

# GREEN TOUR

*Verde in movimento*



UNIVERSITÀ  
DEGLI STUDI  
DI PADOVA

ICEA



**DIPARTIMENTO ENTI LOCALI E GRANDI EVENTI**

**Direttore Maurizio Gasparin**



# **PROGETTO STRATEGICO “GREEN TOUR, VERDE IN MOVIMENTO”**

**Coordinatore del Progetto: Enrico Specchio**

greentour@regione.veneto.it

telefono +39 041 2794106

**Gruppo di lavoro REGIONE VENETO (decreto segr. reg. ambiente n°3 del 13.03.2013)**

**Sezione Infrastrutture: Ing. Stefano Angelini e Arch. Alessandro Mandricardo**

**Sezione Pianificazione Territoriale e Strategica: Arch. Sandro Baldan, Arch. Alberto Miotto e Dr.ssa Carla Spolaor**

**Sezione Urbanistica: Arch. Ignazio Operti**

**Sezione Tutela Ambiente: Dott. Alessandro Benassi e Ing. Ubaldo De Bei**

**Sezione Lavori Pubblici: Ing. Stefano Talato e Dr. Luciano Cortese**

**Segreteria Regionale Ambiente: Ing. Tiziano Ghedina e Dr. Carlo Bartolini**

**Sezione Affari generali e FAS-FSC: Dr. Sandro Boato e Dr.ssa Federica Cupoli**

**Sezione Turismo: Dott. Giuseppe Voltolina**

**Gruppo di lavoro DICEA-UNIPD**

**Responsabile scientifico del progetto**

**Pasqualino Boschetto**

www.dicea.unipd.it

pasqualino.boschetto@unipd.it

telefono +39 049 8275486

**Alessandro Bove**

**Ubaldo Fanton**

**Pierluigi Matteraglia**

**Gennaro Memmoli**

**Guido Pizzamano**

alessandro.bove@unipd.it

ubaldo.fanton@gmail.com

matteraglia@gmail.com

gennaro.memmoli@gmail.com

info@pizzamano.it

**Consulenti esterni**

**Giovanni Gallo**

**Luciano Gallo**

**EURIS S.R.L.**

**Collaboratori**

**Davide Battilana**

**Massimo Cerruti**

**Antonella Della Giustina**

**Carlo Ghiraldelli**

**Pamela Lillo**

**Manuela Mazzetto**

**Fabio Pistollato**

**Alessio Vanin**

**Alessandro Zabotti**

**Martina Zorzoli**



<b>1.0.INTRODUZIONE GENERALE</b> .....	<b>2</b>	3.2.8.Green Tour: COMUNI INTERESSATI .....	189
1.1.GENERALITÀ .....	4	3.2.9.Green Tour: AMBITI PAESAGGISTICI .....	191
1.2.OBIETTIVI GENERALI DEL PROGETTO .....	7	3.2.10.Green Tour: GAL - Gruppo di Azione Locale .....	193
1.3.METODOLOGIA PROGETTUALE .....	11	3.2.11.Green Tour: ULSS - Unità Locale Socio Sanitaria .....	195
1.3.1.La rigenerazione territoriale .....	11	3.2.12.Green Tour: DISTRETTI INDUSTRIALI .....	197
1.3.2.Percorsi lenti e paesaggio come chiave di lettura del Green Tour .....	13	3.2.13.Green Tour: PIA-r - Progetti Integrati d'Area Rurale .....	201
1.3.3.Ambiti territoriali, idee guida, macro obiettivi e strategie di intervento .....	17	3.2.14.Green Tour: CITTA' METROPOLITANA .....	203
1.4.ELABORATI COMPONENTI IL PROGETTO STRATEGICO .....	19	3.2.15.Green Tour: RETE NATURA 2000 .....	205
1.5.CASI STUDIO EUROPEI .....	21	3.2.16.Green Tour: SISTEMI AMBIENTALI .....	207
1.5.1.La mobilità ciclabile .....	21	3.2.17.Green Tour: SISTEMA CULTURALE .....	209
1.5.2.Le reti ciclabili .....	22	3.2.18.Green Tour: BENI PAESAGGISTICI - Art. 142 DLGS 42/2004 .....	211
1.5.3.Esempi internazionali: fase analitica .....	27	3.3.CARATTERISTICHE TECNICHE .....	213
1.5.4.La funzionalità interna .....	28	3.4.CARATTERISTICHE GESTIONALI .....	215
1.5.5.L'accessibilità .....	34	3.5.DESCRIZIONE DELLE CRITICITÀ URBANISTICHE .....	219
1.5.6.L'inserimento paesaggistico .....	37	3.5.1.Premessa .....	219
1.5.7.La mobilità equestre .....	39	3.5.2.Inquadramento normativo della Treviso-Ostiglia .....	219
1.5.8.Esempi internazionali: fase analitica .....	41	3.5.3.Tratto Ostiglia (MN) - Grisignano di Zocco (VI) .....	221
1.5.9.La funzionalità interna .....	42	3.5.4.Tratto Grisignano di Zocco -Treviso .....	271
1.5.10.L'accessibilità .....	45	3.6.DESCRIZIONE DELLE CRITICITÀ FISICHE E PROPOSTE DI SOLUZIONE .....	281
1.5.11.Percorsi misti: ciclovie e ippovie .....	46	3.6.1.Premessa .....	281
1.5.12.Conclusioni .....	46	3.6.2.Le intersezioni .....	281
1.5.13.Itinerari ed escursioni .....	47	3.6.3.Analisi dei Tratti .....	283
1.6.BIBLIOGRAFIA .....	60	3.6.3.1.Tratto 1 : a Nord .....	285
<b>2.0.ANALISI STATO DI FATTO</b> .....	<b>68</b>	3.6.3.2.Tratto 2: a Nord-Est .....	323
2.1.INTRODUZIONE ED INDIVIDUAZIONE DEL CONTESTO DI RIFERIMENTO .....	69	3.6.3.3.Tratto 3: a Est .....	327
2.2.COMPONENTI TERRITORIALI .....	83	3.6.3.4.Tratto 4: a Sud, il percorso del Po in Veneto .....	337
2.3.USO DEL SUOLO E COMPONENTI GEOLOGICHE .....	94	3.6.3.5.Tratto 5: a Ovest .....	339
2.4.COMPONENTI SOCIO-ECONOMICHE .....	119	3.6.3.6.Tratto 6: a Sud-Est .....	342
2.5.VERIFICA DEI VINCOLI AMBIENTALI .....	147	3.6.4.Conclusioni.....	343
2.6.VERIFICA DEI VINCOLI STORICI .....	152	<b>4.0.VALUTAZIONE DI SOSTENIBILITÀ TERRITORIALE</b> .....	<b>346</b>
2.7.VERIFICA DEI VINCOLI ARCHEOLOGICI .....	156	4.1.INTRODUZIONE .....	347
2.8.VERIFICA DEI VINCOLI PAESAGGISTICI .....	158	4.2.REQUISITI E CARATTERISTICHE DELL'OPERA .....	349
<b>3.0.IL PROGETTO STRATEGICO</b> .....	<b>166</b>	4.2.1.Premessa .....	349
3.1.INTRODUZIONE .....	167	4.2.2.Tipo di mobilità .....	350
3.2.DESCRIZIONE DEL SISTEMA TERRITORIALE GREEN TOUR .....	170	4.2.3.Materiali .....	355
3.2.1.Green Tour: IPA - Intese Programmatiche d'Area .....	171	4.2.3.1.Pavimentazioni .....	355
3.2.2.Green Tour: UDC - Unioni Dei Comuni .....	173	4.2.3.2.Altri materiali di arredo .....	357
3.2.3.Green Tour: CONSORZI DI BONIFICA .....	175	4.2.3.3.Tecnologie .....	358
3.2.4.Green Tour: D.O.P. - Denominazione di Origine Protetta .....	177	4.2.3.4.Particolarità .....	359
3.2.5.Green Tour: I.G.P. - Indicazione Geografica Protetta .....	181	4.2.3.5.Segnaletica .....	359
3.2.6.Green Tour: SISTEMI TURISTICI .....	185	4.3.LE MISURE IDONEE A SALVAGUARDARE I VALORI DEL TERRITORIO .....	360
3.2.7.Green Tour: PARCHI REGIONALI .....	187	4.3.1.MISURE IDONEE A SALVAGUARDARE I VALORI AMBIENTALI .....	361
		4.3.2.MISURE IDONEE A SALVAGUARDARE I VALORI CULTURALI .....	367
		4.3.3.MISURE IDONEE A SALVAGUARDARE I VALORI PAESAGGISTICI .....	379

<b>5.0.VALUTAZIONE DI SOSTENIBILITA' ECONOMICO-FINANZIARIA</b> .....	<b>392</b>	7.2.3.Green Tour:"CAVALCARE" .....	539
5.1.INTRODUZIONE .....	393	7.2.4.Green Tour:"NAVIGARE" .....	541
5.2.INDIVIDUAZIONE E VALUTAZIONE DELLE AREE DA ACQUISIRE DAI SOGGETTI PROPRIETARI .....	395	7.3.IL MODELLO DI PROGETTAZIONE STRATEGICA .....	543
5.2.1.Individuazione delle aree da acquisire .....	395	7.3.1.La struttura generale .....	543
5.2.2.Procedura adottata per l'analisi degli immobili .....	396	7.3.2.Individuazione dei punti di specificità: i nodi verdi .....	545
5.2.3.Individuazione degli altri immobili da acquisire .....	406	7.4.NORME TECNICHE DI ATTUAZIONE DEL PROGETTO STRATEGICO .....	581
5.3.VALUTAZIONE DELLE AREE DA ACQUISIRE .....	413	7.4.1.Premessa .....	581
5.3.1.Valore stimato dei terreni .....	413	7.4.2.Riferimenti ai PTCP .....	581
5.3.2.Valore stimato degli edifici .....	426	7.4.3.Articolato .....	583
5.4.QUADRO ECONOMICO FINALE .....	430	<b>8.0.CONDIVISIONE COMUNICAZIONE GOVERNANCE E MONITORAGGIO</b> .....	<b>590</b>
5.4.1.Premessa .....	430	8.1.INTRODUZIONE .....	591
5.4.2.Quadro Economico del Green Tour .....	430	8.2.CONDIVISIONE TERRITORIALE PARTECIPATA .....	591
5.4.3.Nodi VERDI .....	434	8.2.1.Fiera a scala nazionale: ExpoBici 2011 .....	591
5.4.4.Uteriori considerazioni .....	436	8.2.2.Manifestazione in data 08.06.2014 tra Treviso e Ostiglia .....	599
5.4.4.1.Rigenerazione Territoriale .....	436	8.2.3.Road Show: Tavoli Territoriali .....	623
5.4.4.2.Clorofilla, il grande bosco lineare del "Green Tour" .....	437	8.2.4.EASW: European Awareness Scenario Workshop .....	630
5.4.4.3.Valigie dei Sogni .....	439	8.2.5.Conferenze e Incontri vari .....	640
5.4.5.Considerazioni finali sulla sostenibilità economico-finanziaria del Green Tour – Verde in Movimento .....	440	8.3.PROPOSTA DI COMUNICAZIONE INTEGRATA DEL TERRITORIO E DEGLI ITINERARI .....	654
5.4.6.Articolazione del progetto "Green Tour" per stralci funzionali .....	441	8.4.LA VALIGIA DEI SOGNI .....	669
5.5.IL GREEN TOUR: LE POSSIBILI RISORSE FINANZIARIE .....	463	8.5.PROPOSTA DI GESTIONE E GOVERNANCE DEL PROGETTO GREEN TOUR .....	675
5.5.1.Il Fondo per lo Sviluppo e la Coesione (FSC) .....	463	8.5.1.Generalità .....	675
5.5.2.Il POR Veneto 2014-2020 .....	465	8.5.2. Motivazioni e obiettivi del modello di gestione e di <i>governante</i> di Green Tour .....	679
5.5.3.PSR Veneto 2014-2020 e Programma Leader .....	471	8.5.3.L'organizzazione interna di Green Tour .....	681
5.5.4.Fondi ODI E LETTA .....	472	8.6.LO STRUMENTO DEL MONITORAGGIO DEL PROGETTO GREEN TOUR .....	684
5.5.5.Il Programma LIFE .....	472	<b>9.0.SINTESI PROGETTO</b> .....	<b>698</b>
5.5.6.IL Programma EUROPA CREATIVA .....	475	9.1.IL GREEN TOUR: OBIETTIVI E STRUMENTI PER LA SUA DEFINIZIONE .....	699
5.5.7.I Programmi di COOPERAZIONE TRANSFRONTALIERA TRANSNAZIONALE .....	476	9.2.LA ROAD MAP DEL GREEN TOUR: LA FASE OPERATIVA .....	703
5.6.ANALISI DEGLI STRUMENTI GIURIDICI PER L'ACQUISIZIONE E/O UTILIZZO DELLE AREE .....	489	<b>10.ALLEGATI</b> .....	<b>708</b>
<b>6.0.POTENZIALITA' DEL GREEN TOUR PER LA SALUTE</b> .....	<b>498</b>	10.1.LE STAZIONI DELLA EX FERROVIA TREVISO-OSTIGLIA .....	709
6.1.INTRODUZIONE .....	499	10.2.SCHEDE DESCRITTIVE CASI STUDIO .....	765
6.2.BENEFICI PER LA SALUTE FISICA E PSICHICA .....	509	10.2.1. Analisi generale – Ciclabili .....	765
6.3.IL GREEN TOUR COME LUOGO DI INCONTRO INTERGENERAZIONALE .....	511	10.2.2.Analisi particolare – Ciclabili .....	768
6.4.GREEN TOUR, ASSE DI UN 'SISTEMA SALUTE' .....	513	10.2.3.Schede di dettaglio – Ciclabili .....	777
<b>7.0.PIANIFICAZIONE STRATEGICA</b> .....	<b>522</b>	10.2.4.Analisi generale – Ippovie .....	817
7.1.INTRODUZIONE .....	523	10.2.5.Analisi particolare – Ippovie .....	819
7.1.1.Il progetto strategico .....	523	10.2.6.Schede di dettaglio - Ippovie .....	825
7.1.2.Il progetto strategico nella normativa regionale .....	524	10.2.7.Schede di dettaglio – Percorsi misti .....	842
7.1.3.I progetti strategici ed il PTRC veneto .....	526	10.3.SCHEDA PAVIMENTAZIONI .....	850
7.2.LA BANCA DATI TERRITORIALE .....	533	10.4.BANCA DATI: LA RACCOLTA DEI MATERIALI DI LAVORO .....	857
7.2.1.Green Tour:"CAMMINARE" .....	535		
7.2.2.Green Tour:"PEDALARE" .....	537		





