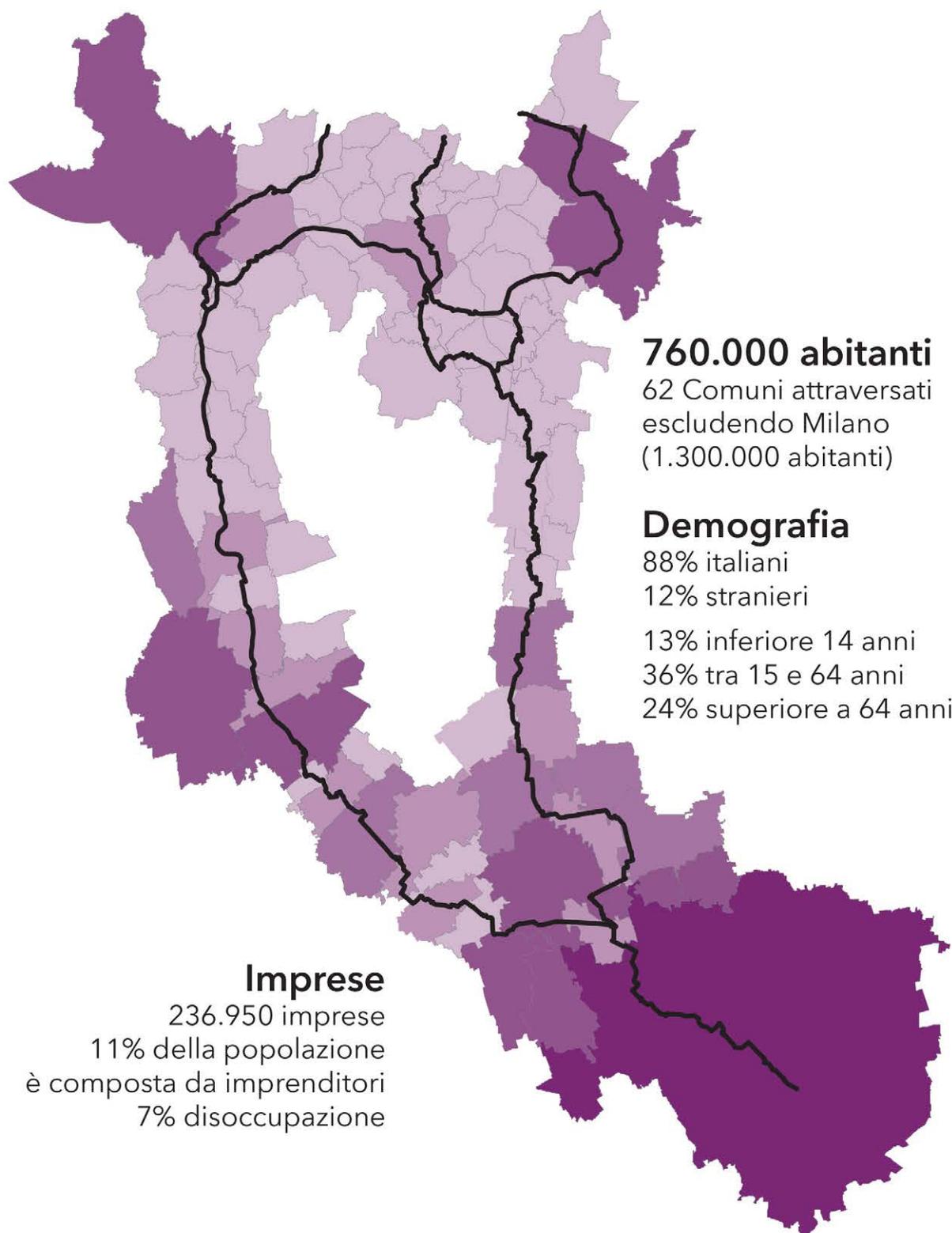
Su questo territorio il settore primario è di scarsa rilevanza, sia in termini di numero di occupati (che non superano l'1% del totale degli occupati, anche non considerando i capoluoghi) e ancor più in termini di imprese attive (lo 0,05% considerando i capoluoghi, lo 0,1% escludendoli). In termini di cicloturismo questo dato non è confortante, dal momento che si tratta di una tipologia di turismo anche rurale, che vede tra le richieste quella della disponibilità di prodotti agroalimentari tipici e sani.

Il settore secondario è decisamente più rilevante, sia in termini di percentuale di occupati che in termini di imprese attive, in particolare se si escludono dall'analisi i capoluoghi (molto più sbilanciati verso il terziario): con un numero di imprese attive pari al 27% del totale (il 15% con i capoluoghi), il settore secondario impiega il 34% del totale degli occupati (il 22% con i capoluoghi). I servizi, gli alberghi ed i ristoranti costituiscono il 4,5% del totale delle imprese attive.

Anche l'analisi dei dati relativi ai flussi turistici nei Comuni attraversati dalla Ciclovía restituisce risultati molto divergenti a seconda che si includano o meno i tre comuni di Milano, Como e Varese. Si registra infatti un'attività turistica importante nelle tre città e secondaria nei restanti Comuni interessati. Gli arrivi turistici nelle tre Province rappresentano il 40,13% del totale lombardo, con una forte prevalenza dei capoluoghi, anche se al di fuori delle grandi città si trovano forti elementi di pregio, naturalistico, storico, architettonico e culturale. La domanda turistica e ricettiva è supportata da 1184 strutture alberghiere, complementari e b&b.

**oltre il 10%
della popolazione
del territorio
è composto
da imprenditori**

**il settore secondario
è il più rilevante
in termine di imprese,
con il 27% del totale**



Economia della bicicletta

bikenomics a servizio del cicloturista
in Italia e sul territorio della ciclovìa

La bicicletta consolida e crea posti di lavoro in diversi settori, quali il turismo, la vendita e la riparazione di biciclette. In Europa il settore della bicicletta impiega oggi 665.000 lavoratori, la maggior parte dei quali (oltre 500.000) nel settore turistico. Se il numero di viaggi in bicicletta dovesse raddoppiare, l'indotto occupazionale supererebbe addirittura il milione di unità. In Italia ci sono circa 5 milioni di ciclisti che usano la bicicletta quotidianamente, pari all'8% della popolazione nazionale. I dati suggeriscono poi che il numero di ciclisti sia in costante crescita, a testimonianza della domanda crescente di nuove forme di mobilità.

L'Italia rappresenta uno dei paesi all'avanguardia nella produzione di biciclette, essendo il primo produttore europeo di biciclette, grazie a una produzione di 2,6 milioni di biciclette all'anno e un export stimato in 1,7 milioni di esemplari. Il 2013 ha visto l'Italia registrare una crescita del 22% della produzione rispetto all'anno precedente; un risultato che in valore assoluto si colloca addirittura più in alto dei livelli pre-crisi. Il valore delle vendite riconducibili al comparto ciclistico è ammontato nel 2013 a un totale di circa 1 miliardo di euro.

Emerge in generale una stretta interrelazione tra lo sviluppo del sistema di ciclabilità e i dati economici riconducibili a questo settore: dove esistono infrastrutture reticolari che formano un sistema integrato, anche le vendite di biciclette, accessori, componentistica e abbigliamento presentano dati elevati. La Lombardia ricopre un ruolo di rilievo a livello nazionale, con un fatturato nel 2014 pari a 562,7 milioni di euro, il 19,5% del totale nazionale. Nelle tre province attraversate dalla Ciclovìa Olona Lura si registrano 277 imprese con un fatturato complessivo di 285,6 milioni di euro, pari al 50% di quello regionale. Si osserva inoltre una marcata leadership di Milano; nonostante molte delle attività siano polarizzate nei capoluoghi, emerge anche una discreta vivacità nel tessuto produttivo provinciale.

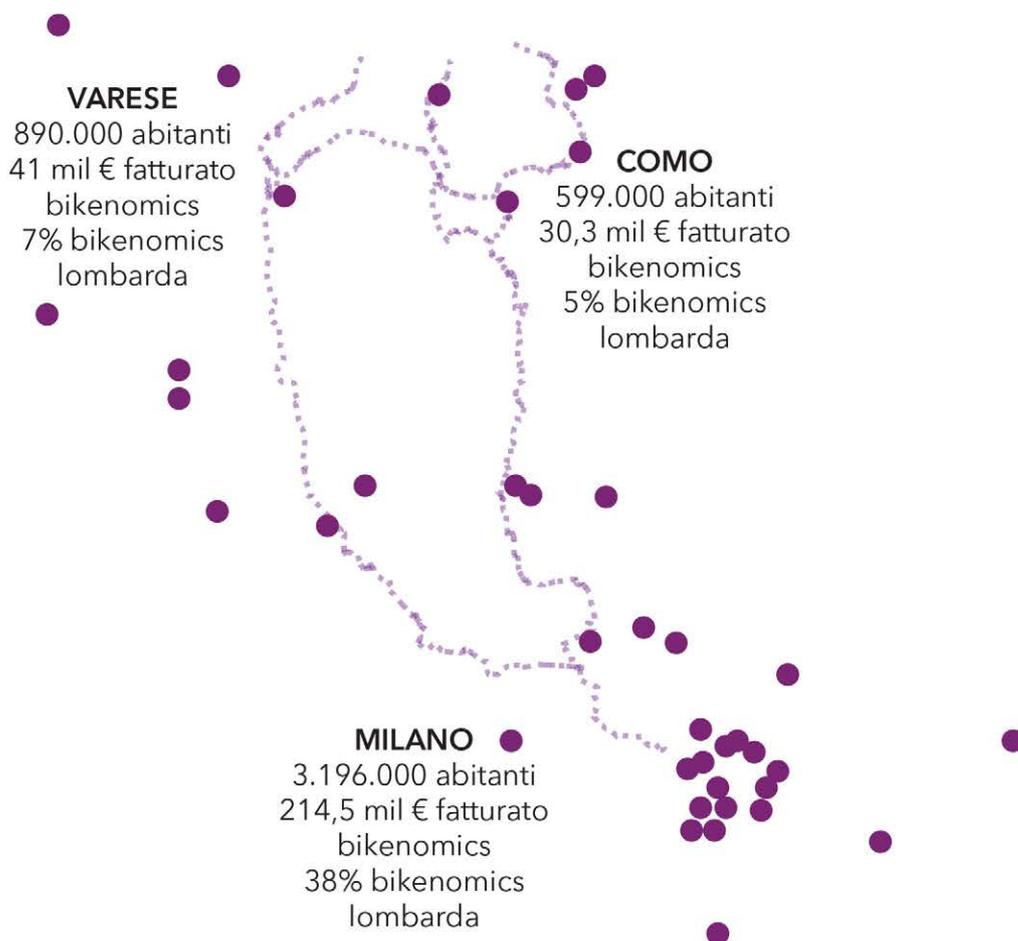
Questo insieme di aziende non è direttamente riconducibile e connotabile come un distretto, non si è infatti a conoscenza delle relazioni che intercorrono tra le diverse aziende in un'ottica di filiera e sistema unitario. Le geografie delle iniziative economiche ancorate alla ciclovìa potranno però essere attivate su scala sicuramente superiore ai perimetri comunali direttamente attraversati, anche se questi risulteranno i principali beneficiari nei campi della ricezione, ristorazione, commercio e delle attività culturali. La Ciclovìa Olona Lura potrebbe fungere da pretesto e "brand" per la nascita di una forte relazione tra queste imprese.

**665.000 lavoratori
in Europa nel settore
bicicletta**

**5 milioni di ciclisti
quotidiani in Italia**

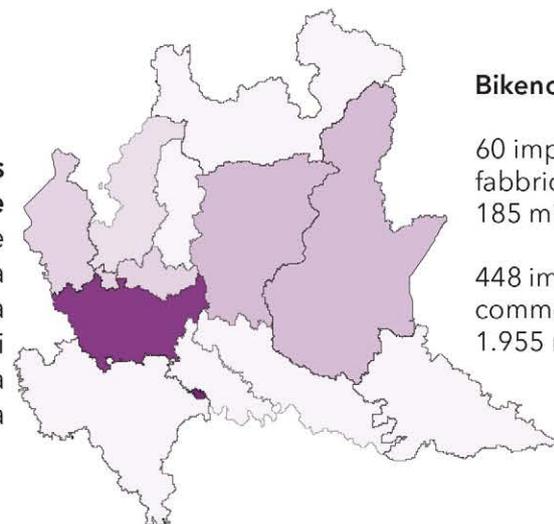
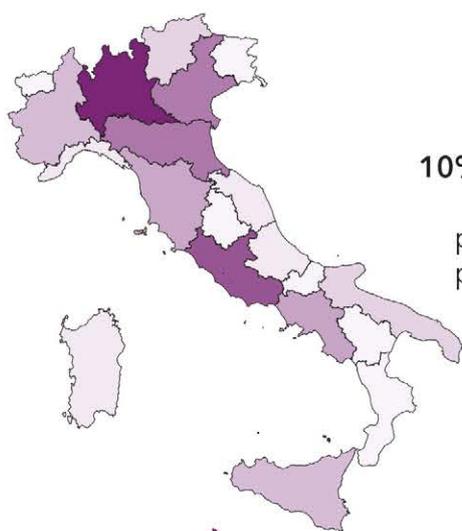
**in Italia il settore bici
vale 1 miliardo di euro**

**il tessuto produttivo
è vivace e radicato
ma non costituisce
un "distretto
della bicicletta"**



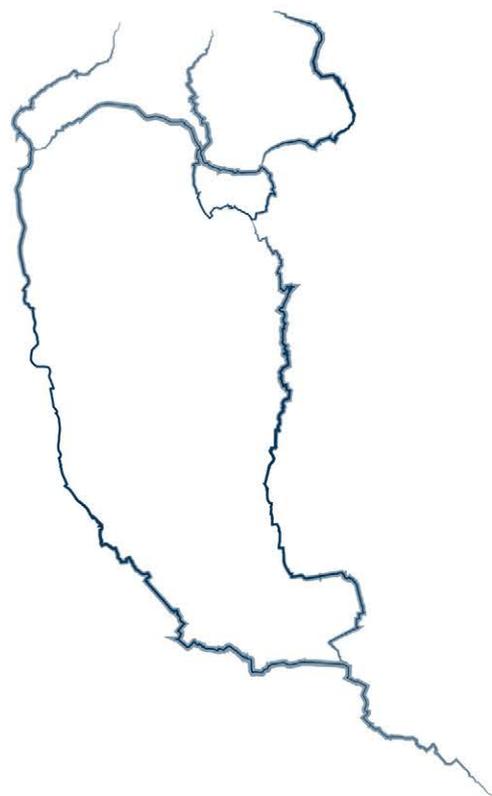
Italia 1° produttore europeo di biciclette

2,6 milioni di biciclette prodotte,
1,7 milioni di biciclette italiane esportate,
valore del comparto stimato in 1 miliardo,
in Europa 665.000 lavoratori sono attivi nel settore bike



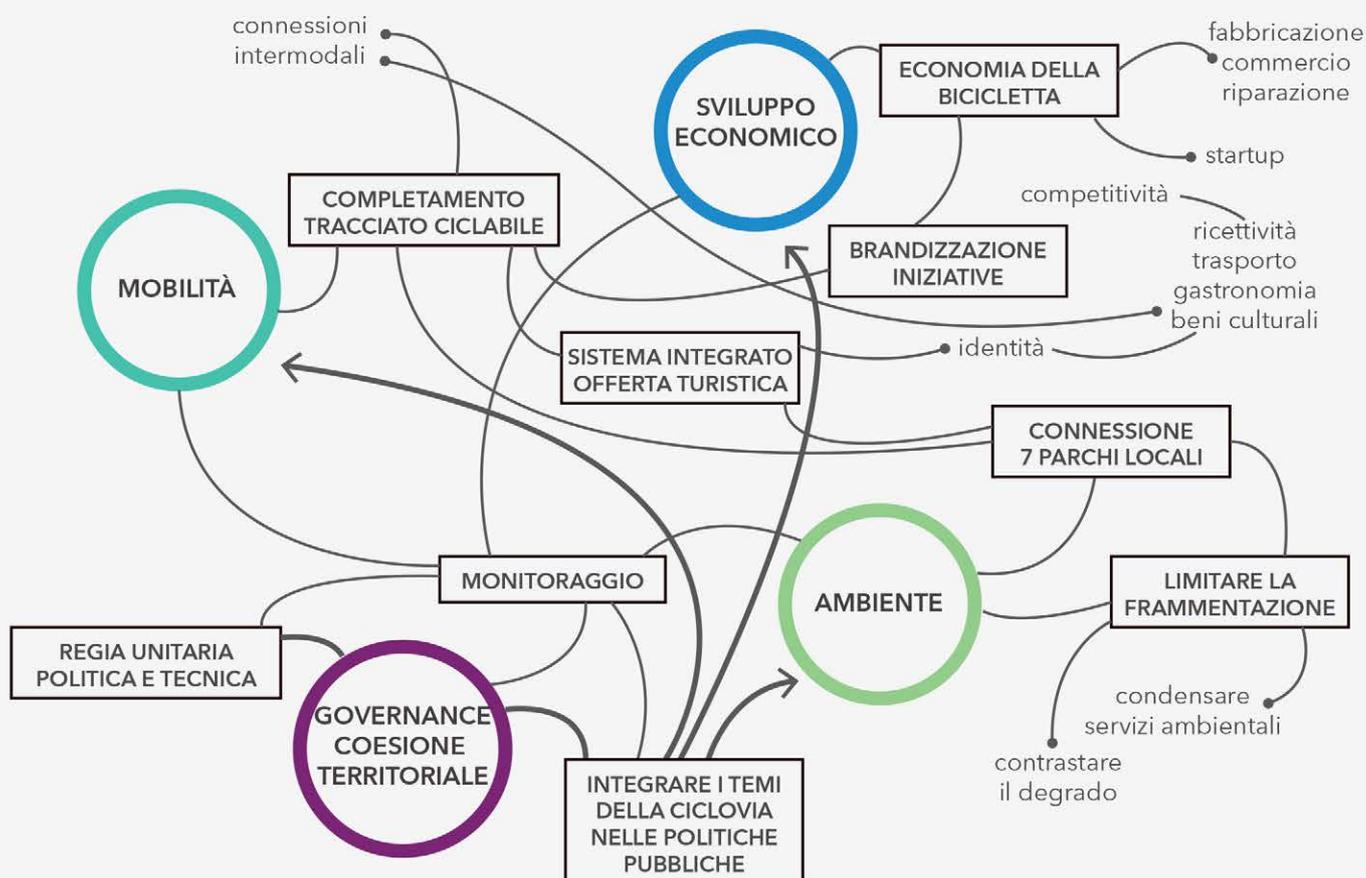
Governance

elementi territoriali e sovralocali
per il governo della ciclovia



lettura delle forme istituzionali
presenti nel territorio della ciclovia
attraverso le relazioni, le politiche
e le esperienze progettuali esistenti
ed indirizzabili in uno scenario unitario

Indice visuale che guiderà l'interpretazione delle relazioni e dei temi connessi alla ciclovia.





INDICE

01
Relazioni territoriali

02
Politiche territoriali

03
Esperienze
e progetti

04
Italia Svizzera

05
Competenze
geografiche

Una ciclovía considerata come un bene comune può essere affidata all'autorganizzazione degli utenti che, attraverso un processo fortemente locale, creano nuove istituzioni informali con interazioni a più livelli.

La Ciclovía Olona Lura è stata generata e prodotta esattamente con questa modalità, avviata da un finanziamento della Fondazione Cariplo ha prodotto un primissimo nocciolo duro di istituzioni locali fortemente motivate che da tempo condividevano la necessità di un'infrastruttura simile ed hanno utilizzato il pretesto del bando Cariplo per concretizzare l'obiettivo della ciclovía. Questo gruppo era eterogeneo, enti parco di secondo livello, amministrazioni comunali ed un soggetto sociale senza vincoli territoriali/amministrativi.

La leadership non poteva che essere affidata proprio a questo soggetto. Da qui si è avviato un lento lavoro di ingaggio informale che ha fatto emergere l'infrastruttura legando, attraverso l'interazione con molti attori locali, diversi elementi della ciclovía che rapidamente è emersa.

Questo risultato però va ben oltre l'individuazione del tracciato ottimale, ma è stato alla base della nascita di rapporti di fiducia tra i vari soggetti coinvolti che si sono convinti della necessità dell'infrastruttura. Tale autorganizzazione deve ora essere tradotta in una condivisione di regole informali e volontarie per capitalizzare le relazioni sviluppate. Un contratto sociale condiviso nel quale i soggetti istituzionali, economici e sociali condividano un patto locale

legato allo sviluppo della ciclovía.

Non siamo in grado di prevedere l'innovazione, ma possiamo sostenerla attraverso un ampliamento di orizzonti. Una ciclovía in grado di ragionare oltre alla lingua di asfalto del tracciato infrastrutturale è certamente ideata allargando le prospettive. Il punto di avvio sono certamente le conoscenze locali, essenziali per radicare i saperi ed evitare di inserire obiettivi fuori portata.

Organizzare l'interazione è stata una delle attività centrali all'interno dello studio di fattibilità, in ogni azione sono state coinvolte geografie diverse di attori locali, da questi incontri è stata prodotta la conoscenza codificata nelle analisi di fattibilità che compongono lo studio.

Esistono due tipi di conoscenze, una tacita ed una codificata, trovare il giusto equilibrio per riprodurre questi saperi con meccanismi istituzionali sta portando il territorio dell'Olona Lura verso una forte connettività, poichè l'innovazione è un processo collettivo che può nascere in un ambito ed espandersi ad altri, reiterando meccanismi vincenti.

Risulterà dunque fondamentale concentrarsi sulle regole di governo per poter definire un'istituzione informale inclusiva.

Questo progetto si è concentrato sulla fase predeliberativa, sullo sviluppo di relazioni e sull'analisi di opzioni alternative in grado di abilitare le relazioni, vera linfa vitale per la realizzazione di un'infrastruttura ampia e articolata come quella che si è delineata.

Relazioni territoriali

legami tra istituzioni, attori e politiche per l'attuazione della ciclovia

La ciclovia è un progetto alla scala vasta che si snoda in un territorio nel quale operano diverse istituzioni attive a livello comunale, intercomunale o sovralocale, alcune sono definite dai confini amministrativi (o dalla loro somma), altre da quelli ambientali, altre dalla gestione dei servizi.

I Comuni rappresentano la cellula base della governance territoriale, enti costituzionali ai quali partecipano direttamente i cittadini residenti, la ciclovia ne attraversa 50. Alle Aree Vaste (ex-Province) non partecipano più i cittadini direttamente ma i Comuni attraverso i propri amministratori. Comuni e Province dispongono di strutture tecniche operative attive nella gestione del territorio, compresa la fruizione ciclabile con funzioni di progettazione esecutiva ed implementazione per i Comuni, di coordinamento e talvolta esecutiva per le Province. Tra le istituzioni di primo livello vi è anche la Regione Lombardia, con una struttura tecnica dedicata appositamente alla mobilità ciclistica con funzioni di coordinamento e normalizzazione ed una Struttura Territoriale di Regione Lombardia (STERL) in ogni territorio provinciale con funzioni di raccordo istituzionale.

Nel bacino fluviale vi sono diversi Parchi Locali di Interesse Sovracomunale (PLIS) che coprono la quasi totalità dei territori lambiti. I PLIS sono convenzioni tra Comuni confinanti che decidono volontariamente di tutelare e valorizzare un'area paesaggistica ricadente in più ambiti comunali, non prevedono l'istituzione di una struttura tecnica dedicata e condividono le risorse economiche, umane e relazionali per raggiungere obiettivi comuni, rappresentando la forma più leggera di aggregazione tra enti comunali. Lungo i due fiumi ve ne sono 6 e coprono la quasi totalità dei corsi fluviali. Oltre ai PLIS è presente un'altra tipologia di ente parco sotto forma di consorzio tra enti: il Consorzio Parco del Lura che invece prevede, tra i Comuni fondatori, l'elezione di un Consiglio di Amministrazione ed uno staff tecnico-operativo. Entrambe le tipologie di ente parco vengono finanziate dai Comuni aderenti, con un impegno economico superiore per la forma consortile rispetto alla convenzione. È presente anche la tipologia consortile del Parco Regionale, con autonome strutture politiche e tecniche, nessuno dei tre parchi è attraversato direttamente dalla ciclovia.