UNIVERSITÀ  
DEGLI STUDI  
DI PADOVA

ICEA

# I°

## INTRODUZIONE GENERALE





UNIVERSITÀ  
DEGLI STUDI  
DI PADOVA

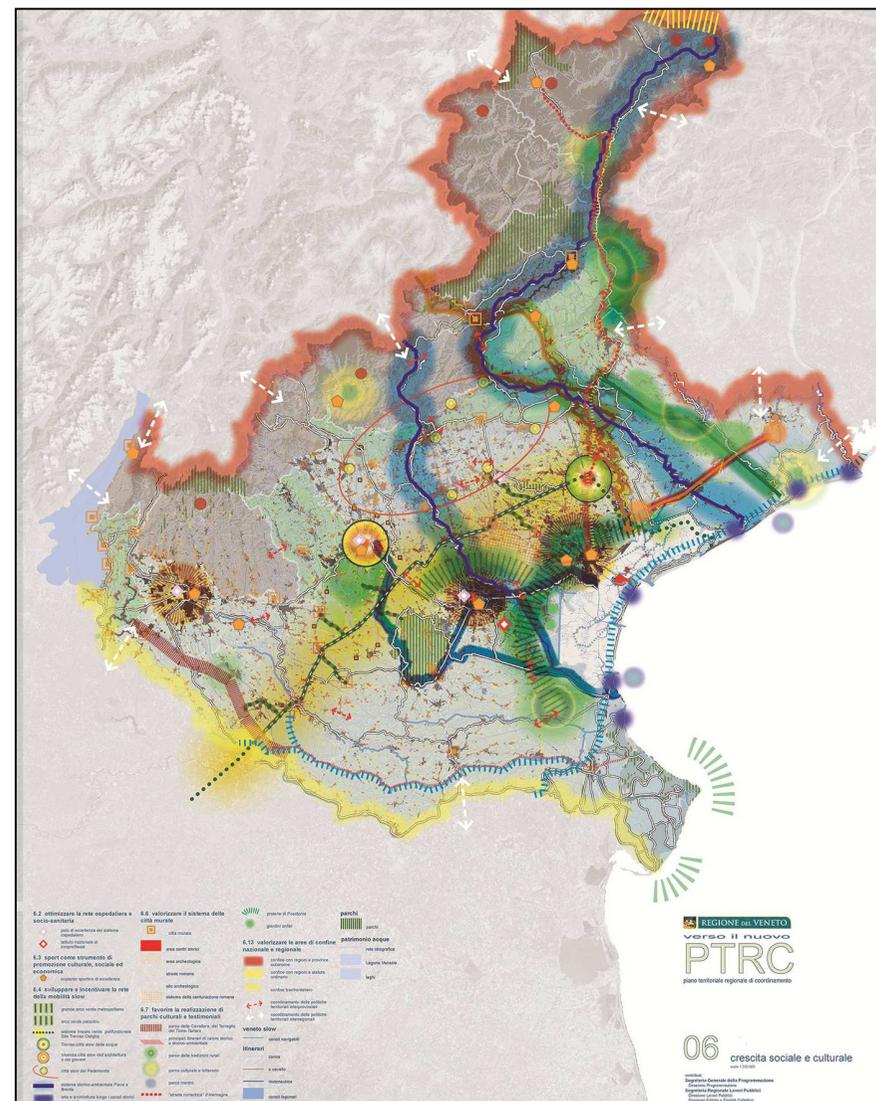
ICEA

## 1.1. GENERALITA'

Il progetto strategico in oggetto presenta un percorso propositivo e ideativo di una certa consistenza che merita di essere innanzitutto descritto nelle sue fasi e passaggi principali.

### Delibere e normativa di riferimento

- L'articolo 26 della legge regionale veneta n. 11/2004 introduce per la prima volta nella legislazione urbanistica regionale lo strumento dei "progetti strategici".
- Con Delibera n. 336 del 11/02/2005 la Giunta Regionale Veneta ha approvato il "Piano regionale della mobilità ciclistica-Masterplan" contenente fra gli "Itinerari regionali" il "n.6 – ciclopista ex ferrovia Treviso-Ostiglia".
- Con Delibera n. 372 del 17/02/2009 la Giunta Regionale Veneta ha adottato il Piano Territoriale Regionale di Coordinamento, il quale individua alcuni progetti strategici tra i quali quello della "via Ostiglia" (art. 5, punto 2, lettera f. delle Norme Tecniche), denominata anche come "La grande diagonale dell'Ostiglia" a cui fa riferimento l'art. 60, delle stesse Norme Tecniche, quale "Sistema ordinatore del territorio da valorizzare".
- Con delibera n. 427 del 10/04/2013 la Giunta Regionale Veneta ha adottato Variante Parziale al PTRC del Veneto, con attribuzione di valenza paesaggistica, con la quale sono state introdotte importanti regolamentazioni e misure di salvaguardia dei diversi ambiti di paesaggio individuati.
- Con delibera n. 4234 del 29/12/2009 la Giunta Regionale ha approvato il PTCP della provincia di Padova.
- Con delibera n. 1137 del 23/03/2010 la Giunta Regionale ha approvato il PTCP della provincia di Treviso.
- Con delibera n. 708 del 02/05/2012 la Giunta Regionale ha approvato il PTCP della provincia di Vicenza.

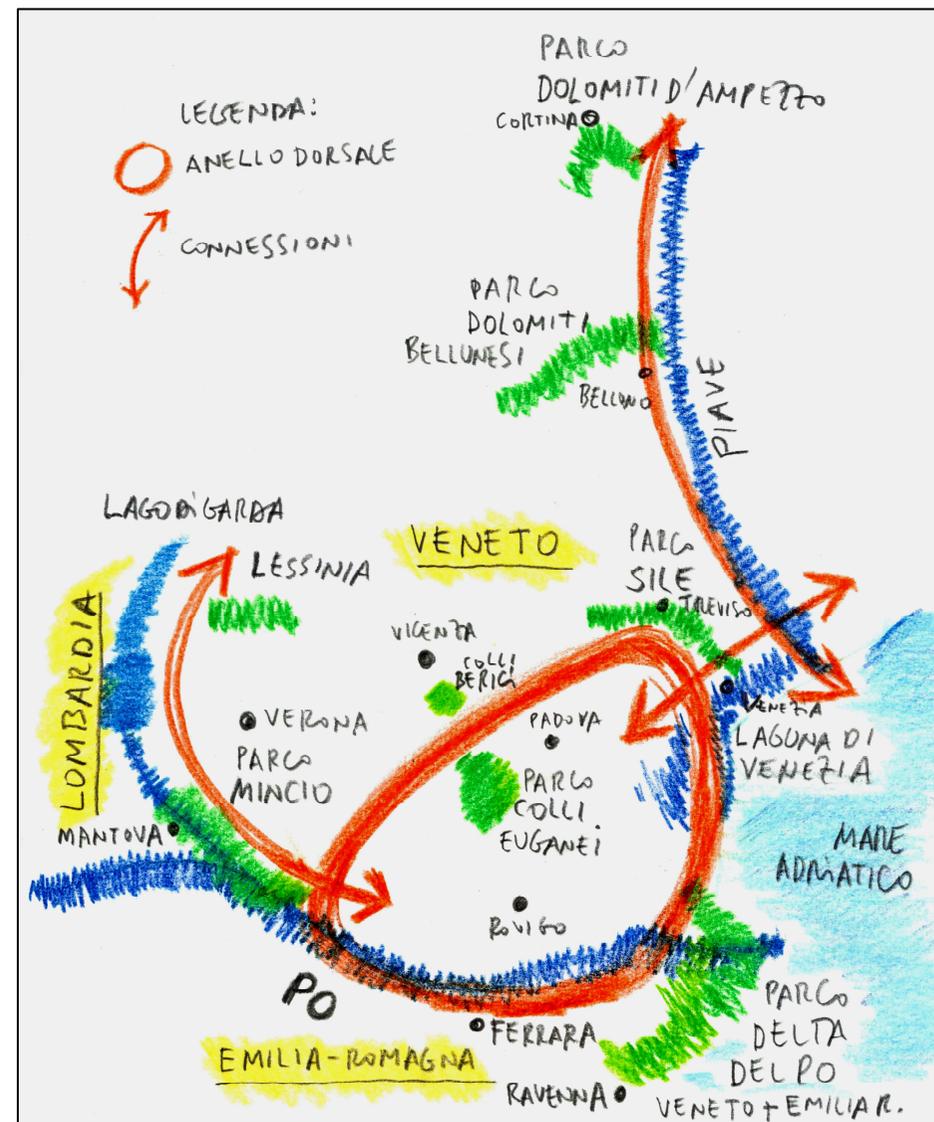


2007 - la prima versione del PTRC: Tavola n. 6 "crescita sociale e culturale". Nella sezione 6.4. "sviluppare e incentivare la rete della mobilità slow" è individuato il "sistema lineare verde polifunzionale Sile Treviso Ostiglia". Nelle successive versioni del PTRC la dicitura sarà modificata in "la grande diagonale dell'Ostiglia-Treviso, Piazzola sul Brenta, Berici e Legnago" senza modificarne i contenuti essenziali.