Tutti questi enti afferiscono all'ambito pubblico e le politiche attuate da queste istituzioni vengono democraticamente selezionate dai cittadini attraverso il processo elettorale diretto per i Comuni e la Regione ed indiretto per le Province, Parchi Regionali, Consorzi Parco, Parchi Locali di Interesse Sovracomunale.

comuni
aree vaste
regione
parchi locali
consorzi
parchi regionali

**la presenza di molti
parchi dimostra
la capacità di visione
delle istituzioni locali**

	Qualificazione soggetto		Attinenza ciclabilità		Politiche coerenti con la Ciclovía		
	Istituzione con personalità giuridica	Strumento programmazione	Iniziativa attinenti alla ciclabilità	Risorse dedicate alla ciclabilità	Politiche per la Mobilità	Politiche per lo Sviluppo Economico	Politiche Ambientali
Regione Lombardia, Direzione Generale Ambiente	X		○	●			X
Contratto di Fiume Olona		X	○	●			X
Regione Lombardia, Direzione Generale Infrastrutture e Mobilità	X		X	X	X		
Piano Regionale Mobilità Ciclistica		X	X		X		
Regione Lombardia, Direzione Generale Sviluppo Economico	X		X	X	X	X	
Province, Aree vaste	X		X	X	X	○	X
Enti Parco	X	X	X		X		X
Comuni	X		X	X	X	○	X
Camera Commercio	X			●		X	
Regio Insubrica	X						
Sezioni FIAB	X		X		X		
Governo	X		X	X	X	X	X

Relazione esistente
 Potenzialmente indirizzabile
 Affinità tematiche

Intensità della relazione
 debole
 media
 forte

Politiche territoriali

sistemi di politiche per la ciclabilità alla scala del bacino dell'Olona Lura

Risulta interessante osservare quali politiche e progetti siano attualmente in campo nel territorio sulle tematiche sviluppate con la Ciclovía Olona Lura e coerenti con la governance unitaria alla scala del bacino fluviale, nonché delle relazioni tra questi soggetti e politiche.

Sul fronte della fruizione ciclabile del territorio risulta senza ombra di dubbio rilevante il Piano Regionale della Mobilità Ciclabile, sviluppato dalla Regione Lombardia con il supporto di FIAB nel 2013. Il piano ha analizzato ed individuato una maglia di 17 itinerari a lunga percorrenza in grado di costruire un'armatura regionale ciclabile. Questo studio di fattibilità rappresenta il puntuale lavoro di attuazione di una parte della rete individuata nel Piano Regionale definendo nello specifico il tracciato e l'offerta di servizi intermodali.

Un'iniziativa geograficamente molto coerente con la ciclovía, in quanto attiva alla scala del bacino, risulta essere il Contratto di Fiume sottoscritto in forma di Accordo Quadro di Sviluppo Territoriale (AQST) nel 2004 tra Regione Lombardia, ARPA Lombardia, Province di Milano, Varese e Como e 78 amministrazioni comunali dislocate lungo l'Olona e i torrenti Lura e Bozzente. Il Contratto ha il compito di coordinare gli interventi inerenti il recupero ambientale, la prevenzione e la fruizione del paesaggio. Giuridicamente è uno strumento di programmazione negoziata volto alla riqualificazione del bacino fluviale. Il processo che caratterizza il Contratto di Fiume si basa sulla co-pianificazione, ovvero su di un percorso che vede un concreto coinvolgimento da parte di tutti gli attori finalizzata ad integrare politiche e azioni in diversi ambiti tra loro interrelati.

Lo studio di fattibilità Ciclovía Olona Lura si intreccia con molti progetti e politiche che diversi attori locali hanno realizzato o stanno sviluppando, per evitare un'inutile duplicazione degli sforzi in questa sede si è inteso effettuare una mappatura speditiva delle principali iniziative in corso, per costruire un quadro della situazione esistente e favorire l'emersione di una visione collettiva, in grado di ragionare simultaneamente a livello locale ed alla scala vasta.

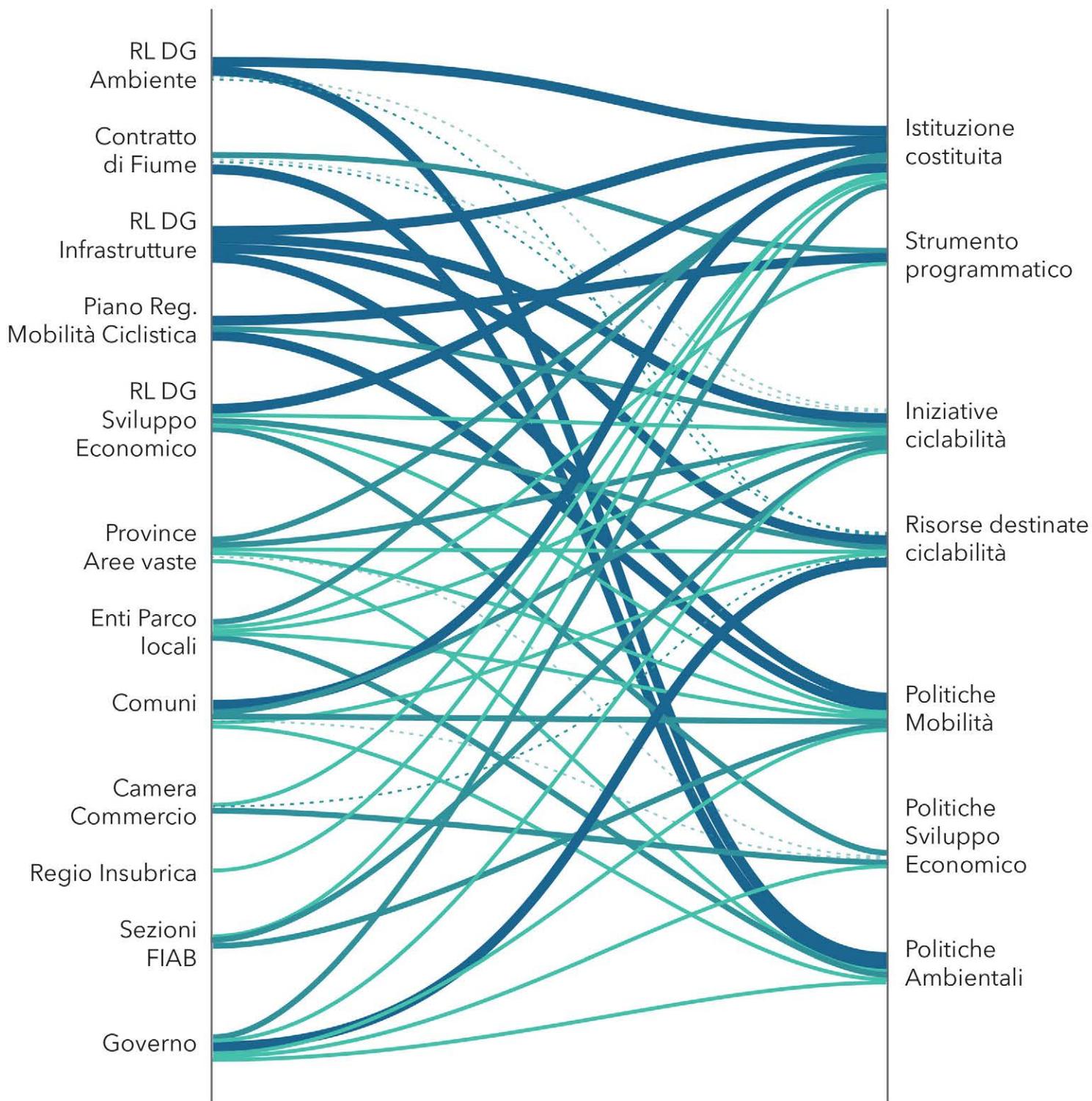
La fattibilità della Ciclovía Olona Lura verrà definita ed attuata mediante il coinvolgimento attivo del più ampio numero di attori locali già operativi, ciascuno nel proprio settore, nel costruire un'intricata rete di contributi.

Questo coinvolgimento ed ingaggio è ritenuto strategico in quanto consentirà di capitalizzare una pluralità di risorse (idee, competenze, investimenti, ecc.) ed ottenere un effetto moltiplicatore per rendere fattibile quella che oggi è soltanto un'idea: la Ciclovía Olona Lura.

**osservare le relazioni tra
le politiche e gli attori**

**copianificazione
attraverso il
coinvolgimento di tutti
gli attori finalizzato
ad integrare politiche
ed azioni**

**capitalizzare tutte
le risorse ed ottenere
un effetto moltiplicatore**



Esperienze e progetti

pluralità di iniziative che arricchiscono il capitale sociale del territorio

Il territorio dell'Olona Lura è caratterizzato da un'ampia dinamicità progettuale attiva sui temi della mobilità, dell'ambiente e dell'economia, osservate in seguito con ottica sistemica. Queste esperienze hanno contribuito fortemente a radicare pratiche diffuse sui temi di interesse della Ciclovía Olona Lura. Si è reso dunque necessario realizzare una mappatura ragionata delle iniziative attive per coinvolgere gli attori e recepire politiche e progettualità sui temi della ciclovía. La geolocalizzazione ha permesso di osservare la distribuzione territoriale delle iniziative individuate, inserendole in un quadro di senso integrato.

Nella mappa qui a lato è possibile osservare la concentrazione di queste esperienze (rappresentata dall'intensità cromatica), si noterà una stretta relazione tra la presenza di istituzioni alla scala vasta quali i parchi locali e le maggiori iniziative. Questa caratteristica rafforza la volontà di incidere a livello di governance del territorio per produrre una visione sistemica ed integrata in grado di intercettare politiche per la mobilità, lo sviluppo economico e l'ambiente lungo la ciclovía; intesa come infrastruttura funzionale alla coesione territoriale tra i livelli territoriali verticali (Regione/Province e Comuni) ed orizzontali (Comuni e Comuni), andando oltre la risoluzione dei problemi.

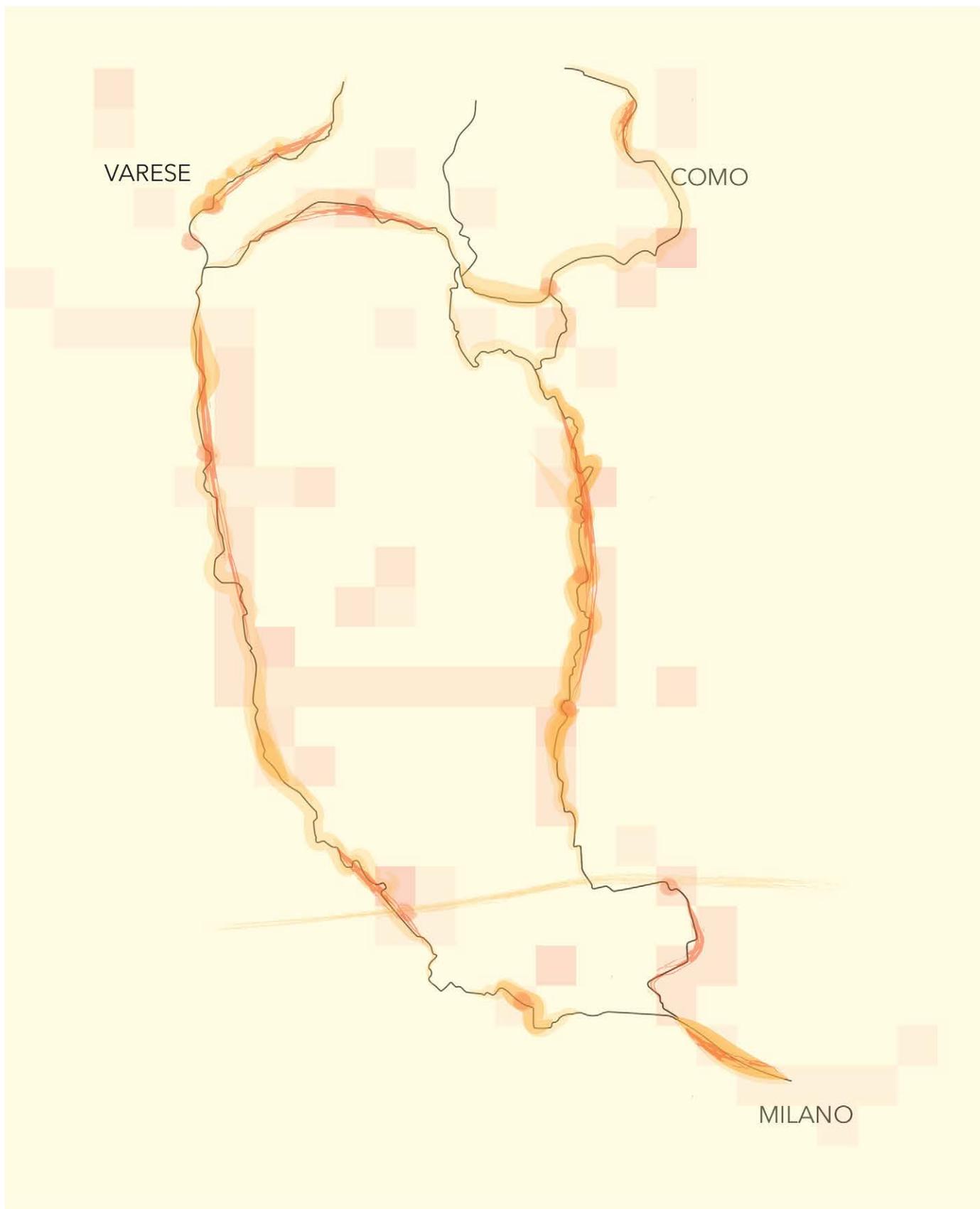
Le ciclovie si snodano su territori ignorando totalmente i confini amministrativi e le logiche della competenza territoriale. Sviluppare partenariati di valore è una condizione fondamentale per la nascita di progetti di territorio, come le ciclovie. Tali accordi si fondano su relazioni collaborative costruite attraverso sinergie tra soggetti distinti ed indipendenti. All'interno della relazione ciascuna delle parti trova uno strumento ideale per il conseguimento dei propri fini, ciascun partecipante potrà anche avere fini divergenti, purché condivida interessi convergenti e comuni, concretizzabili unicamente all'interno della relazione. Nel caso della ciclovía l'interesse è strettamente connesso ai benefici indotti dalla presenza dell'infrastruttura che, per sua natura, non può che avvenire all'interno di un disegno definito in modo collettivo ad un livello superiore dal singolo perimetro amministrativo.