- Con delibera n. 52 del 27/06/2013 il Consiglio Provinciale della provincia di Vicenza ha adottato il PTCP della provincia di Verona.
- Con Delibera n. 1986 del 30/06/2009 la Giunta Regionale Veneta ha approvato lo "Avvio del Progetto Strategico (art. 26 LR 11/2004) – via Ostiglia".
- Con Delibera n. 101 del 11/02/2013 la Giunta Regionale Veneta ha deliberato in merito alla "Individuazione del Gruppo di Lavoro e nomina del Coordinatore dello stesso" ai fini dell'attuazione del progetto strategico denominato "via Ostiglia".
- Inserire la delibera n. 50/2014 relativa all'inserimento del progetto strategico Ostiglia nell'ambito del più ampio progetto strategico Green Tour, verde in movimento.
- Con Delibera n. 583 del 29/04/2014 la Giunta Regionale Veneta ha deliberato la "Attuazione progetto strategico Green Tour Ostiglia di cui alla DGR n. 1986 del 30.06.2009, n. 101 del 01.02.2013 e n. 50 del 04.02.2014. Autorizzazione avvio collaborazione con Università di Padova, Dipartimento ICEA.
- Con Delibera n. 8 del 21.01.2014 la Giunta Regionale Veneta ha manifestato l'interesse alla partecipazione all'EXPO 2015 e il progetto strategico in oggetto è stato individuato come uno degli assi progettuali da presentare all'interno di EXPO 2015.

Coerentemente ed in attuazione delle delibere e delle normative sopra riportate il gruppo di progettazione istituito presso la Sezione Enti locali, persone giuridiche, controllo atti, servizi elettorali, grandi eventi della Regione Veneto è stato predisposto il progetto strategico in oggetto tramite le attività del gruppo interno di lavoro regionale e del gruppo esterno di lavoro e di consulenza scientifica attivo all'interno del Dipartimento di Ingegneria Civile Edile e Ambientale dell'Università degli studi di Padova.

In alcuni capitoli successivi sono riportate nel dettaglio tutti gli incontri attivati dal gruppo di progettazione sia con le varie amministrazioni pubbliche e con gli



Ideogramma del "Green Tour, Verde in Movimento" elaborato sulla base degli studi eseguiti a partire dal 2005 sul tracciato della ex ferrovia Treviso-Ostiglia. Il progetto-concept Green Tour è stato presentato all'EXPO BICI di Padova nel settembre 2011 alla presenza della Regione Veneto (si vedano i 2 comunicati stampa del 23.09.2011 e 25.09.2011 allegati al cap. VIII° del presente progetto strategico)

enti pubblici interessati e coinvolti nell'ambito del progetto, che con la cittadinanza tutta e in particolar modo con le molte associazioni di vario tipo comunque portatori anche di specifici interessi sociali, culturali ed economici.

Detti incontri hanno rappresentato ampiamente nei fatti quanto prescritto anche dalla legge vigente (LR 11/2004) in termini di partecipazione e consultazione, e inoltre anche di "informazione aperta e dinamica".

Si è cercato di stimolare in vari modi tutti i soggetti intervenuti ai molti incontri programmati ed effettuati anche con la predisposizione, da un lato, di tavoli di consultazione e di ascolto organizzati e sviluppati coerentemente con le migliori procedure di partecipazione ormai consolidate anche nella scena internazionale e, dall'altro, anche con azioni specifiche mirate ai singoli amministratori comunali, come nel caso del semplice strumento della cosiddetta "valigia dei sogni".

Molti sono stati gli spunti particolari e specifici ricavati nella fase partecipativa sopra richiamata che hanno contribuito in maniera efficace ed appropriata alla messa a punto e l'individuazione di temi e problematiche principalmente specifiche, locali e circoscritte, altrimenti di difficile recepimento. Riuscire ad entrare nella concretezza dei temi specifici, con gli occhi della volontà propositiva e risolutiva, anche parziale e migliorabile, è stato a nostro avviso elemento estremamente positivo e di coagulo complessivo ai fini di una effettiva condivisione dell'intero progetto.

In fondo è stato, a ben pensare, il metodo più semplice per cercare di coinvolgere le comunità interessate dal progetto, ai fini di condivisione effettiva degli obiettivi generali, spesso di grande scala territoriale, e quindi difficilmente comprensibili e traducibili in atti e procedure concrete.



Workshop EASW organizzato dalla ULSS n. 9 di Treviso dal titolo "Scenari e idee per la Greenway Treviso – Ostiglia" svolto a Badoere di Morgano (TV) il 28 Giugno 2013 presso la Sala Conferenze "in-point Ostiglia" adiacente il tracciato della ex ferrovia messa a disposizione dalla ditta Bonaventura Express SRL di Badoere (TV).



## 1.2. OBIETTIVI GENERALI DEL PROGETTO

Sembra opportuno innanzitutto richiamare le indicazioni e gli elementi fondamentali di riferimento rintracciabili nella documentazione ufficiale della Giunta Regionale Veneta, alla quale chiaramente il progetto strategico in oggetto rispondere in maniera coerente e completa.

Nel testo della DGRV n. 101/2013 viene esplicitamente richiamato che il progetto strategico deve “.. definire un progetto urbanistico-paesistico di un “parco lineare” per il percorso afferente il sedime della ex ferrovia Treviso Ostiglia...”

In tal senso quindi il progetto strategico viene innanzitutto declinato in termini di “progetto urbanistico-paesistico” dove sembra acclarata la volontà di voler superare la “genericità” del piano mediante il “progetto urbanistico”, cercando di avvicinarsi quanto più possibile al versante operativo ed attuativo, pur se nelle sue componenti strutturali iniziali.

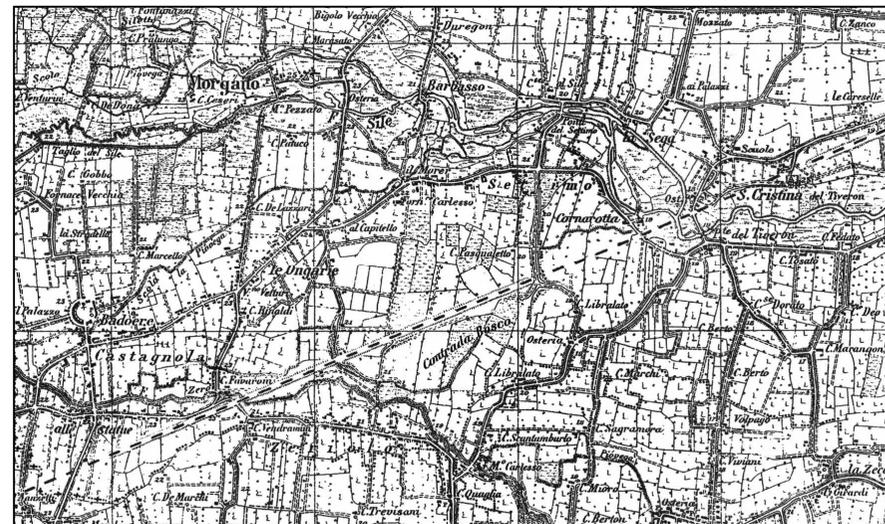
Risulta veramente significativo il riferimento al “parco lineare” che in tal senso diventa già esso stesso obiettivo e strumento operativo.

Si pensi ad esempio anche allo stesso strumento del “bosco ambientale” sviluppato in qualità di sottolineatura dei segni portanti del territorio nel suo insieme di area vasta . In tal senso il parco lineare (bosco ambientale) rappresenta non altro che un primo elemento di riferimento meta-progettuale e una possibile opportunità da cogliere/applicare sia in termini ambientali (protezioni, mitigazioni, assorbimento inquinanti) che paesaggistici (nuovi paesaggi, recupero di vecchi paesaggi del passato) che economici (la filiera del legno, gli aspetti agro-forestali, ecc.).

Nella stessa premessa della DGVR n. 583/2014 si precisa che gli uffici regionali hanno già svolto un primo step di attività analitico-conoscitive riguardanti il sedime della ex ferrovia Treviso-Ostiglia che ha consentito di ottenere un primo



sopra: estratto tavoletta IGM 1/25.000 anno 1887. Area tra Badoere (TV) e Morgano (TV). Sotto è riportato lo stesso estratto nella successiva levata del 1935. Nella mappa del 1887 si nota il grande Bosco di San Marco con estensione di 140 ettari. Come si nota chiaramente dalle mappe, la costruzione della ferrovia Treviso-Ostiglia ha contribuito alla scomparsa del bosco di roveri, uno dei tanti "Boschi della Serenissima" diffusi nel Veneto.. Oggi, di tutto ciò, rimane solo il toponimo "via Bosco".



quadro di insieme degli scenari di riferimento, ma soprattutto per il tramite dei principali stakeholder (pubblici e privati) la “.. *condivisione ed implementazione del progetto secondo logiche improntate a grandi assi quali il benessere e salute, la tutela dell’ambiente e del paesaggio, la valorizzazione dell’economia, della cultura e dei prodotti del territorio. In particolare, poi, per quanto riguarda le tematiche della prevenzione, del benessere e salute della popolazione, il sistema ULSS Venete, impegnato nella attuazione della c.d. “Carta di Toronto” per il benessere psico-fisico e la mobilità delle persone, si è fatto promotore di una rete di incontri, che prendono a modello il territorio attraversato dall’Ostiglia, nel territorio della Provincia di Treviso, intende replicare tale modello lungo tutto l’asse territoriale attraversato dalla Diagonale dell’Ostiglia*”.

E’ proprio questo elemento che rappresenta la grande novità del progetto in oggetto, sia in termini di obiettivi generali, che di metodologia adottata, come pure di notevole efficacia in termini di obiettivi specifici sinergici in grado di amplificare al massimo le potenzialità d’insieme.

In questi termini il percorso analitico e propositivo adottato è sicuramente di grande novità, quasi certamente unico nel panorama nazionale, su questa scala territoriale.

In questi termini gli obiettivi specifici della prevenzione e del conseguimento di livelli maggiori di benessere psico-fisico (palestra all’aperto, attività motoria, ecc.) vengono ad interagire in maniera “naturalmente” sinergica con gli altri obiettivi specifici e settoriali egualmente importanti quali: la crescita e lo sviluppo di forme di green economy; il conseguimento di livelli maggiori in termini di sostenibilità (generale e specifica); la valorizzazione di attività turistiche innovative (agriturismo, turismo lento, turismo ecoculturale, enogastronomico, ecc.); il consolidamento della infrastrutturazione strutturale della mobilità lenta (o dolce); la salvaguardia e la messa in sicurezza dell’assetto idraulico, pedologico, naturalistico, agrario ed edilizio-architettonico degli ambiti territoriali interessati.



**Calcolare i benefici economici in termini di salute**



---




I progetti di mobilità urbana prevedono stime economiche come il calcolo del rapporto costi/benefici per giustificare progetti e finanziamenti. Spesso non vengono considerati i benefici in termini di salute.

HEAT, Calcola il guadagno economico delle vite salvate promuovendo il cammino e l’uso della bicicletta  
Europa 2010 una vita di un adulto e stimata in circa 1,5 milioni di euro



Slides elaborate dal dott. Giovanni Gallo dell'ULSS 9 di Treviso in occasione della presentazione del progetto "Lasciamo il Segno", Rete Trevigiana per l'Attività Fisica avvenuta a Treviso il 20.09.2012 con circa 190 aderenti.



**Valorizzare le risorse esistenti e gli investimenti già fatti**



---

**100 persone**  
Percorso di 1 km per andare al lavoro  
250 giorni all’anno  
10 anni



Costo 1 Km ciclabile 150.000  
Benefici di salute 478.000  
**3,18 / 1**



Benefici di salute 634.000  
**4,23 / 1**

Beneficio economico della salute **1.112.000**

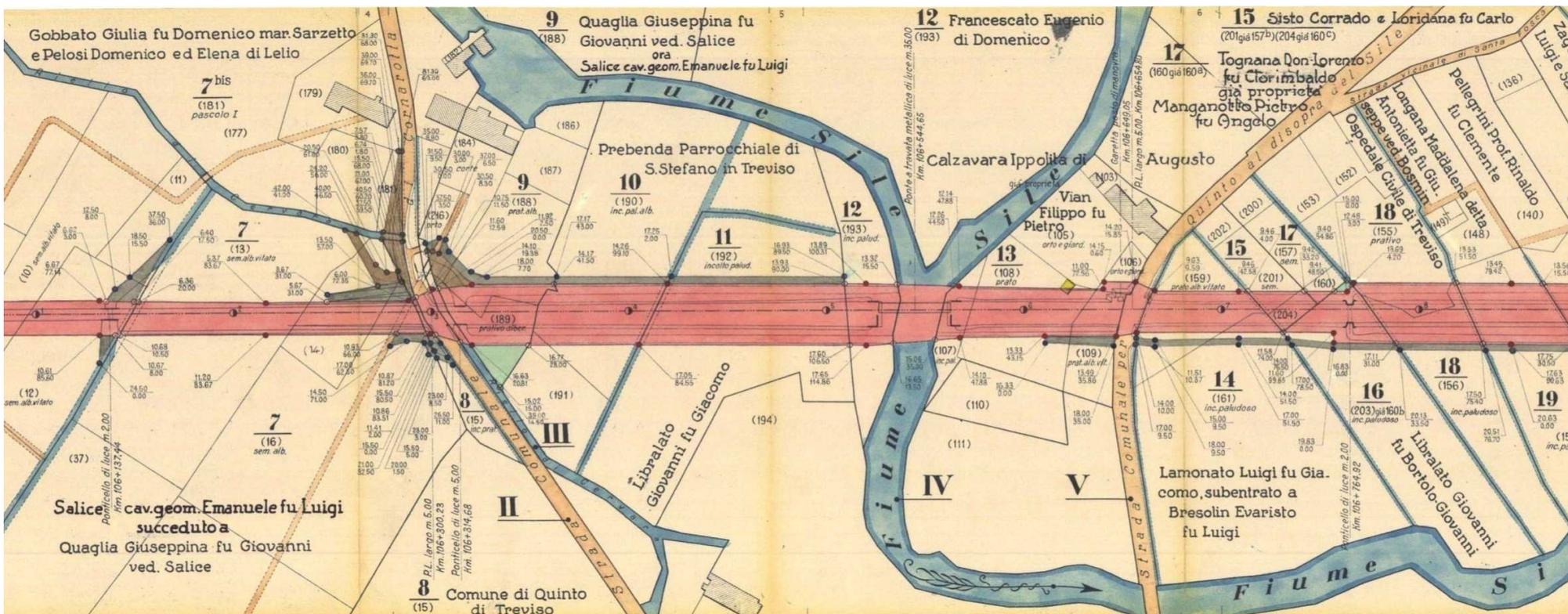


E proprio in questi termini ci è parso del tutto opportuno cogliere gli stessi intendimenti e le stesse proiezioni propositive ed operative indicate dalle stesse procedure/processi della “rigenerazione urbana” che nel caso specifico può e deve essere declinata in maniera maggiormente opportuna di “rigenerazione territoriale”.

Il recupero del tracciato, e del suo insieme relazionale, della Treviso-Ostiglia e dell'intero “insieme” del Green Tour(Green Way) rappresenta non altro che la volontà di allestire un piano-progetto-procedura di “rigenerazione territoriale” affinché questo possa rappresentare un primo elemento di riferimento strategico e strutturale per il recupero, la valorizzazione e la trasformazione

sostenibile di contesti territoriali, anche molto diversi tra loro, ma caratterizzati, in genere, dal loro comune denominatore ambivalente e per certi aspetti conflittuale: di un basso valore economico-produttivo congiunto ad un alto valore (o potenzialità) in termini naturalistici, ambientali e paesaggistici.

Una risorsa che rappresenta un grande serbatoio e magazzino territoriale di valori naturalistici e paesaggistici che forniscono una grande opportunità anche in termini di crescita e di sviluppo economico e sociale e di fattiva azione positiva anche in termini di effettiva salvaguardia di risorse rare da preservare e valorizzare.



Ferrovia Treviso-Ostiglia - estratto del "piano parcellare" (anni '30) utilizzato dalle Ferrovie dello Stato per gli espropri delle aree. Nella cartografia è raffigurata l' Area di S. Cristina di Quinto (TV), nei pressi del Mulino Cervara ben visibile in alto a sinistra. Al centro è visibile la raffigurazione del ponte ferroviario sul Sile demolito negli anni '60 e ricostruito nel 2011.



1

2

3

4

5

6

Il "Ciclo di Vita" di una Ferrovia: da "veloce" strada ferrata (1) a "lenta" greenway (6). Nella sintesi di immagini 1-6 sopra riportata è illustrata - *in sequenza fotografica* - una parte di "processo di rigenerazione" per ridare "altra vita" al tracciato della ferrovia Treviso-Ostiglia: (1) la ferrovia "armata" con i binari, le traversine e il ballast; (2) la ferrovia dopo qualche anno di "disarmo" e l'asportazione dei binari e traversine; (3) il sedime dopo una prima pulizia superficiale delle piante infestanti, esclusivamente nella parte da recuperare per la fruizione e ove indispensabile; (4) le operazioni di frantumazione del ballast per ottenere il cassonetto (ove possibile); (5) la finitura e rullatura con frantoiato di Sarone (o altro materiale di usura); (6) il tracciato finito e pronto per l'utilizzo a piedi e in bicicletta.

### 1.3. METODOLOGIA PROGETTUALE

#### 1.3.1. La Rigenerazione Territoriale

Il progetto *Green Tour Verde in Movimento* prende piede dalla constatazione che, a seguito del dibattito che ha portato alla *Dichiarazione di Toledo*<sup>1</sup> del 2010, in generale i territori e le città nel particolare devono necessariamente puntare su un progetto integrato di rigenerazione al fine di poter raggiungere l'obiettivo di uno sviluppo durevole ed adeguato alle aspettative dei diversi contesti coinvolti.

Questa esigenza assume un particolare significato in relazione ai caratteri intrinseci del territorio europeo, con particolare riferimento all'area mediterranea e veneta, caratterizzato da un sistema urbano diffuso, costituito da città di piccole e medie dimensioni, dove pochissime superano il milione di abitanti.

L'esigenza di ammodernamento di questa armatura territoriale viene generalmente indirizzata al potenziamento dell'accessibilità, alla sostituzione di parti obsolete così da ridurre le disparità di condizioni di vita interne alle aree urbane, da renderle più attrattive, acquisire capitali e risorse esterne e per giungere ad un livello di sostenibilità ambientale capace di garantire il raggiungimento degli obiettivi H2020.

Tali operazioni sono poi il punto di partenza al quale riferirsi nell'individuazione/implementazione di quelle funzioni che siano in grado di rafforzare la competitività rispetto ai grandi agglomerati urbani del centro Europa, i quali devono la loro competitività agli elevati standard di

---

<sup>1</sup> Il 22 giugno 2010, a Toledo (Spagna), ha avuto luogo la riunione informale dei Ministri europei responsabili per lo sviluppo urbano degli Stati Membri dell'Unione Europea (UE) sul tema della "rigenerazione urbana integrata.

infrastrutturazione e di servizi, indispensabili per supportare una economia moderna e capace di misurarsi con la globalizzazione dei mercati.

In tal senso il Green Tour, pur nella sua caratterizzazione principale di percorso *slow*, il quale consente di interconnettere la varietà dei territori e paesaggi del Veneto, può agire come intervento integrato che, coinvolgendo non solo gli aspetti fisici, ma anche quelli sociali ed economici, è in grado di dare una risposta a forme di degrado ed abbandono territoriale, andando in particolare ad intervenire laddove, a fronte di una crescente domanda di contenimento dell'uso del suolo e di recupero ambientale del territorio, si aprono scenari di riuso e rigenerazione.

Infatti il Green Tour ha quale asse portante la ferrovia militare Treviso – Ostiglia, dismessa assieme a tutto il sistema di stazioni e luoghi di servizio ad essa riferibili, la quale costituisce un sistema lineare di ben 113 chilometri.

Questo, attraversando i diversi territori del Veneto, dalla pianura agricola, ai sistemi insediativi dispersi, a quelli diffusi, alle periferie ed ai centri urbani, intersecando fiumi ed infrastrutture di trasporto, può diventare una sorta di legame fisico che potrebbe rendere più attrattivi i luoghi attraverso azioni integrate di valorizzazione delle risorse storiche, culturali, paesaggistiche ed affrontando nello stesso tempo le varie questioni di degrado dell'ambiente fisico, sociale, economico che connotano alcune porzioni di territorio con un processo partecipato di comunità.

Il progetto strategico Green Tour punterà quindi proprio a questo: attraverso la rigenerazione di una via di trasporto dismessa, punterà a creare un sistema di coesione e relazioni territoriali che supporterà la conservazione e la valorizzazione del patrimonio culturale e paesaggistico e che, si dimostrerà, avrà un forte impatto sulla salute per le popolazioni residenti.

Ciò si potrà verificare se il Green Tour diventerà strumento di rigenerazione territoriale e saprà:





Treviso - vista dall'alto di una porzione del sedime dismesso della ferrovia Treviso-Ostiglia. Si nota l'intersezione critica con la tangenziale di Treviso (SR 79) che spezza la continuità del corridoio verde, ulteriormente interrotto nel tratto noto come "Treviso-Servizi". Questo tratto del Green Tour-Ostiglia è ormai noto come "l'Ultimo Miglio" poiché la sua rigenerazione permetterà la continuità territoriale - *logistica, paesaggistica, ecologica* - tra spezzoni relitti della grande "diagonale" dell'Ostiglia.

- a scala urbana, generare azioni volte alla sostenibilità ambientale e, in particolare, alla riqualificazione della città esistente e al contenimento dell'espansione urbana. In particolare, partendo dal suo tracciato lineare, dovrà riuscire a risolvere il sistema delle relazioni tra il tracciato e l'insediamento in qualità di strumento di rinnovamento nelle dinamiche di mobilità lenta, valorizzare gli spazi aperti e le visuali di pregio, supportare la nascita di una responsabilità della società nel mantenimento ed utilizzo del sistema Green Tour e risolvere, laddove presenti, quelle criticità urbanistiche che ad oggi sono state il frutto di un mancato coordinamento di sistema;
- a scala territoriale, supportare, attraverso azioni di rafforzamento, riqualificazione, razionalizzazione e, dove necessario, di disegno delle reti funzionali e delle trame di relazione che connettono i sistemi urbani paesaggio naturale e storico-culturale, la costruzione di reti territoriali integrate. Tali reti avranno essenzialmente una duplice natura: fisica, perché andranno ad integrare il sistema della Rete Escursionistica Veneta (REV) e quindi necessiteranno di azioni di progettazione puntuale; immateriale, in quanto chiamate a supportare politiche dal basso sia in campo sociale che economico.

In tal senso il Green Tour intende agire da strumento di rigenerazione territoriale, perseguendo nello specifico gli obiettivi di integrazione tra i diversi sistemi (paesaggio, insediamenti, attività produttive, società), di sostenibilità (ambientale, sociale ed economica) e partecipazione degli abitanti (attraverso un processo di coinvolgimento della popolazione in tutte le fasi del progetto: costruzione del progetto, implementazione, realizzazione e gestione).

### 1.3.2. Percorsi lenti e paesaggio come chiave di lettura del Green Tour

La possibilità di recuperare ed utilizzare le infrastrutture territoriali dismesse è tema di grande attualità che ben si inserisce nelle tematiche della rigenerazione,

della riqualificazione e della vivibilità delle aree urbane quale fattore di miglioramento della qualità di vita.

Il loro recupero può fornire un contributo notevole alla realizzazione di una rete di *Greenways* che descriva un sistema di territori lineari tra loro connessi e protetti, gestiti e sviluppati in modo da ottenere benefici di tipo ricreativo, ecologico e storico-culturale<sup>2</sup>.

Esse possono costituire un sistema di percorsi dedicati alla circolazione non motorizzata (*slow*) in grado di:

- 1) connettere le popolazioni con le risorse del territorio (naturali, agricole, paesaggistiche, archeologiche) e con i *centri di vita* degli insediamenti, sia nelle città che nelle aree rurali,
- 2) valorizzare la varietà dei diversi tipi di ambiente attraversati,
- 3) di supportare il restauro delle vecchie stazioni e caselli per allestire strutture variamente differenziate a supporto delle attività svolte attorno al Green Tour (ad esempio alberghi per cicloturisti, musei, punti di officina, edifici per associazioni, strutture per la valorizzazione di uno stile di vita sano, ecc.). In breve un sistema di occasioni di rigenerazione territoriale.