Costruire una ciclovía significa superare le consuetudini amministrative e burocratiche, strettamente connesse alle logiche delle competenze territoriali per disvelare una nuova governance, fondata su relazioni di valore e visioni ad ampio respiro. Verranno delineati nuovi orizzonti di collaborazione, entro i quali sviluppare idee ed opportunità prima impensabili, proprio perché imbrigliate in un perimetro troppo ristretto.

una forte dinamicità progettuale

numeroso esperienze locali

nuovi orizzonti di collaborazione entro i quali sviluppare idee ed opportunità



Italia - Svizzera

la regione insubrica transfrontaliera:
un confine che unisce

La Ciclovía Olona Lura può rappresentare un importante snodo cicloturistico per l'ampio bacino di stranieri, stimato nel 61% dei cicloturisti presenti in Italia e provenienti dalla Germania, Svizzera, Francia ed Olanda.

Questa Ciclovía si attesta infatti all'ingresso dell'Italia come parte di un itinerario europeo (Eurovelo5 - Via Romea Francigena) di estremo interesse che unisce Londra a Brindisi. Attualmente già esiste da Strasburgo fino a Basilea e da lì per tutta la Svizzera fino al confine con l'Italia, a Chiasso. Da qui inizia la Ciclovía Olona Lura che consentirebbe di arrivare fino a Milano attraverso due itinerari paralleli sui fiumi Olona e Lura.

All'interno di questo territorio transfrontaliero tra Italia e Svizzera è stata strutturata un'associazione volontaria definita "Comunità di lavoro Regio Insubrica" per promuovere la cooperazione nella regione italo-svizzera dei Laghi Prealpini e favorisce la presa di coscienza dell'appartenenza ad un territorio che è iscritto, al di là dei confini istituzionali, nella geografia, nella storia, nella cultura e nella lingua. Questo organismo è partecipato dalle istituzioni delle Province di Varese, Como, Ticino, Lecce, Novara, Verbano.

Nel segno di un confine che unisce, la Regio Insubrica si offre, come uno strumento giovane e flessibile di management strategico del territorio. Invita i suoi attori a superare le logiche localistiche, senza misconoscere le differenze che sono fonte di arricchimento, e a cooperare nel nome di quanto unisce questo territorio.

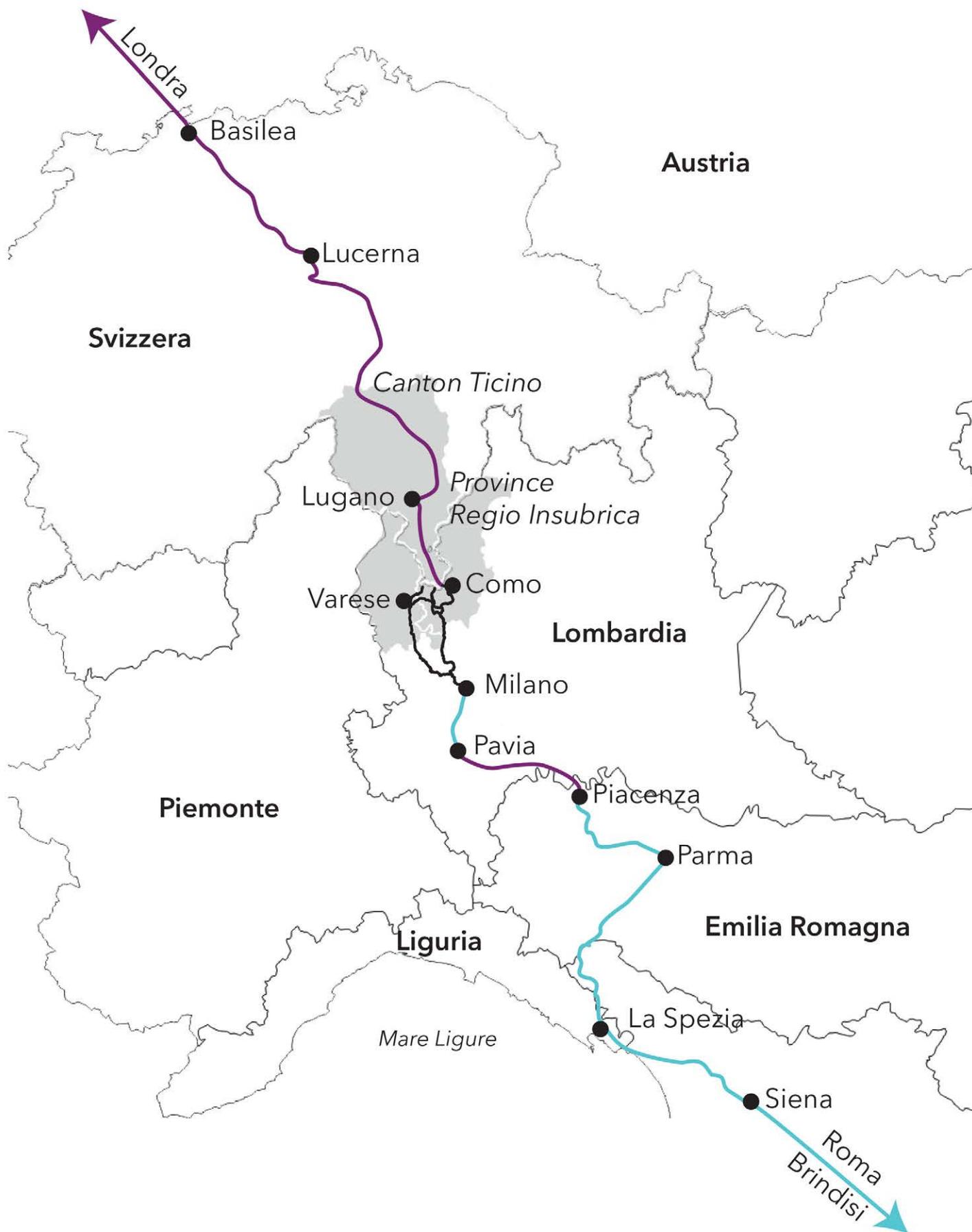
La Comunità di Lavoro Regio Insubrica favorisce lo scambio di informazioni, la conoscenza e la messa in rete degli attori chiave del territorio insubrico, affinché possano integrare le rispettive forze e risorse. Propone una lettura della regione transfrontaliera nella sua globalità che conduca alla definizione di una progettualità comune o perlomeno coordinata, fornisce e raccoglie impulsi innovatori su temi concreti demandando agli Enti istituzionalmente competenti la successiva fase esecutiva. Rimuove gli ostacoli dovuti alla mancanza di conoscenza reciproca, incomprensioni o formalità burocratiche anche diffondendo una mentalità transfrontaliera moderna e aperta, che induca associazioni e singole persone sui due versanti del confine a individuare opportunità, ad unirsi e prendere essi stessi iniziative concrete.

Al suo interno è attivo un gruppo di lavoro sulla "promozione turistica integrata", la Ciclovía Olona Lura potrebbe diventare un elemento di connessione ed identità dei territori insubrici, connettendosi tra Como e Chiasso unendo la ciclovía alla Svizzera.

**61% dei cicloturisti
in Italia sono stranieri**

**la ciclovía
è la porta italiana
della dorsale europea
da Londra a Brindisi**

**nella Comunità di
lavoro Regio Insubrica
la ciclovía potrebbe
diventare un elemento
identitario
e di connessione**



Competenze geografiche

vocazioni, responsabilità e polarità territoriali per istituzioni e politiche

Realizzare una ciclovia significa costruire e far nascere relazioni di valore, coinvolgendo un'ampia pluralità di soggetti istituzionali, economici e sociali finalizzati a costruire ponti tra competenze e visioni d'insieme. Un'infrastruttura cicloturistica di oltre 160 km insiste su un territorio esteso nel quale agiscono diversi livelli istituzionali. E' necessario dunque osservare le differenti geografie di tali soggetti e delle politiche di sviluppo territoriale per favorire alleanze e partenariati di valore, finalizzate all'ottenimento della ciclovia stessa.

Il tema del partenariato è strettamente correlato alla riflessione del ruolo e della funzione della pubblica amministrazione come attore essenziale nelle politiche di sviluppo territoriale, consolidando un modello di governance multiattore per programmare la ciclovia. La relazione deve fondarsi sulla condivisione di alcuni elementi strutturali, una piattaforma di programmazione fondata sulla fiducia tra gli attori che vi partecipano, assumendo le scelte sulla base del più ampio consenso.

Una ciclovia non è una politica a costo zero, anche se nell'Olona Lura buona parte dell'investimento è già stato realizzato in modo spontaneo e non coordinato negli ultimi 10 anni.

Al contrario si fonda sul reperimento di ingenti risorse, non solo economiche ma anche relazionali e di saperi locali. Lo studio di fattibilità è stato infatti avviato attraverso un lento ricucimento di diverse trame locali all'interno dell'ampio territorio che attraversa la ciclovia. Pertanto, osservare le geografie delle competenze appare un'esercizio estremamente funzionale a qualificare il partenariato. Tale approccio consentirà di sviluppare un capitale relazionale che diversamente non avrebbe una base sul quale fiorire, all'interno di un territorio così vasto è altamente improbabile che senza un obiettivo comune possa nascere una rete così vasta di relazioni.

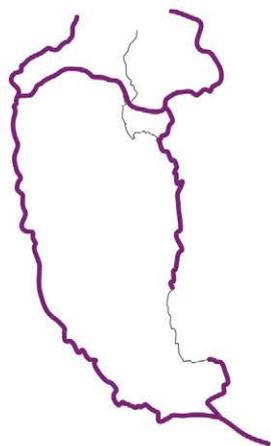
L'idea da cui prende forma il modello di governance della Ciclovia Olona Lura è quella di valorizzare il capitale istituzionale e il capitale sociale, per farli diventare una base significativa su cui costruire una serie di iniziative connesse alla ciclovia.

Queste possono costituire un interessante spunto per la messa a punto di documenti di programmazione che, prendendo le mosse da quanto già in parte espresso nella Ciclovia Olona Lura, si configurino come un insieme di azioni sulle quali si siano già costruiti: consenso pubblico, accordi istituzionali, indicazioni di pianificazione, strumenti di finanziamento e di programmazione degli interventi anche a livello interistituzionale.