In particolare l'attenzione al recupero dei tracciati ferroviari dismessi e sottoutilizzati è una linea politica che può essere un'occasione non solo per riqualificare il territorio, ma anche per realizzare nuovi spazi di socializzazione e nuove modalità per trascorrere il tempo libero, abbandonando, almeno per un po', la mobilità motorizzata per godere della natura e delle bellezze paesaggistiche del territorio. Questo tipo di interventi se in alcuni casi è riuscito a generare occasioni di sviluppo economico attraverso il turismo, sicuramente può diventare uno strumento di supporto ad una maggiore consapevolezza delle

<sup>2</sup> Si vedano:

European Greenways Association (2000), *The European Greenways. Good Practise Guide*, Lussemburgo.

Stati Generali della Green Economy (2007), *Documento introduttivo allo sviluppo della mobilità sostenibile*.





Quinto di Treviso (TV) - porzione integra del tracciato dell'Ostiglia nel contesto rurale integro sia dal punto di vista agricolo che paesaggistico. Nella foto a raso si può notare la grande qualità naturalistica e visuale del corridoio verde con il piano di calpestio non asfaltato quindi totalmente compatibile con il contesto sia in termini ambientali che idraulici.

opportunità offerte da una vita fisicamente attiva e dei benefici dell'attività sportiva all'aria aperta.

La letteratura<sup>3</sup> sulle *greenway* ci mostra che lo sviluppo di una rete *slow* costituisce una grande opportunità per la conservazione e la valorizzazione del patrimonio culturale da esso rappresentato. Il percorso lento diventa allo stesso tempo strumento di valorizzazione e valorizzato dai territori che attraversa. Il paesaggio di cui entra a far parte il Green Tour viene così percepito nel suo dettaglio attraverso il movimento lento che induce un aumento del potenziale narrativo che è insito nel percorso stesso.

Allo stesso tempo la ricchezza del paesaggio diventa strumento di qualificazione del percorso che, consentendo di connettere agilmente beni architettonici con colture di pregio, attività produttive ed insediamenti con cultura e storia dei luoghi, beneficerà dell'attrattività che la ricchezza dei luoghi riesce a trasmettere. In particolare tale implementazione tra percorso e luogo potrà focalizzarsi su quegli elementi del paesaggio che restano latenti alla visione outsider e che sono depositari dell'identità locale, in quanto testimonianze e chiavi funzionali delle vicende e dei processi che hanno plasmato i paesaggi. Il progetto di paesaggio funziona quindi da editore del racconto dell'itinerario, dando voce alla percezione e alla conoscenza locale.

Così il Green Tour potrà diventare una sorta di leggio del paesaggio stesso attraverso il racconto che riesce a comunicare: un semplice pannello infografico o testuale, se collocato in un punto significativo è in grado di esplicitare aspetti

---

<sup>3</sup> Risultano utili in tal senso le seguenti letture:

ISFORT (2004), *Ferrovie, territorio e sistema di greenways*, <http://www.isfort.it/>.

Senes G. et al. (2004), *Le greenways come rete di mobilità' alternativa. Il recupero dei sedimi ferroviari dismessi come greenways. Sintesi di una ricerca in ISFORT 2004*, in *Ferrovie, territorio e sistema di greenways 2004*.

Toccolini A., Fumagalli N., Senes G. (2004), *Progettare i percorsi verdi. Manuale per la realizzazione di greenways*, Maggioli, Sant'Arcangelo di Romagna.

Toccolini A. (2005), *Il significato di percorso verde o greenway e le sue radici*, in *Rivista. Ricerche per la progettazione del paesaggio*, vol 2 - 2005.

che magari rimangono nascosti al fruitore. Ne è esempio quanto accaduto con i caratteristici totem arancioni che punteggiano il *Chemin des vignobles*, nel primo tratto Valdostano. L'itinerario, che mette in relazione una serie di cantine, aziende, case di vignaioli aperte alla degustazione ed all'interazione, pur nascendo allo scopo di una valorizzazione sostenibile della viticoltura, non trascura la sua sovrapposizione alla Via Francigena.

Esso, infatti, non si limita a guidare nella lettura delle trame disegnate dalle viti e dei manufatti a loro servizio, ma fornisce una quantità di indicazioni che indirizzano lo sguardo del *viator* anche su una molteplicità di altri elementi ed aspetti del paesaggio: dal sistema dell'incastellamento, alla differenza nell'uso del suolo di *andret e invers* della Dora Baltea, alla leggenda del ponte di Echallod, alle tecniche costruttive delle architetture rurali tradizionali, allo spettro floristico della vegetazione spontanea sino ad alcuni aspetti del patrimonio immateriale come le regole di alcuni antichi giochi per bambini<sup>4</sup>.

Ecco allora la necessità per questo progetto strategico di confrontarsi con esperienze concrete che, facendo riferimento a realtà analoghe in Italia e in Europa<sup>5</sup>, offrano una metodologia il più possibile generalizzabile. Questo nell'intendimento di mettere assieme, da una parte, i movimenti tipici e le necessità di governo delle fasi realizzative e di gestione e, dall'altra, verificare il tipo e il grado di *networking* attuabile all'interno e tra le reti del sistema territoriale connesso con il Green Tour. E proprio partendo da queste esperienze internazionali si vede che il Green Tour necessita di essere realizzato attraverso due livelli principali di azione.

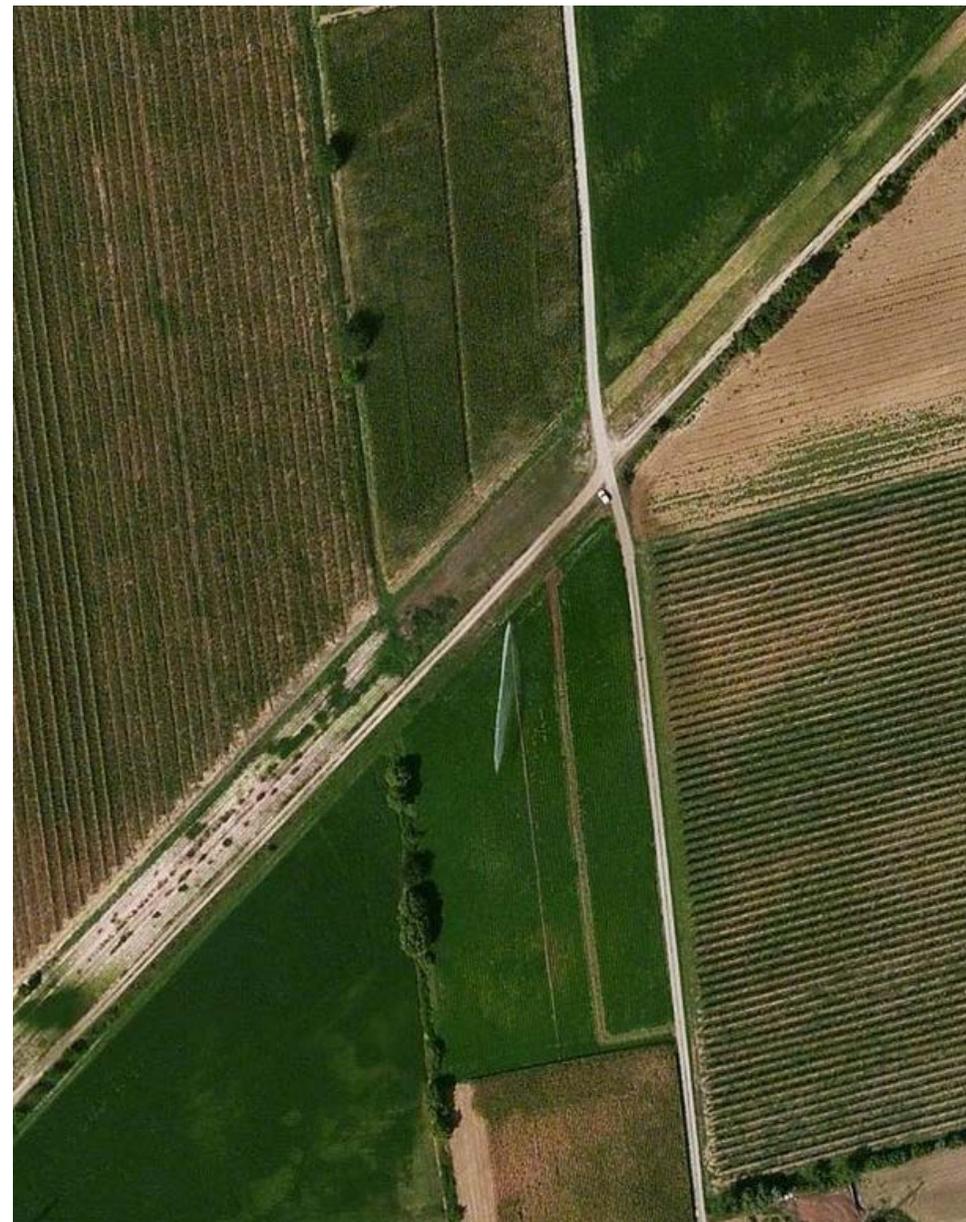
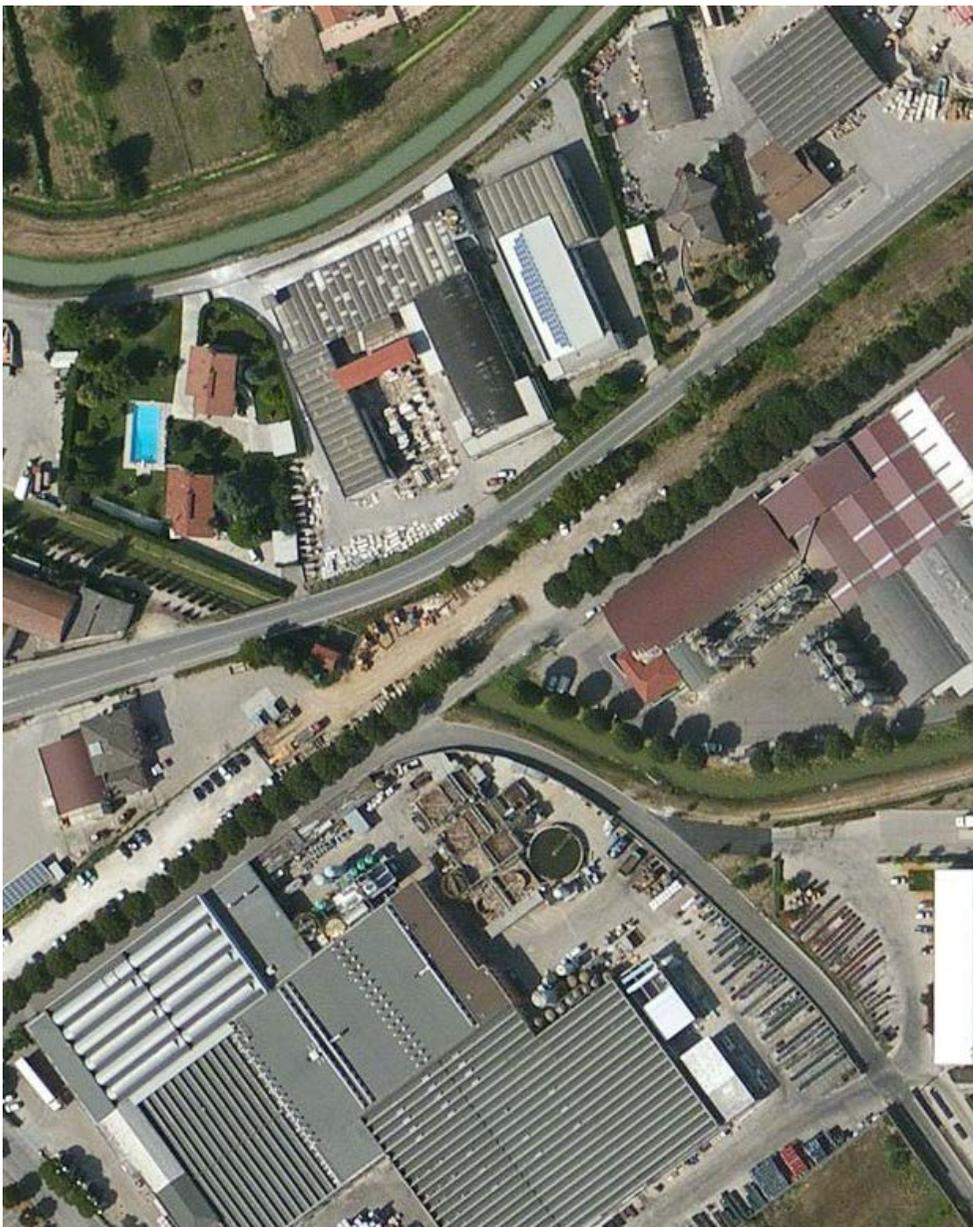
---

<sup>4</sup> Cfr: Savelli S. (2014), *Gli itinerari culturali del consiglio d'Europa: parchi lineari e osservatori del paesaggio*, in AISRE, Ass. It. di Scienze Regionali, *Archivio abstract e papers*, accesso via web il 03/02/2015 all'indirizzo:

[http://www.grupposervizioambiente.it/aisre\\_sito/archivio.asp?page=11&order=id&tit=&aut=&key=&ann=](http://www.grupposervizioambiente.it/aisre_sito/archivio.asp?page=11&order=id&tit=&aut=&key=&ann=)

<sup>5</sup> Si vedano in tal senso i capitoli relativi all'approfondimento dei sistemi ciclabili, escursionistici e delle *best practices* ad essi relativi e riportati nel proseguito dello studio/progetto strategico.





Sossano (VI) - due differenti ed emblematici contesti ove "sopravvive" il tracciato dell'Ostiglia: un contesto urbano-produttivo ed uno rurale-agricolo. In entrambi i casi un'azione di rigenerazione può riequilibrare gli elementi in gioco, riattribuendo al corridoio del Green Tour-Ostiglia il giusto ruolo territoriale che gli spetta.

Come priorità iniziale si dovrà necessariamente rivolgere l'attenzione alla creazione di un sistema territoriale capace di coniugare cooperazione a larga scala con la sussidiarietà al fine di pervenire ad una risoluzione delle criticità legate al sistema insediativo attraverso il riconoscimento delle scelte strategiche generali a scala di dettaglio. Il tutto supportato attraverso la definizione di strategie di relazione e di marketing volte alla costruzione di eventi e di azioni di comunicazione mirate quali pubblicazioni, convegni, social media.

A questo dovrà essere seguita la costruzione di una *networking cooperation* che, sotto la regia di un'istituzione forte e *super partes*, sia in grado di limitare le spinte individualistiche e supportare le azioni comuni anche attraverso una articolata attività di *fund raising*. Si tratta di un'attività più pratica, che ha lo scopo di attivare azioni concrete di *business* sul territorio.

Queste, opportunamente veicolate, consentiranno di pervenire alla strutturazione di un'offerta culturale e ambientale del territorio adatta a soddisfare sia le esigenze dell'utilizzatore saltuario (il turista, nella fattispecie, per il quale è necessario prevedere un sistema articolato e completo di informazioni mirate, di luoghi per la ristorazione e la sosta), sia le esigenze del residente che utilizza la *greenway* con finalità di svago e mantenimento della forma fisica (che richiedono, al di là della comunicazione relativa alle caratteristiche del percorso, un approccio maggiormente rivolto a servizi di prossimità o di conoscenza della realtà locale, delle micro economie agrarie del consumo di prodotti in situ).

Infine, una volta organizzato il territorio e realizzati gli strumenti volti a perseguire la rigenerazione territoriale, si potrà attivare un processo di *branding territoriale* in cui il *Green Tour* sarà sia l'oggetto della valorizzazione che lo strumento di valorizzazione: l'individuazione di un logo che richiami i principi di integrazione, sostenibilità e partecipazione che stanno alla base del progetto.

### 1.3.3. Ambiti territoriali, idee guida, macro obiettivi e strategie di intervento

Il principio guida del Green Tour abbiamo visto essere la rigenerazione territoriale. Al fine quindi di poter pervenire ad un'azione sul territorio di area vasta dove si possa avere un coordinamento nelle scelte, nelle strategie adottate e nei progetti proposti, il progetto strategico deve agire attraverso diverse scale di lettura avendo come orizzonte temporale di riferimento un tempo sufficientemente lungo così da garantire il progressivo concretizzarsi e realizzarsi delle politiche, degli obiettivi e delle azioni che sono proposte in questo documento.

In generale l'esperienza di pianificazione contemporanea dimostra che, tanto nel dettaglio della scala urbana quanto nelle previsioni relative all'area vasta, non è possibile introdurre cambiamenti rapidi e radicali. Questo non significa che l'attuazione del progetto strategico non si concretizzerà tanto in grandi operazioni di riassetto territoriale, ma soprattutto in interventi a grana fine – quando non esplicitamente di tipo immateriale – che tuttavia hanno un grande significato nella vita quotidiana dei cittadini e degli utenti del paesaggio veneto.

Per questi motivi il progetto strategico verrà articolato attraverso il riconoscimento dei diversi ambiti territoriali di riferimento che saranno letti e catalogati sia in funzione delle proprie caratteristiche peculiari che in relazione degli elementi di criticità fisici ed urbanistici da affrontare per il completamento del progetto.

Al sistema territoriale così articolato faranno riferimento le tre idee guida fondamentali per il raggiungimento della rigenerazione territoriale: integrazione, sostenibilità e partecipazione.

Ad ogni idea guida corrisponderanno i macro obiettivi e quindi le strategie di intervento secondo lo schema riportato di seguito.





Rapporto tra idee guida, macro - obiettivi e strategie di intervento del progetto Green Tour

#### 1.4. ELABORATI COMPONENTI IL PROGETTO STRATEGICO

Il progetto strategico è stato sviluppato in accordo con quanto previsto dalla Legge Regionale 23 aprile 2004 *Norme per il governo del territorio e in materia di paesaggio* per la pianificazione.

Esso è stato articolato in quattro macro argomenti che sono una relazione di progetto, le norme, il quadro conoscitivo e la valutazione di sostenibilità.

A loro volta l'articolato è stato suddiviso in ulteriori contenuti specifici secondo quanto riportato di seguito.

L'elaborato di progetto presenta questo articolato sotto forma di discorso generale al fine di pervenire ad una lettura progressiva del ragionamento che sta alla base del Green Tour e dimostrare il raggiungimento degli obiettivi relativi alla rigenerazione territoriale.

PROGETTO	ARTICOLAZIONE	CONTENUTO
GREEN TOUR	RELAZIONE	<ul style="list-style-type: none"> <li>– Analisi delle <b>componenti territoriali</b> (struttura amministrativa, socio-economica, ambientale, culturale, paesaggistica);</li> <li>– Sistema dei <b>vincoli</b>;</li> <li>– Valutazione di <b>casi studio analoghi a scala europea</b>;</li> <li>– Analisi del percorso slow come <b>luogo di incontro intergenerazionale e palestra all'aperto</b>;</li> <li>– <b>Caratteristiche tecniche</b> dell'opera;</li> <li>– <b>Caratteristiche gestionali</b> dell'opera;</li> <li>– Descrizione delle <b>criticità urbanistiche e fisiche</b>.</li> </ul>
	NORME	<ul style="list-style-type: none"> <li>– <b>Direttive generali</b> di intervento. Le direttive contengono misure generali relative al modo di regolarsi e alla linea di condotta da tenersi. Si riferiscono sia alla scala generale (di sistema territoriale) che di dettaglio (progettazione della greenway);</li> <li>– <b>Prescrizioni di intervento</b>. Si tratta di disposizioni necessarie al fine di poter perseguire gli obiettivi che il progetto strategico si è posto;</li> <li>– <b>Cabina di regia</b>: individuazione di un possibile coordinatore a supporto del networking cooperation.</li> </ul>
	QUADRO CONOSCITIVO	<ul style="list-style-type: none"> <li>– Costruzione di una banca dati di progetto a supporto delle attività di realizzazione del progetto e di monitoraggio. La banca dati dovrà seguire il principio degli OPEN DATA</li> </ul>
	VALUTAZIONE DI SOSTENIBILITÀ	<ul style="list-style-type: none"> <li>– Sostenibilità ambientale: <b>misure idonee a salvaguardare il paesaggio</b> (inteso come somma di valori ambientali, paesaggistici, culturali e sociali);</li> <li>– Sostenibilità economico-finanziaria: analisi dei <b>costi dell'opera</b> e delle fonti economiche per il finanziamento della stessa (<b>fund rising</b>);</li> <li>– Sostenibilità sociale: il Green Tour come palestra all'aperto per il <b>benessere fisico e psichico</b> e come luogo di <b>incontro intergenerazionale</b>. Inoltre le fasi realizzative e gestionali dovrebbero garantire <b>benefici</b> in termini <b>occupazionali</b>;</li> <li>– <b>Monitoraggio</b>: strumento per la valutazione del raggiungimento degli obiettivi di progetto e per la valutazione dei possibili scenari alternativi.</li> </ul>



il coordinatore del Progetto Strategico, avv. Enrico Specchio della Regione Veneto, mentre illustra le linee guida del "Green Tour, Verde in Movimento" durante uno dei numerosi "Tavoli di Lavoro" svolti tra il mese di giugno 2014 e il mese di febbraio 2015 in diverse tappe sul territorio Veneto (si veda capitolo VIII° per la descrizione dettagliata dell'attività di condivisione svolta)

## 1.5.CASI STUDIO EUROPEI

### 1.5.1.La mobilità ciclabile

#### MOBILITA' SOSTENIBILE: POLITICHE EUROPEE

La mobilità sostenibile è uno degli obiettivi fondamentali delle politiche europee, quest'ultime rivolte a una crescita urbana rispettosa di criteri eco-sostenibili in ambito ambientale, sociale ed economico. La pianificazione e lo sviluppo della mobilità ciclistica rappresenta una fase essenziale nell'organizzazione strategica delle *Cities of Tomorrow*, poiché ne favorisce un'evoluzione attenta a: programmazione sostenibile (sia ambientale sia economica) degli interventi, accessibilità urbana, qualità dell'ambiente e dell'aria, risparmio dei consumi. Favorisce inoltre la ridefinizione dello spazio urbano incoraggiando il recupero delle aree dismesse e, allo stesso tempo, di quelle pregevoli paesaggisticamente. Dall'ascesa del *Cycling mobility* si sono succeduti diversi interventi europei (come la diffusione dei *Copenhagenize Index* o la nascita dell'*European Cycling Federation*) destinati da un lato alla comparazione delle *Bike-Friendly Cities*, dall'altro alla promozione di una rete ciclabile di lunga percorrenza che ponga in relazione l'intero continente europeo.

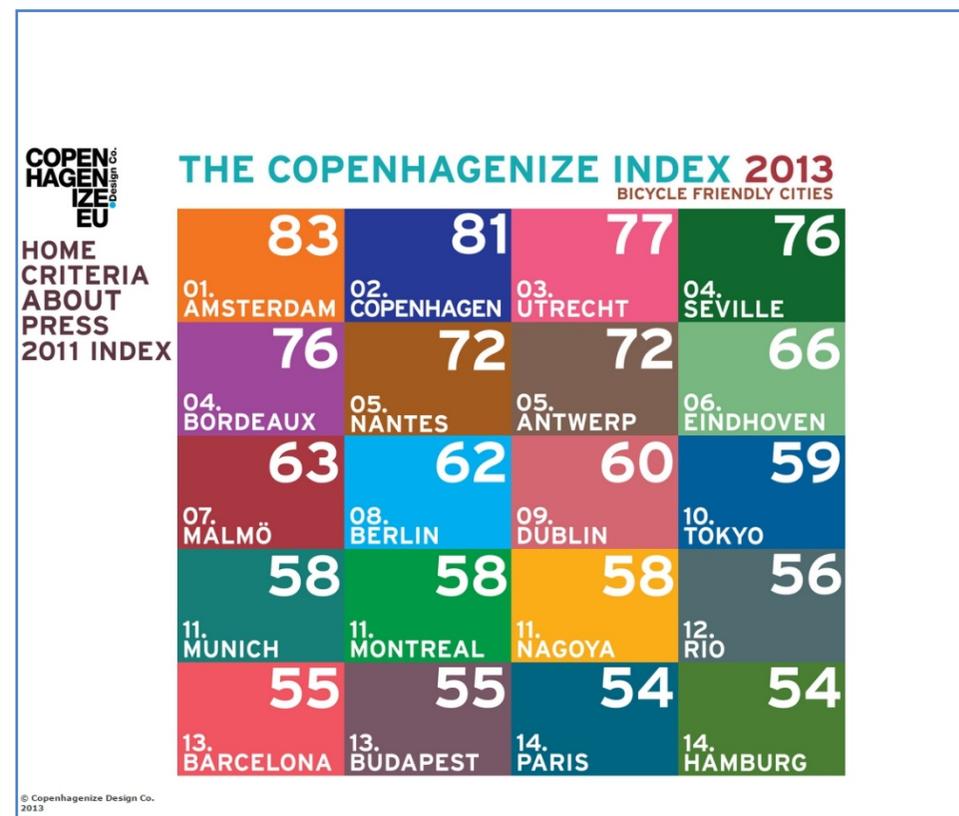
#### PIANI URBANISTICI E GREENWAYS

Le tipologie di movimento compatibili con i precetti europei in materia di rispetto e tutela ambientale si distinguono per l'utilizzo di: mezzi di trasporto collettivo o condiviso (trasporto pubblico o car sharing), biciclette e mobilità pedonale.