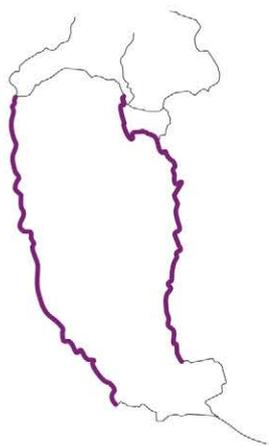
gli ambiti d'azione delle istituzioni

cooperazione tra istituzioni all'interno del territorio della ciclovia

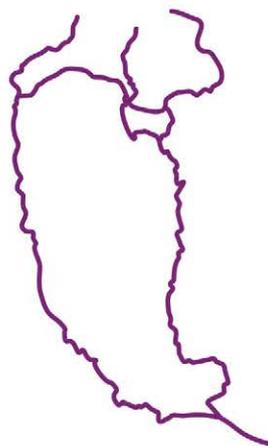
mettere a punto strumenti di programmazione interistituzionali



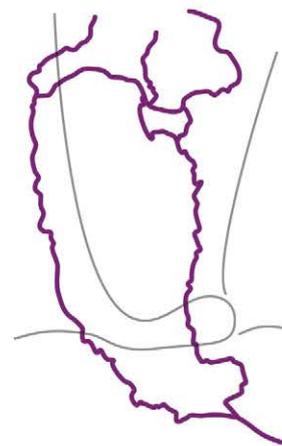
RL DG Mobilità
Piano Regionale
Mobilità Ciclistica



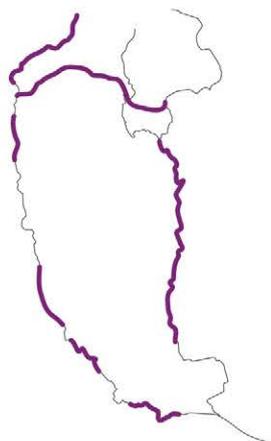
RL DG Ambiente
Contratti di Fiume



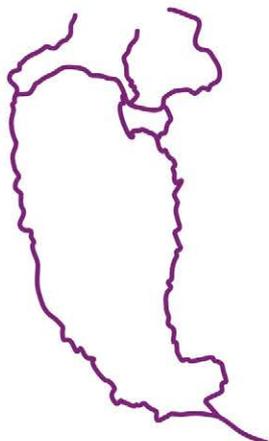
RL DG Sviluppo Economico



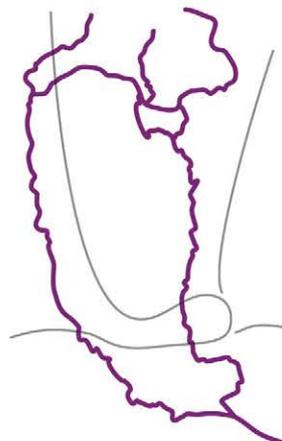
Province



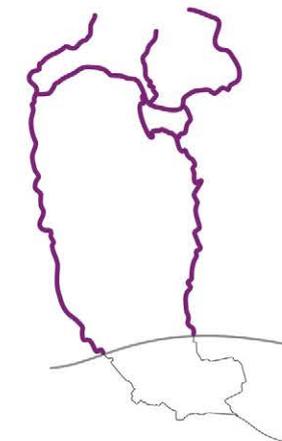
Enti Parco Locali



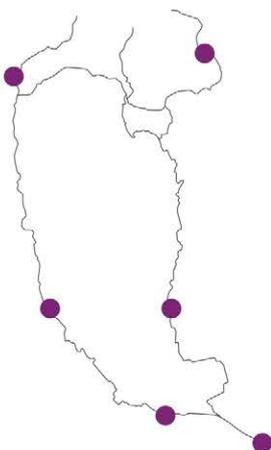
Comuni



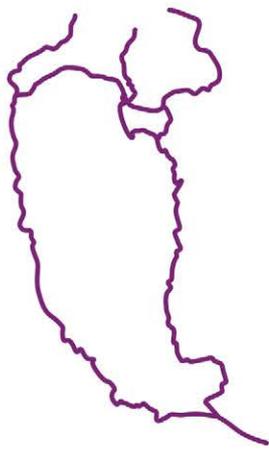
Camere di Commercio



Comunità di Lavoro
Regio Insubrica



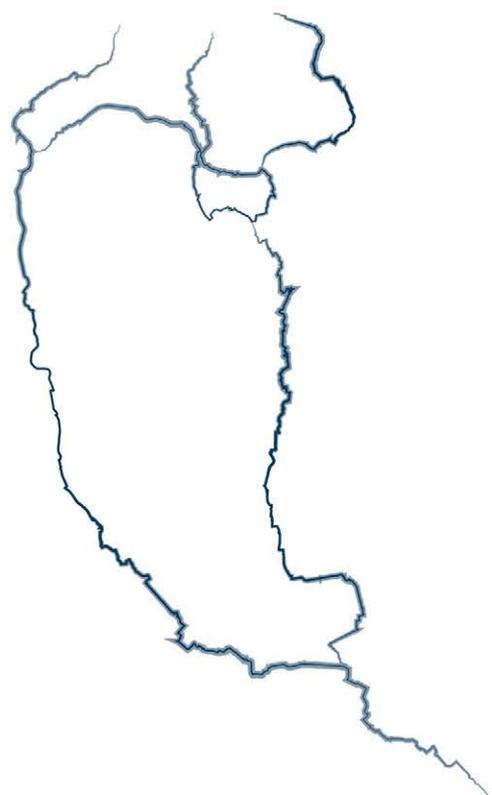
FIAB



Istituzioni governative

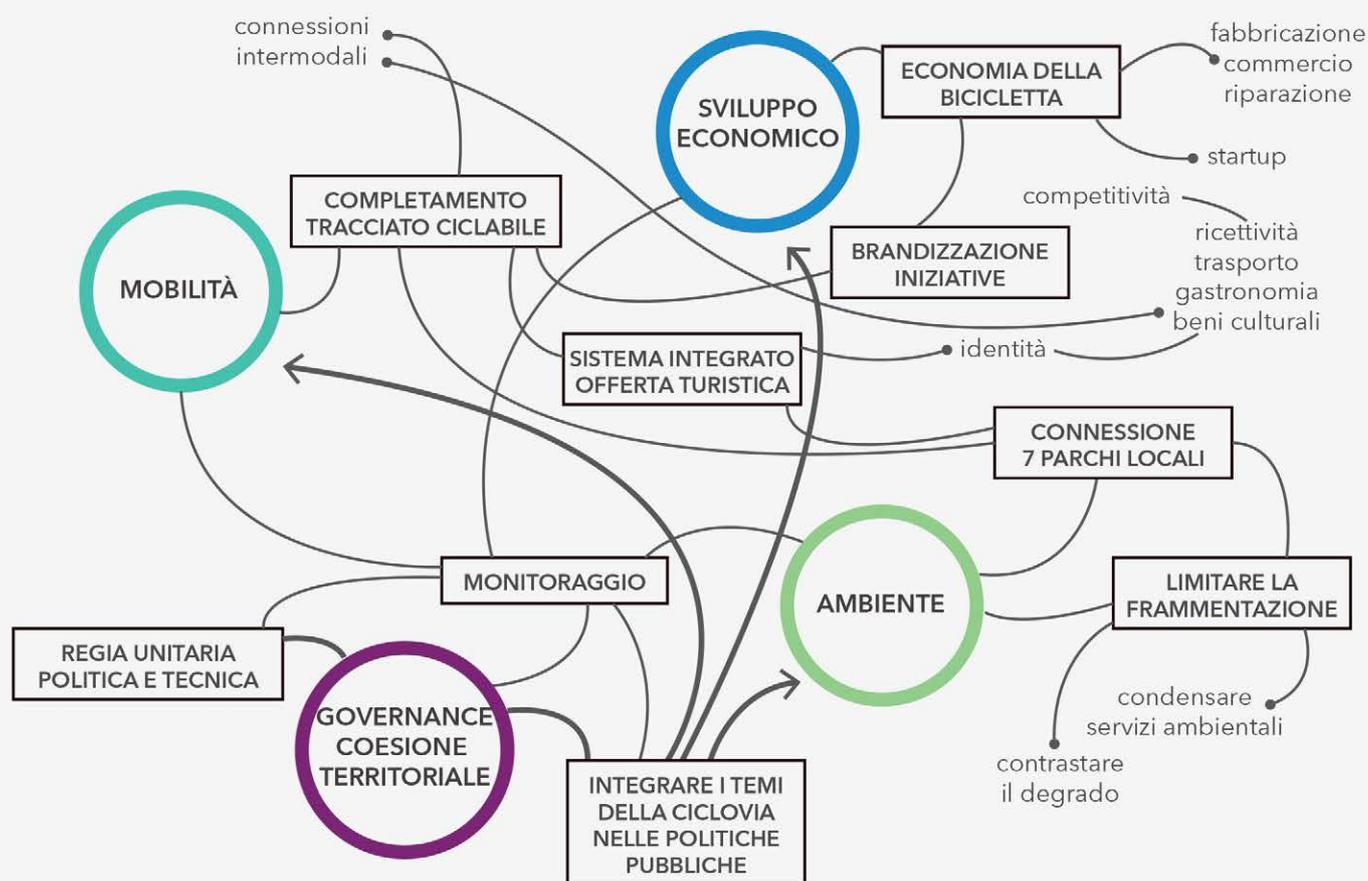
Scenario di sviluppo

passi fondamentali per la costruzione della ciclovia come bene esperienziale



strumenti per raccogliere l'adesione di altri attori istituzionali, cogliendo opportunità e risorse per realizzare la Ciclovia Olona Lura all'interno di politiche per la mobilità, lo sviluppo economico e l'ambiente

Indice visuale che guiderà l'interpretazione delle relazioni e dei temi connessi alla ciclovia.





Archiviati gli elementi di fattibilità e le componenti della governance, entriamo nel merito di alcuni strumenti operativi. Lo scenario qui descritto si pone l'obiettivo di realizzare l'infrastruttura ciclabile nella sua interezza, consentire la fruizione del paesaggio, creare servizi per i cicloturisti, ovvero attività economiche, sviluppare un attivismo locale da parte del mondo sociale, consolidare un'identità comune, accrescere la consapevolezza delle positività associate alla mobilità ciclabile, individuare le modalità di finanziamento di tutte le sue componenti e consolidare l'emersione di una governance territoriale in grado di concertare in un'unica regia tutti gli interventi necessari per raggiungere gli obiettivi del manifesto.

Le diverse dimensioni dello stato dell'arte rappresentano ciascuna delle questioni aperte sulle quali il masterplan ha offerto delle chiavi di lettura. La multidimensionalità degli elementi emersi richiede la definizione di un obiettivo "valoriale", da qui nasce la definizione della ciclovía come bene comune esperienziale sulla quale incardinare le politiche pubbliche di mobilità, sviluppo economico ed ambiente.

In questo quadro emerge la necessità di portare a convergenza il contributo di attori e risorse di varia provenienza, per consentire l'emersione e la condivisione di diversi punti di vista locali in grado di assumersi responsabilità all'interno di un unico disegno

complessivo che favorisca il consenso e l'intesa reciproca.

Questa condizione rappresenta un forte elemento di fattibilità, verosimilmente il più rilevante e viene pertanto proposto un protocollo di intesa per dar vita ad una governance snella e flessibile che possa farsi carico di realizzare la Ciclovía Olona Lura.

A supporto dell'intesa è stato definito un manifesto in sette punti che contenga la visione sistemica di tutti gli elementi della ciclovía, ponendoli in relazione a ciò che è già attivo o che si sta sviluppando nel territorio, esplicitando un quadro di insieme all'interno del quale rendere operativa la governance della ciclovía.

Per realizzare la ciclovía, coinvolgendo diversi elementi disomogenei, sarà necessario intercettare finanziamenti che si possano integrare alle risorse messe a disposizione dagli attori, a tal fine sarà messa in evidenza la capacità finanziaria dichiarata dalle istituzioni pubbliche regionali, nazionali e comunitarie.

La forte connettività interistituzionale e tematica, proposta nel masterplan, è funzionale ad espandersi ad altri settori, reiterando meccanismi vincenti, poichè la generatività è una qualità essenziale del processo di definizione della ciclovía; consentendo a ciascun soggetto di utilizzare gli esiti di un lavoro collettivo per consolidare un valore aggiunto e forza innovatrice alle proprie attività istituzionali, economiche e sociali.

INDICE

01 Ciclovía bene comune

02 Protocollo di intesa

03 Finanziamento

Ciclovia bene comune

l'obiettivo condiviso della ciclovia
come bene esperienziale

La ciclovia è un sogno: un'idea nata dalla volontà di condividere il valore delle relazioni diffuse nel territorio dell'Olonza Lura. Questa idea viaggia sulle due ruote e su un'infrastruttura da utilizzare come un pretesto, uno strumento in grado di far emergere i diversi valori, qui stratificati nel corso del tempo. La ciclovia, poggiando su queste basi, sarà un elemento in grado di scatenare imprenditorialità ed ingegno creativo per continuare ad incrementare il patrimonio territoriale dei luoghi attraversati.

Il processo collettivo che ha originato questo masterplan ha l'obiettivo di creare un modello di servizio non ancora sperimentato, in grado di essere economicamente sostenibile, non generare problemi ed indebitamento e produrre un insieme di impatti (esternalità) positivi in diversi ambiti locali.

L'esperienza della progettazione di infrastrutture nel nostro Paese ha sempre generato una scia di problemi ed indebitamento che hanno contribuito a creare un alone di scetticismo ogni qualvolta si voglia ipotizzare una nuova infrastruttura. La ciclovia, invece, essendo stata ideata fin dall'inizio come un percorso collettivo e partecipato intende disinnescare ogni possibile conflittualità e ricucire le diverse trame di un'idea diffusa, per trasformarla da ideale in concreta. La condivisione di un sogno è infatti attivabile unicamente attraverso la mobilitazione del valore delle relazioni e delle conoscenze radicate nei luoghi, sviluppando legami sociali e progettuali.

La ciclovia produce esternalità positive e negative la cui qualità è associata alla modalità di consumo dei beni comuni necessari alla produzione della ciclovia stessa.

Avremo esternalità negative quando i beni comuni (competenze istituzionali, risorse pubbliche, uso dei suoli) impiegati nel processo produttivo saranno contesi in modo rivalitativo e teso all'esclusione di altri tipi di bisogni e soggetti. Al contrario, vi saranno esternalità positive quando la ciclovia garantirà la cooperazione nella gestione delle risorse.

I beni comuni sono alla base della cittadinanza democratica e costituiscono gli elementi strutturali di una comunità: sono le persone, i valori, il territorio, le risorse, il paesaggio. Costituiscono l'infrastruttura di una comunità e diventano mezzi per molti scopi, la cui fruizione può generare economie e senso di appartenenza, scopi inizialmente ignoti poiché con la loro strutturazione altri soggetti ne potrebbero beneficiare sviluppando imprenditorialità, attività culturali e stili di vita. In quest'ottica la Ciclovia Olona Lura rappresenta compiutamente un bene comune, funzionale a radicare diverse politiche pubbliche attive nell'ambito della mobilità, sviluppo economico, ambiente e della coesione territoriale.

**emersione
dei valori territoriali
per liberare
imprenditorialità
ed ingegno creativo**

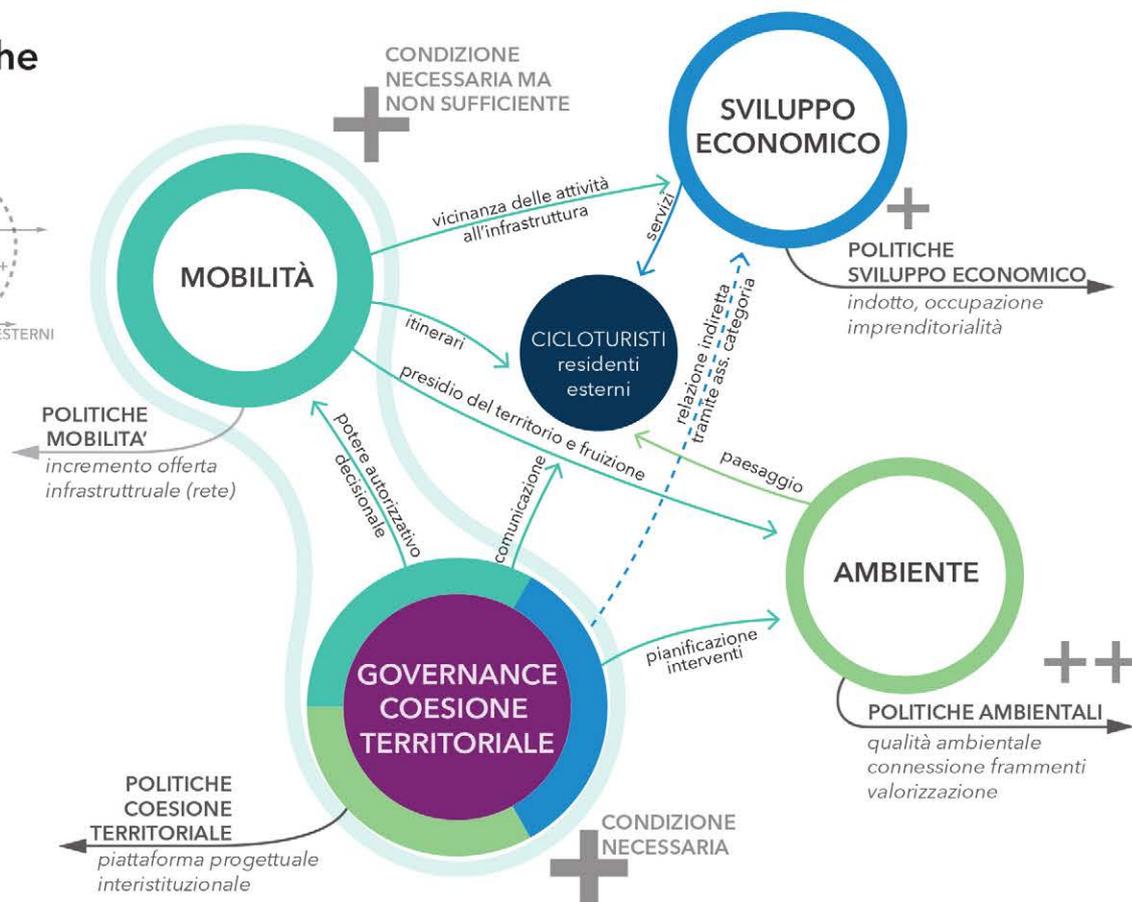
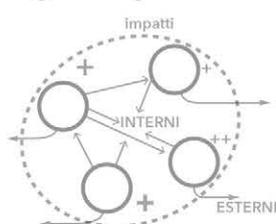
**mobilitazione del valore
delle relazioni locali**

**una ciclovia
come bene comune
diventa mezzo per molti
scopi**

la ciclovía nasce dall'integrazione di tre politiche per la coesione territoriale: mobilità, sviluppo economico ed ambiente in relazione di interdipendenza

Rappresentazione del livello di interdipendenza reciproca, risulta fondamentale il modello di governance (coesione territoriale), senza il quale è impensabile una visione comune ed interventi coordinati per la nascita dell'infrastruttura (mobilità), a valle di queste politiche appare coerente programmare interventi sull'imprenditorialità (sviluppo economico) e paesaggio (ambiente).

Relazione tra le politiche e gli impatti



Protocollo di Intesa

condivisione e consenso per la nascita del modello di governance

Un programma di attività tra di loro integrate richiede un grado di complessità perché prevede una varietà di funzioni, di risorse e di forme di partenariato da studiare con attenzione. La Ciclovia per essere realizzata secondo la concezione sistemica necessita di un modello di governance, relativamente sofisticato, in grado di combinare molti attori, istituzioni e livelli diversi ciascuno in grado di realizzare una parte del programma per caricarlo di un valore aggiunto positivo e necessario.

Questo processo di costruzione ha bisogno di una forte guida strategica che può essere assunta da una cabina di regia politica in senso generale, coinvolgendo tutti i soggetti che si sentono maggiormente responsabili nei confronti del territorio della ciclovia.

Risulta necessaria una forte condivisione e compartecipazione, prima degli obiettivi strategici e poi delle attività concrete. Le istituzioni responsabili sono in grado di esprimere un forte e coerente indirizzo strategico in grado di trasmettere impulso al processo per renderlo il più generativo possibile.

A tal fine si propone la sottoscrizione di un "protocollo di intesa" ritenuto una forma di adesione leggera e quindi facilmente accettabile anche dai soggetti maggiormente scettici, deliberato agevolmente dagli enti pur esprimendo un salto di qualità nella relazione. All'interno del protocollo saranno espressi gli obiettivi della ciclovia sottoforma di "manifesto" ed ogni sottoscrittore condividerà la propria responsabilità all'interno di un allegato tecnico, impegnandosi concretamente su specifiche azioni ed attività.

Il modello di governance può ben strutturarsi attraverso la costruzione di un quadro di riferimento condiviso da tutti gli attori, finalizzato a:

1. Concertazione: nel senso di proseguire l'attività di diffusione delle pratiche concertative sviluppate all'interno del processo della Ciclovia Olona Lura costruendo relazioni con diversi partner istituzionali, che rendano maggiormente operativi ed efficaci queste pratiche mediante l'inserimento nei rispettivi piani, programmi e norme.
2. Partecipazione: intesa come modalità di interazione e di coinvolgimento di soggetti non prettamente istituzionali, in grado di esprimere interessi rappresentativi e diffusi nel territorio.
3. Buone pratiche, opportunità e finanziamenti: le intenzioni espresse si scontrano spesso con la difficoltà di avere finanziamenti e competenze adeguate, soprattutto per avviare progetti innovativi che vadano oltre la gestione dell'ordinario. Non si tratta solo di una funzione di "ricerca fondi", ma del consolidamento di funzioni di regia adeguate, che consentano di costruire opportunità finanziarie e procedurali.

**cabina di regia politica
per una visione sistemica**

**un manifesto per
rappresentare tutte
le dimensioni della
ciclovia ed assumere
responsabilità
territoriale**

**modello di governance
leggero e flessibile per
concertare, partecipare
e sviluppare opportunità**

Relazioni istituzionali per promuovere l'adesione alla ciclovía.

Regia territoriale per il coordinamento ed indirizzo della ciclovía.

Supporto tecnico al coordinamento della ciclovía.

Comunicazione esterna per la promozione della ciclovía.

Progettazione e ricerca bandi.

Monitoraggio sull'implementazione del manifesto e dell'infrastruttura.

Salvaguardia urbanistica del tracciato della ciclovía e messa a disposizione dei fondi stradali.

Realizzazione di tratti dell'infrastruttura secondo gli standard eurovelo.

Realizzazione della **segnaletica**.

Realizzazione di **connessioni intermodali**.

Realizzazione di **interventi paesistici** a lato della ciclovía.

Manutenzione dei paesaggi degradati.

Realizzazione di un **sistema turistico dei beni culturali e della ricettività** per i cicloturisti.

Investimento di risorse proprie nella governance della ciclovía.

Investimento per attività di **cofinanziamento** per la partecipazione a bandi istituzionali.

Incubazione di start-up sui temi della ciclovía.

Realizzazione di un **distretto della ciclovía** che includa i servizi e le attività economiche per i cicloturisti.