Nonostante l'aspirazione massima della ricerca urbanistica (in materia di mobilità dolce) consista nella realizzazione di città interamente pedonali, solo la dinamicità ciclistica rappresenta una valida alternativa al trasporto quotidiano su gomma. Al tempo stesso la *Cycling mobility* può consentire una fruizione turistica eco-compatibile dei territori attraversati, favorendone il recupero e la rigenerazione.

Dalla duplice funzionalità insita nella mobilità di tipo ciclistico si distinguono due differenti approcci al tema: gli Action Plan della mobilità ciclistica (piani integrati

destinati alla pianificazione del movimento dolce) e le greenways, in altre parole, reti verdi fruibili per scopi di svago o di benessere. Un intervento non esclude l'altro, al contrario, in un efficace e lungimirante piano strategico di mobilità urbana vanno ricompresi interventi volti all'implementazione delle reti ciclistiche urbane e azioni destinate alla rivalorizzazione ambientale e paesaggistica dei tracciati.



## 1.5.2. Le reti ciclabili

### INTERNAZIONALI<sup>6</sup>

Il progetto europeo chiamato “EuroVelo” ha come fine la creazione di una rete di percorsi cicloturistici che attraversi l’intero continente, collegando da Nord a Sud la Norvegia all’isola di Malta e da Ovest a Est la città di Santiago de Compostela a Mosca. Il progetto coinvolge gli stati membri dell’Unione Europea e paesi esterni, per un totale di 43 stati aderenti. La rete ciclabile sarà composta di un insieme di 14 itinerari che coinvolgeranno capitali e piccoli comuni, connettendo allo stesso tempo paesaggi differenti: costieri, montani e lacustri. Ogni itinerario, dal più breve della lunghezza di 1230 km (EuroVelo 15) per giungere a un’estensione massima di 10400 km (EuroVelo 13), è stato definito da una precisa tematica di riferimento. Ne è un esempio, l’itinerario 15 che si snoda lungo il Fiume Reno mentre il n°13 collega il Mar Baltico al Mar Nero. L’intera maglia di connessione si sviluppa in parte su piste ciclabili già esistenti mentre la quota più consistente sarà realizzata dai singoli stati aderenti, che dovranno inoltre garantire una compartecipazione in corrispondenza dei tratti di confine.

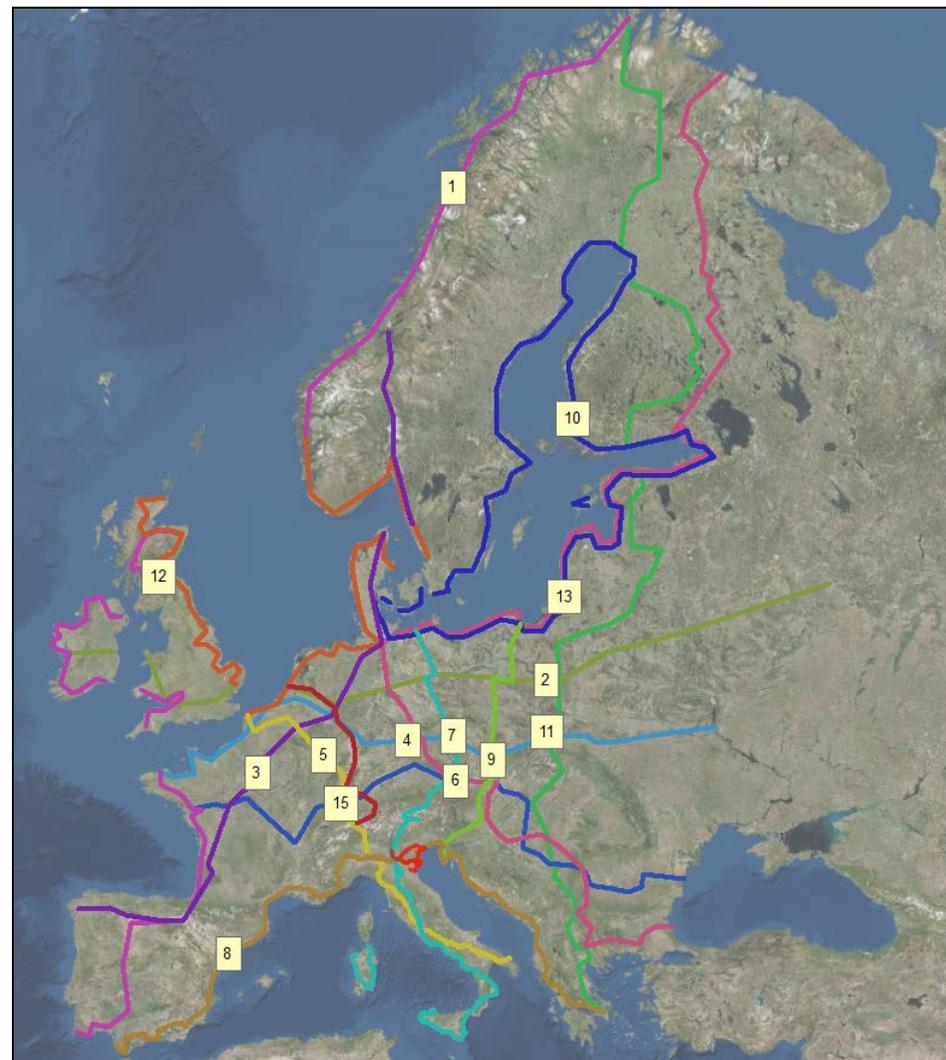
Il percorso cicloturistico del Green Tour propone anch’esso un percorso destinato alla mobilità sostenibile e a un’accorta riscoperta del territorio in materia di: cultura, enogastronomia e natura. Il tracciato s’inserisce all’interno della rete EuroVelo, in particolare, nella regione compresa tra il circuito n° 7 e il n° 8.

Il primo, chiamato “Ciclopista del sole”, raffigura la più diretta connessione turistica tra il comune di Capo Nord in Norvegia e l’estremo opposto cioè la città di Valletta nell’isola di Malta, per un totale di circa 6600 km di pista ciclabile. Il Green Tour sfrutta la vicinanza al percorso europeo che, dal tracciato della Treviso-Ostiglia, dista circa un’ottantina di chilometri. Il Green Tour percorre una frazione dell’itinerario EuroVelo 7 che, nello specifico, parte dalla provincia di e conduce alla città di Peschiera sul Garda, situata ai confini dell’omonimo lago.

Una parte consistente dell’itinerario verde riprende, invece, un tratto della “Ciclopista del Mediterraneo” o EuroVelo 8 che, scorrendo lungo fasce costiere

e percorrendo le sponde del fiume più lungo d’Italia, vale a dire il Po, collega la città Spagnola Cádiz alla capitale Greca.

Il Green Tour riprende dunque circa 380 km di percorsi ciclabili inseriti nella rete EuroVelo e che, in quanto tali, garantiscono un accesso diretto a una rete turistica sovranazionale e di valenza socio-culturale.



<sup>6</sup> Cfr : elaborazioni grafiche Dipartimento ICEA

## NAZIONALI<sup>7</sup>

A livello nazionale la FIAB onlus (Federazione Italiana Amici della Bicicletta) riunisce, all'interno di un'organizzazione ambientalista, 130 associazioni autonome locali, con lo scopo di promuovere la mobilità ciclabile sia in termini di trasporto quotidiano sia dal punto di vista turistico dell'escursionismo.

Da questi presupposti è nato il progetto Bicalitalia, in altre parole, la proposta di un network nazionale che incentivi il cicloturismo e coinvolga itinerari di dimensione sovregionale, che rappresentino dunque uno spunto di connessione tra i differenti territori italiani.

Al momento, sono stati individuati circa 18 itinerari principali, distribuiti nell'intero territorio italiano e che vanno da: la "Ciclovía Romagna Versilia" della lunghezza di circa 150 km, alla Ciclovía Adriatica (3800 km circa) e degli Appennini (2000 km circa), per giungere alla più estesa Ciclopista del Sole (4300 km) e alla Ciclovía Francigena (2000 km circa) entrambe inserite nella rete continentale EuroVelo (itinerari n°7 e n°5) insieme ai circa 10000 km di pista lungo il fiume Po (itinerario Bicalitalia n°8).

Il progetto Green Tour si localizza nella fascia nord-est della rete ciclabile nazionale. Il suo itinerario ad anello si attesta su numerosi tratti d'importanza sovregionale, inseriti nel progetto Bicalitalia. In particolare, l'itinerario verde sfrutta circa 190 km di fascia costiera attraversati dalla Ciclovía Adriatica (itinerario Bicalitalia n°6) per poi scorrere lungo le sponde del Po (it. n°2) per ulteriori 200 km. Sulla fascia interna, attraverso la regione Veneto, la pista ciclabile percorre la linea ferroviaria dismessa che collegava Treviso alla città di Ostiglia, tracciato i cui primi 60 km fanno parte della Ciclovía Romea (it. n° 5).

Numerose sono inoltre le piste destinate alla mobilità dolce e riconosciute a livello nazionale che attraversano il tracciato del Green Tour: le Ciclovie dei fiumi del Triveneto (it. n°4), la Ciclovía Tirrenica (it. n°16), la Ciclovía Pedemontana Alpina (it. n°12).

Si deduce dunque come il percorso verde di progetto sia posto in diretta connessione con 6 rami ciclabili di rilevanza sovregionale, che come tali consentono un iter relazione culturale, sociale e anche sostenibile, tra provincie e città differenti:

- Da Trieste a Brindisi lungo l'Adriatica;
- Da Rovigo a Torino attraverso la ciclovía del Po;
- Con la Romea partendo da Udine per giungere a Roma;
- Da Trento a Venezia con le ciclovie del Triveneto;
- Attraverso la Tirrenica che conduce a Roma a partire da Verona;
- Da Trieste a Savona lungo la pedemontana Alpina.



<sup>7</sup> Cfr : elaborazioni grafiche Dipartimento ICEA

## REGIONALE

Il Green Tour interessa una triade regionale composta di: Veneto, Lombardia ed Emilia-Romagna. A livello progettuale esso recupera alcuni tracciati ciclabili già presenti nei territori appartenenti alle tre regioni e ne incoraggia la realizzazione di nuovi al fine ultimo di realizzare un percorso unico interregionale.