Promozione presso i tour operator dell'itinerario della ciclovía

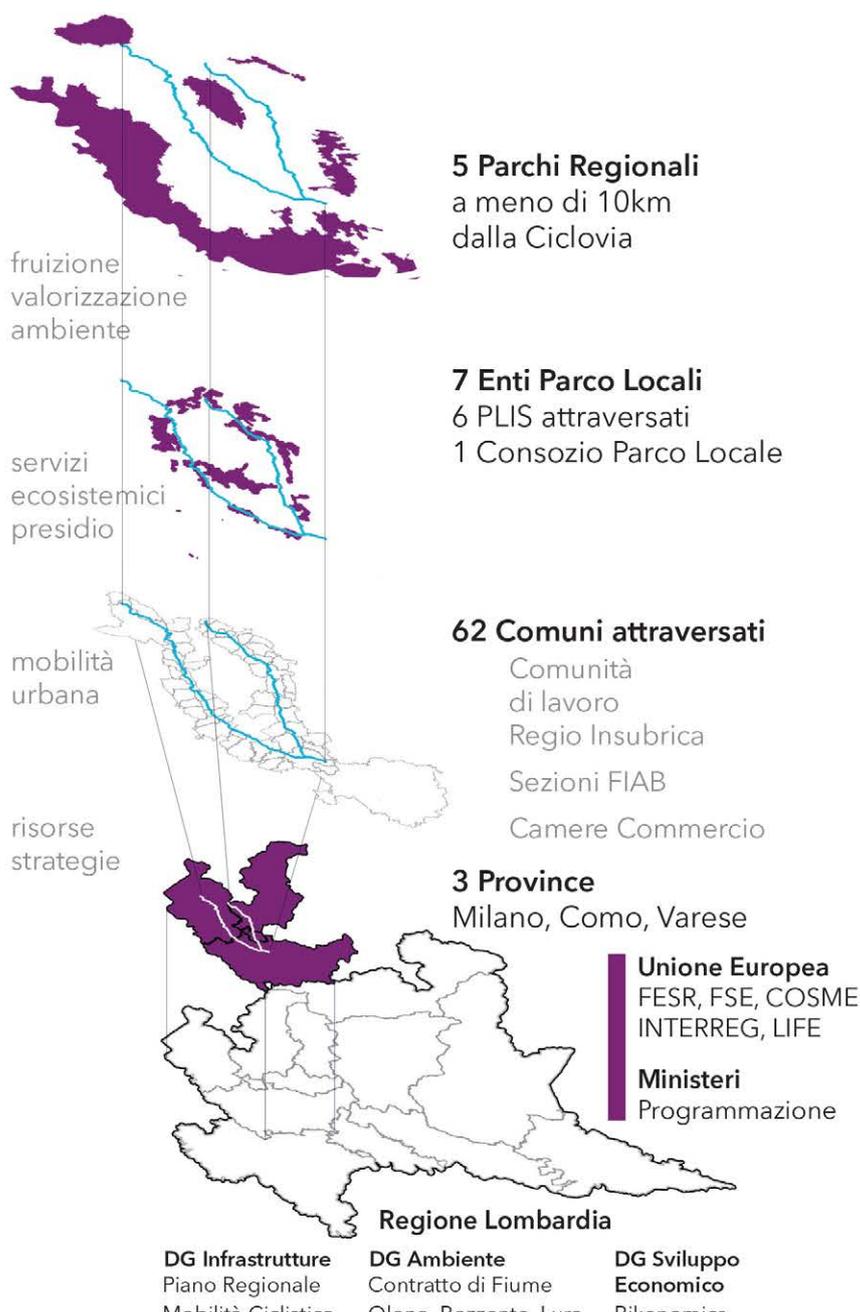
Realizzazione di uno o più **concept store** per sviluppare attività economiche connesse alla ciclovía.

Realizzazione di **landmark** in grado di trasmettere un'identità comune lungo la ciclovía.

Realizzazione di **supporti comunicativi turistici** per gli utenti della ciclovía.

possibili responsabilità che ciascun aderente potrà definire nel proprio allegato tecnico al protocollo

possibili soggetti coinvolgibili



Finanziamento

strumenti, programmi, istituzioni
per realizzare la ciclovìa

La mobilità ciclistica è spesso associato ad interventi alla scala urbana per la vivibilità delle città. Tuttavia anche la mobilità territoriale su lunghe distanze sta entrando nell'agenda dei finanziamenti, basti richiamare l'attenzione alle ciclovie da parte della Legge di Stabilità 2016 e dalla presenza di sempre più strategie nazionali ed internazionali finalizzate alla definizione di network infrastrutturali per le biciclette. Tali investimenti sono stati spesso trascurati nelle priorità anche in ragione della debolezza dei soggetti istituzionali locali. Questo aspetto non è una colpa, ma una conseguenza della segmentazione delle competenze e dispersione decisionale che ha escluso l'emersione di visioni più ampie per i territori che uniscono le città.

Risulta pertanto strategico lavorare per costruire una geografia delle competenze territoriali secondo un modello di governance maggiormente indirizzato ad una visione collettiva e, su questa visione, costruire un programma di azioni in grado di investire risorse economiche e cognitive funzionali all'attuazione della ciclovìa.

Nel territorio lombardo appaiono forti due soggetti istituzionali in grado di scatenare risorse ingenti, i Comuni e la Regione, quest'ultima in larga parte con funzione di intermediazione dei fondi comunitari. Osservando la tendenza degli investimenti di questi due soggetti, si osserva un calo costante da parte dei Comuni, a fronte dei crescenti limiti e vincoli nella spesa degli enti locali, ed una crescita costante da parte della Regione. Questa considerazione impone un serio ragionamento volto al coinvolgimento dell'istituzione regionale ritenuta come un soggetto privilegiato che possa prendere in considerazione la ciclovìa, farlo proprio ed impegnarsi, di concerto con gli enti locali, per la sua realizzazione, contribuendo a porsi quale elemento in grado di contribuire a superare la frammentazione amministrativa e costruire la retorica delle motivazioni che rendono la ciclovìa un progetto territoriale con molteplici benefici espliciti ed impliciti.

I finanziamenti europei appaiono gli strumenti più funzionali per produrre progetti innovativi in grado di creare condizioni ottimali dove inserire la ciclovìa. I diversi programmi ad erogazione diretta da parte della Commissione Europea consentono di intercettare risorse per la realizzazione di interventi qualificanti, in grado di far sì che la Ciclovìa Olona Lura non sia una mera infrastruttura, ma produca tutti i benefici indiretti sulla società (programma Horizon2020, Erasmus+), l'economia (programma COSME) e l'ambiente (programma LIFE). Toccando i tre capisaldi della sostenibilità che caratterizzano questo progetto di territorio.

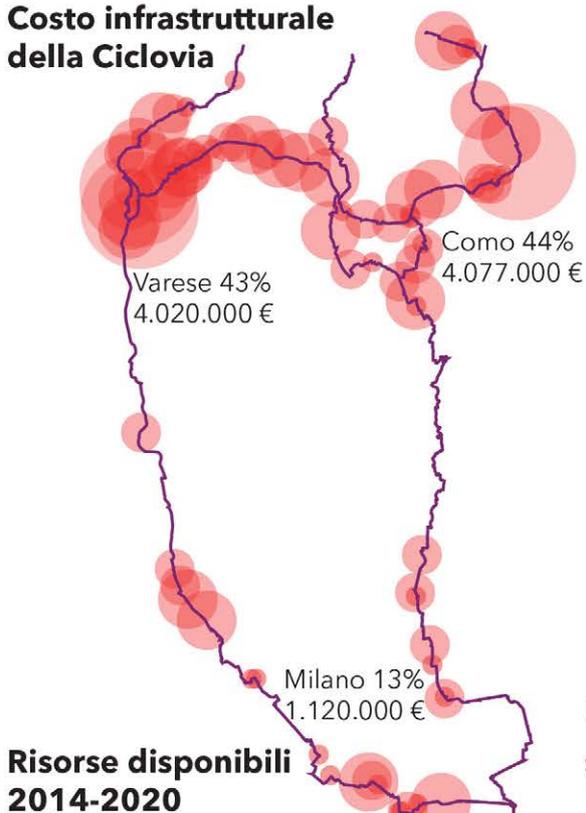
**crescita di interesse
per le infrastrutture
cicloturistiche a livello
locale, regionale,
nazionale ed europeo**

**costruire una geografia
delle competenze
territoriali per la ciclovìa**

**Comuni e Regione
insieme per definire
le priorità della ciclovìa**

**fondi europei
per sviluppare
il progetto di territorio**

Costo infrastrutturale della Ciclovía



9.542.000 €

costo totale della Ciclovía Olona Lura

+ 1 mil€
2.689.000 € 2 Comuni

500.000€ / 1 mil€
2.157.000 € 3 Comuni

100.000€ / 500.000€
4.378.000 € 22 Comuni

- 100.000€
318.000 € 22 Comuni

1° Fase 15,4 km
tratti non percorribili
5.230.000 €

2° Fase 70,4 km
tratti da riqualificare
3.987.000 €

20 mil € per infrastrutture

7,5 mil € sviluppo attrattività ciclovie

Risorse disponibili 2014-2020

Fondi Europei
espliciti 44,5 mil €
impliciti 12,5 mil €
indiretti 31,5 mil €

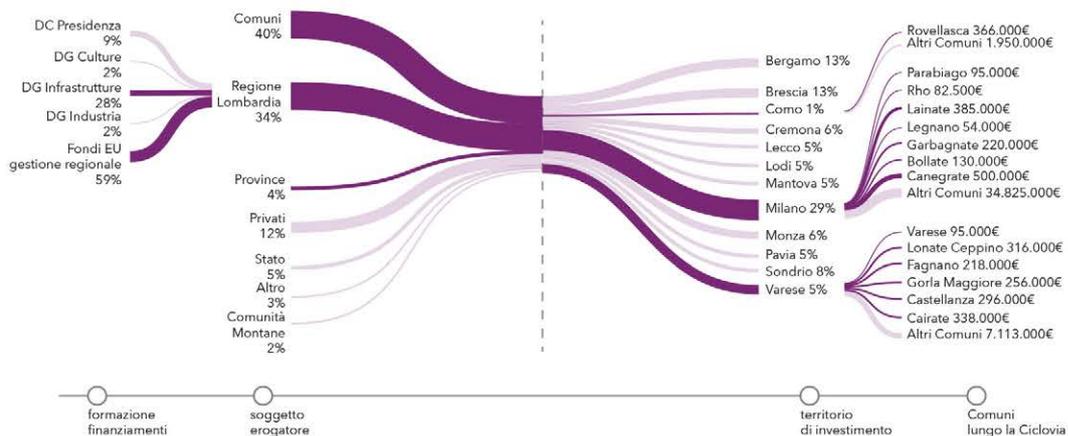
Fondi diretti
ambiente > life
ricerca > horizon
aziende > cosme
educazione > erasmus+
salute > health
cooperazione > interreg

FESR
FSE
FS

12,5 mil € manutenzione ordinaria

91 mil € interventi infrastrutturali

Risorse per la ciclabilità nel territorio lombardo 2010-2014



Manifesto della Ciclovía Olona Lura

sette punti per la nascita della ciclovía come bene pubblico
esperienziale al centro di politiche di coesione territoriale
per la mobilità, lo sviluppo economico e l'ambiente
attraverso la messa a sistema dell'attività ordinaria
e dei progetti speciali degli attori locali e sovralocali

Attivare una regia unitaria e flessibile per consolidare il partenariato della ciclovía, definendo una responsabilità politica ed una direzione tecnica, che possa integrare i temi della ciclovía all'interno delle politiche esistenti, ordinarie e volontarie, della mobilità, sviluppo economico ed ambiente per la ricerca di finanziamenti, l'orchestrazione degli interventi, la comunicazione interna e la rappresentazione esterna al partenariato.

Chiudere l'infrastruttura attraverso la realizzazione di un tracciato unitario, agendo sui tratti non percorribili con opere nuove e riqualificando l'esistente, per connetterla alla rete infrastrutturale esistente, in un'ottica di intermodalità tra ferrovia, metropolitana e navigazione lacustre, utilizzando occasioni di finanziamento esterne e disponibilità dei soggetti aderenti al partenariato.

Coordinare gli interventi di natura ambientale e paesaggistica, già nei programmi delle istituzioni locali e regionali, per condensare lungo le aste fluviali un insieme di servizi ambientali, utilizzando la ciclovía come elemento di connessione tra i sette parchi locali attraversati dal tracciato per contrastare la frammentazione ed il degrado del paesaggio incontrato.

1. GOVERNANCE

Avviare una regia tecnica e politica per sostenere la creazione e gestione della ciclovía

2. MOBILITA'

Completare il tracciato ciclabile e connetterlo alla rete intermodale

3. AMBIENTE

Agire sul paesaggio per limitare la frammentazione e creare servizi ambientali



4. SVILUPPO ECONOMICO

Potenziare l'economia del cicloturismo, della bicicletta e dei loro indotti

Utilizzare la presenza della ciclovía come elemento di brandizzazione, attrattività e competitività delle diverse economie connesse ai temi della bicicletta e che costituiscono l'indotto della ciclovía, dalla fabbricazione ai servizi, dal commercio al noleggio, anche incubando startup innovative e coinvolgendo i soggetti ed i progetti già attivi nel territorio attraversato.

5. ATTRATTIVITA'

Sviluppare in modo unitario un'offerta culturale e di servizi per fruire la ciclovía

Realizzare un sistema turistico integrato per i cicloturisti che possa incrementare l'attrattività dei beni culturali e ambientali all'interno del territorio attraversato, producendo pacchetti che possano fornire un'esperienza unitaria, coinvolgendo tutti i servizi disponibili: ricettività, trasporto, beni culturali, gastronomia, sport e turismo.

6. PROMOZIONE

Comunicare l'esistenza della ciclovía in Italia ed Europa

Promuovere la ciclovía come elemento di identità ed attrattività del territorio e di fruizione del paesaggio per i residenti e per i cicloturisti esterni, italiani e stranieri, puntando sulla diversità delle esperienze incontrabili ed utilizzando l'attrattività della Francigena come porta d'accesso italiana per il cicloturismo del centro e nord Europa.

7. MONITORAGGIO

Monitorare l'implementazione della ciclovía

Creare, attraverso una relazione tra soggetti pubblici e privati, un unico sistema nel quale poter osservare l'avanzamento di tutte le iniziative per la creazione e gestione della ciclovía, con l'intento di fornire ai decisori ed agli operatori socio-economici un insieme di elementi di valutazione in grado di monitorare l'evoluzione della strategia complessiva.

La ricchezza è nel contesto territoriale

La promozione di dorsali cicloturistiche, per favorire la fruizione sostenibile dei territori, è un tema che dall'inizio del 2015 ha visto la nascita di nove studi di fattibilità lungo i principali ambiti fluviali lombardi. I soggetti promotori degli altri otto studi di fattibilità sono istituzioni pubbliche che attuano uno schema prevalentemente tecnico alla creazione delle politiche pubbliche nel campo della ciclabilità. Lo studio per la Ciclovía Olona Lura è promosso da una realtà associativa (*Economia e Sostenibilità*) con esperienza nel campo dell'innovazione sociale, che ha sperimentato diverse pratiche tendenti ad una visione olistica e sistemica, per la costruzione delle politiche pubbliche. Questo punto di vista sposta l'attenzione su un insieme di temi in grado di integrare e completare le competenze tecniche ad altre in grado di trasformare la ciclovía in un elemento di forte sviluppo territoriale.

Nell'avviare lo studio di fattibilità abbiamo posto molta attenzione all'approccio metodologico, molte esperienze consolidate nella progettazione di piste ciclabili hanno portato a riprodurre modelli consolidati senza l'introduzione di innovazioni rilevanti. La sperimentazione della Ciclovía Olona Lura vuole invece coinvolgere nuovi temi

poiché si pone l'obiettivo di innovare ogni pratica connessa all'infrastruttura, distaccandosi dal metodo esclusivamente tecnico per coinvolgere attori economici, sociali ed istituzionali in grado di rendere sostenibile il processo nel lungo periodo. Dopotutto questo è uno studio di fattibilità e rappresenta la fase concettuale dove poter dare ampio spazio all'innovazione creativa che guiderà i successivi momenti progettuali.

Il territorio dell'Olona Lura e più in generale della regione milanese ed insubrica è caratterizzato da un'ampia dinamicità progettuale; un contesto ricco di ingegnoseria sociale, economica ed istituzionale che ha contribuito a consolidare pratiche diffuse. Tale consapevolezza ha fortemente inciso sulle decisioni metodologiche, in quanto ha permesso di valorizzare le specifiche potenzialità locali. Fin dall'avvio del progetto è stato pertanto attuato un dibattito costante con diversi attori del territorio per raccogliere stimoli e pensieri già radicati localmente e condivisi all'interno delle reti personali, professionali e sociali.

Il territorio ed il suo contesto sono dunque una forte variabile di progetto in grado di fare la differenza sulle scelte di qualità dello studio di fattibilità di un'infrastruttura come questa.



Via d'acqua nord ad Arese.



Itinerario nel Parco del Lura.



Alzaia ciclabile lungo il Canale Villoresi.



Itinerario nella Valle Olona.

L'attuazione del Masterplan



Tratto a lato dell'ex-ferrovia della Valmorea.



Tratto urbano della ciclovía.



Tratto sul lungolago da Como a Cernobbio.



Itinerario a lato del fiume Olona.

Il Masterplan della Ciclovía Olona Lura è l'esito di uno studio di fattibilità, realizzato dialogando con molte realtà del territorio con le quali si è cercato di comprendere in quale modo un tracciato ciclabile potesse costituire sia un'infrastruttura a servizio della fruizione e della mobilità locale, sia un elemento del mosaico dello sviluppo di questo stesso territorio.

In questo senso non si tratta di un prodotto che serve solo per valutare le condizioni di realizzabilità tecnica ed economica di un'infrastruttura, ma di un lavoro che consenta di mettere in evidenza tutti gli elementi in grado di concorrere alla creazione di un sistema articolato di attori e temi legati, direttamente o indirettamente, alla ciclabilità.

Come in più parti è stato già argomentato, per un'azione di questa complessità la "fattibilità" non è data solo dalla disponibilità di risorse finanziarie, ma dalla concreta e fattiva possibilità e capacità di coinvolgere una pluralità di attori che operino, ciascuno con le proprie competenze e possibilità, sulla base degli elementi individuati nel Masterplan stesso.

Il Masterplan, infatti, costituisce uno strumento di lavoro aperto che, sostanzialmente, fornisce

un quadro di senso generale già condiviso da un ampio panorama di attori e che ne incorpora le progettualità, mantenendo la possibilità per ciascuno di essi di agire in relativa autonomia, ma concorrendo alla realizzazione di questo quadro generale.

Il Masterplan e tutti i materiali di progetto sono disponibili sul sito www.ciclovialonalura.org che rappresenta uno spazio aperto alle integrazioni di ciascun attore. Tali integrazioni possono essere elementi conoscitivi, indicazioni progettuali, studi o altro materiale che, tramite il sito, può essere messo a disposizione di tutti.

In questo modo si intende proseguire nel tempo l'approccio adottato nel progetto, rafforzando ulteriormente l'idea della Ciclovía come "impresa collettiva", la cui fattibilità si consolida attraverso un ingaggio sempre maggiore di una pluralità di attori.

Il progressivo accumulo e condivisione di materiali, unito ad un lavoro di regia territoriale, consentirà nel futuro di arricchire in continuo il patrimonio conoscitivo, relazionale e progettuale che costituisce una risorsa fondamentale sia per attivare finanziamenti, sia per dare corpo alla Ciclovía come bene comune esperienziale.

Bibliografia

ATTRATTIVITA'

- Paolo Pileri, Alessandro Giacomel, Diana Giudici.** VENTO, la rivoluzione leggera a colpi di paesaggio. Corraini Edizioni. Milano. 2015
- ECF.** Cycling works: jobs and job creation in the cycling economy. 2014
- ANCMA.** Il valore delle 2 ruote: lo scenario dell'industria, del mercato e della mobilità. 2014
- Sustramm.** Working paper about costs and benefits of cycling. 2013
- ENIT.** Il mercato del cicloturismo in europa: politiche, andamenti e prospettive. 2013
- Sara Cortesi.** Il cicloturismo come modalità di turismo sostenibile. Università di Venezia. 2013
- ECF.** Calculating the economic benefits of cycling in EU-27. 2013
- European Parliament's Committee on Transport and Tourism.** The European cycle route network Eurovelo. 2012
- ANCMA.** Libro Bianco delle due ruote. 2012
- BICY, TRENDY TRAVEL.** Trendy cycling: 20 good reasons for cycling. 2011
- Gianluca Cillo.** Il cicloturismo: strumento di marketing territoriale nel distretto sportivo d'eccellenza per una logica di sviluppo locale. 2010
- OEC - Observatory of Economic Complexity** - MIT Media Lab. 2010
- Osservatorio provinciale per il turismo della Provincia autonoma di Trento.** Cicloturismo e cicloturisti in Trentino. 2009
- FIAB.** Reti ciclabili in area mediterranea: vademecum della ciclabilità. 2008
- Marc Augè.** Il bello della bicicletta. Bollati Boringhieri. 2008
- Ivan Illich.** Elogio della bicicletta. Bollati Boringhieri. 2006

AMBIENTE

- WHO, Regional Office for Europe.** Unlocking new opportunities - Jobs in green and healthy transport. 2014
- EU Commission.** Building a green infrastructure for Europe. 2013
- Andy Beanland.** Cycle tourism for sustainable rural development: understanding and interpreting lessons from Europe. 2013
- EU Commission.** Implementation and cost elements of green Infrastructure projects. 2013
- EU Commission.** Building a green infrastructure for Europe. 2013
- EU DG Environment.** The multifunctionality of green infrastructure: science for environment. Policy reports. 2012
- Naumann S., McKenna D., Kaphengst T. et al.** Design, implementation and cost elements of Green Infrastructure projects. Final report. European Commission. 2011
- Fabio Lopez Nunes.** Il Parco del Lura: il riscatto di un fiume. Consorzio Parco del Lura. 2008
- Ministero dell'Ambiente del Territorio e de Mare.** Due ruote per il futuro - in bici Prima Conferenza Nazionale della Biciclatta. EdicicloEditore. 2007
- EGWA (AA.VV.).** European greeways good practice guide: examples of actions undertaken in cities and periphery.

INFRASTRUTTURA

- ECF.** Eurovelo: guidance on usage monitoring. 2014
- Ediciclo.** Ferrovie delle meraviglie: l'Italia dei binari dimenticati. 2012
- FIAB.** Dalle rotaie alle bici: indagine sulle ferrovie dismesse, recuperate all'uso ciclistico. 2010
- ECF.** Eurovelo: European certification standard. 2013
- ECF.** Eurovelo development strategy 2012-2020. 2011
- ECF.** Eurovelo: guidance on the route development process. 2011
- ECF.** Eurovelo: the European cycle route network. 2009
- FIAB.** Prezziario degli interventi ciclabili. 2009
- SvizzeraMobile.** Manuale: pianificazione di percorsi ciclabili. 2008
- Regione Toscana.** Piste ciclabili in ambito fluviale: manuale tecnico. 2008
- Provincia di Milano.** Legislazione nazionale e regionale sulla mobilità ciclistica. 2007
- FIAB, WWF, Legambiente.** Rapporto sulla ciclabilità delle stazioni lombarde RFI. 2007
- Polinomia.** Linee guida per la progettazione delle reti ciclabili. 2006
- FIAB.** Segnaletica per itinerari ciclabili. 2005
- ISFORT.** Ferrovie, territorio e sistema di greenways. 2004

GOVERNANCE

- Studio legale Osborne Clarke.** Smart Cities in Europe: Enabling innovation. 2015
- Elena Zuddafa.** La governance per la valorizzazione territoriale. ALTIS. 2015
- Iris Network.** Tornare a investire. Albo del XIII workshop sull'impresa sociale. 2015
- Raul Dal Santo, Lucia Vignati.** Sussidiarietà e patrimonio comunitario nella governance del bacino del fiume Olona. Parco dei Mulini. Ecomuseo del paesaggio di Parabiago. 2014
- Regione Veneto.** Good practice guide: cycling for tourists. 2014
- ECF.** Cycling for Growth: using European funds for cycling. 2014
- Formez PA.** Guida: Come finanziare lo sport, la ciclabilità, la mobilità e il turismo sostenibile con i fondi europei. Europe Direct Roma. 2014
- AA.VV.** "Dalla mappa del parco alla realizzazione delle reti. Qualificare il paesaggio peri-urbano lungo il medio corso del fiume Olona. Ecomuseo di Parabiago. 2013
- Regione Lombardia.** Interventi a favore della mobilità ciclistica in Lombardia. 4° rapporto sulle infrastrutture e servizi. 2015
- FIAB.** Guida ai fondi per la ciclabilità. Associazione Italiana Città Ciclabili. 2004



febbraio 2015

MASTERPLAN CICLOVIA OLONA LURA

LETTURA MULTIDIMENSIONALE DEL TERRITORIO
DELL'OLONA LURA PER LA DEFINIZIONE DI UNA CICLOVIA
COME INFRASTRUTTURA PUBBLICA AL
CENTRO DI POLITICHE DI COESIONE TERRITORIALE
PER LA MOBILITÀ, LO SVILUPPO ECONOMICO E L'AMBIENTE

COORDINAMENTO DI PROGETTO

Andrea Magarini, Andrea Vecchi, Andrea Calori

TEAM STUDIO DI FATTIBILITÀ

Guglielmo Caretti, Lorenzo Cozzi,
Francesca Federici, Dario Lombardi,
Marta Maggi, Alberto Pala,
Rocco Ronza, Giacomo Servi

TEAM COMUNICAZIONE

Antonella Montagner, Elena Roda



Economia e Sostenibilità
Cascina Cuccagna
Via Cuccagna 2/4
20135 Milano

info@assesta.it
www.assesta.it

CF 07970570961



Lo studio di fattibilità della Ciclovie Olona Lura
è un progetto dell'Associazione
Economia e Sostenibilità (www.assesta.it),
capofila di un ampio partenariato di istituzioni locali
del territorio dell'Olona Lura,
cofinanziato dalla Fondazione Cariplo.

www.ciclovialonalura.org



**fondazione
cariplo**