All'interno della Regione Veneto sono presenti diversi itinerari destinati al cicloturismo tra cui si annoverano, come **principali** i seguenti itinerari ed escursioni identificati con lettera "I" (gli itinerari) e con lettera "E" (le escursioni):

### i 4 Itinerari:

- I1 - Lago di Garda - Venezia
- I2 - L'Anello del Veneto
- I3 - La via del mare
- I4 - Dolomiti - Venezia

### le 7 escursioni

- E1 - Lunga via delle Dolomiti
- E2 - Anello dei Colli Euganei
- E3 - Anello della Donzella
- E4 - Il GiraSile
- E5 - Ciclovía Isole di Venezia
- E6 - Ciclovía del fiume Mincio
- E7 - I paesaggi del Palladio

nel dettaglio sono così descrivibili:

- L'Anello dei Colli Euganei, percorso cicloturistico attorno ai colli lungo gli argini dei corsi d'acqua;
- Il "GiraSile": una GreenWay all'interno del parco naturale del fiume Sile, nella provincia di Treviso;
- L'altra Marca: itinerario cicloturistico attraverso i Colli Asolani;
- Il tour delle Dolomiti: un percorso ad anello nella regione dolomitica, da Calalzo di Cadore per giungere alla città di Belluno;

- Ciclopista del Brenta: un itinerario lungo il fiume omonimo che conduce da Venezia alla città di Trento;

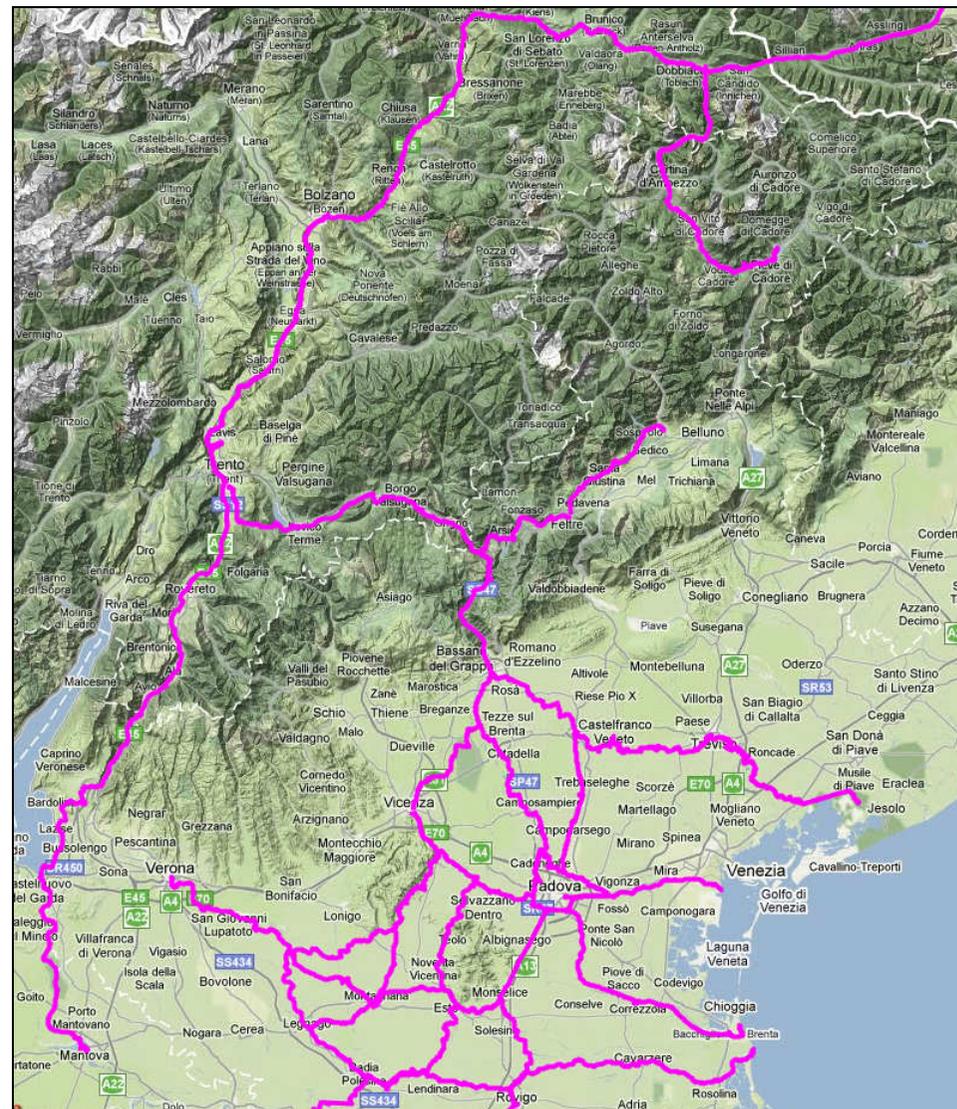


Immagine tratta dal sito <http://www.magicoveneto.it/bike/ciclabili.htm>

- Il “Garda by bike”: un anello turistico interregionale attorno al lago di Garda;
- La “U verde di Padova”: un itinerario pedonale e ciclabile attorno alla città e percorrendo gli argini dei fiumi;
- Il cammino di Sant’Antonio, sulle tracce della via percorsa dal Santo patrono di Padova;
- La ciclabile della Riviera Berica: nella provincia di Vicenza, si snoda all’interno dell’Area Berica.

In particolare, il percorso del Green Tour è intersecato: dalla ciclabile della Riviera Berica che viene incrociata sul tracciato Treviso-Ostiglia e dalla ciclopista del Brenta.

Dista invece una decina di chilometri dall’Anello dei Colli Euganei e si affianca a buona parte del tracciato presente lungo il fiume Sile.

Altri percorsi ciclabili esistenti connettono il circuito del Green Tour alle principali città venete e alle confinanti provincie di Mantova e Ferrara.

Numerosi sono gli itinerari presenti nella regione Lombardia di cui si riportano i progetti maggiormente rilevanti:

- Il “Vento”: un progetto interregionale che prevede la realizzazione, attraverso una serie d’interventi di recupero, dell’infrastruttura leggera (la ciclovia) lungo il fiume Po;
- Il progetto “Garda by bike”: un anello turistico interregionale attorno al lago di Garda;
- Il “parco del Mincio”: un percorso ciclabile che conduce, sulle sponde del fiume Mincio, dalla città di Peschiera sul Garda;
- Il progetto “4 parchi su 2 ruote”: un circuito posto nella periferia di Milano che pone in relazione la dimensione urbana a quella naturalistica dei parchi cittadini.

Alcuni di questi tracciati rappresentano un elemento fondamentale dello scheletro ciclabile appartenente al Green Tour.

Ne è un esempio, l’itinerario lungo il Mincio come pure la ciclabile lungo il Po che diventa la base del triangolo verde posto tra le provincie di Treviso, Rovigo e (passando inoltre per quella di Ferrara).

Altri itinerari ciclabili, appartenenti alla provincia di Mantova, attraversano il paesaggio delle colline moreniche del Garda (ciclovia del Valtenesi) o seguono le sponde del fiume Secchia (ciclovia del Secchia), incontrando nel loro percorso il tracciato del Green Tour.

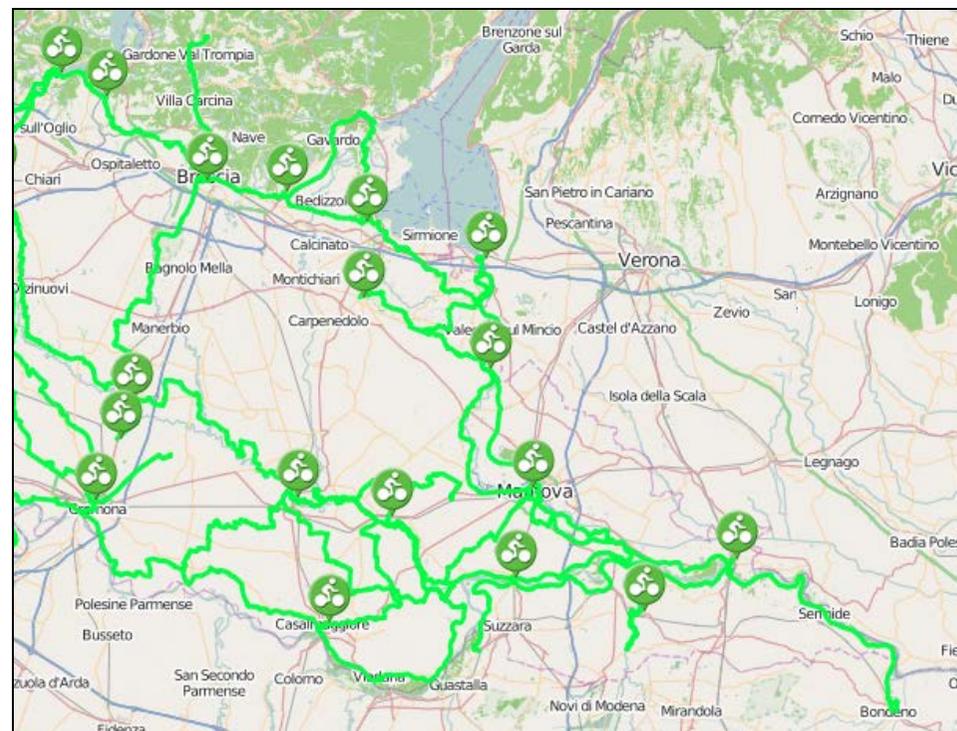


Immagine tratta dal sito <http://www.lombardia.movimentolento.it/>

Spostandosi in Emilia-Romagna spiccano i tracciati ciclabili di collegamento tra Ferrara e le maggiori città vicine: Rovigo e Padova, Bologna e Ravenna. A livello provinciale l'area è attraversata:

- Dal tracciato d'importanza sovranazionale, la ciclovia del Po;
- Dalla ciclopista "la Romea" inserita nella rete nazionale Bicitalia;
- Dal tracciato "sul Delta del Po" che collega Ferrara e Venezia attraversando la foce del fiume;
- Dalla pista "tra le Oasi" che collega Ostellato ad Argenta attraversando l'oasi naturalistica: le Anse Vallive di Ostellato;
- Dalla "Altra essenza": un itinerario suddiviso in quattro percorsi principali che, intorno a Portomaggiore, attraversano oasi naturalistiche e collegano tra loro le Delizie Estensi, un insieme di 30 proprietà appartenenti all'omonimo casato;
- Dalla pista "Il parco e il mare" che dal castello della Mensola conduce alla cittadina lagunare di Comacchio, vera capitale del Parco Delta del Po.

Oltre alla ciclovia del fiume Po, linea di confine tra le tre regioni attraversate dal tracciato del Green Tour, sono le piste "Altra Essenza" e "il parco e il mare" le parti emiliane del percorso.

Esse costituiscono la fascia meridionale dell'itinerario, ponendolo in contatto con diverse aree di pregio ambientale (oasi naturalistiche) e storico-culturale (le ville degli Estensi) e collegandolo infine al parco del Delta Po e alla città di Ferrara.



Immagine tratta dal sito <http://www.ferraraterraeacqua.it/it/cicloturismo>



Anse Vallive di Ostellato

### 1.5.3. Esempi internazionali: fase analitica

#### ANALISI EFFETTUATE

Nel presente capitolo è stata eseguita un'analisi di alcuni tra i più importanti interventi europei in ambito di mobilità ciclabile. Tra i numerosi casi studio presenti in letteratura sono stati selezionati, in particolare, i progetti destinati al recupero delle linee ferroviarie dismesse, alcune pianificazioni della mobilità urbana e altre attività progettuali (caratterizzate da elementi degni di nota).

L'obiettivo consiste nell'individuazione di alcuni ragionamenti e/o elementi utili a una progettazione ex novo di una greenway o, più in generale, di una rete ciclabile. Dagli esempi progettuali analizzati, infatti, è possibile estrapolare alcuni precetti o alcune scelte progettuali idonee per guidare correttamente la realizzazione del percorso ciclo-turistico, che sia dunque efficace e funzionale per la comunità.

La fase analitica si esprime attraverso tre livelli consecutivi di approfondimento:

1. Analisi generale;
2. Analisi particolare;
3. Scheda di dettaglio.

#### ANALISI GENERALE

Sui ventotto casi studio prescelti è stata eseguita una prima analisi, individuando caratteristiche principali come: localizzazione geografica, anno di realizzazione, lunghezza e località connesse. Sono state poi dedotte alcune informazioni utili a una prima identificazione delle opere, quali: il recupero o meno di una linea ferroviaria dismessa, la tipologia urbana o rurale del percorso realizzato, la presenza di diversi itinerari, l'inserimento di servizi di bike sharing.

La prima fase è utile a un inquadramento generale dei progetti, di conseguenza sarà possibile individuare il caso studio d'interesse e, attraverso gli step successivi, rilevarne le caratteristiche principali.

#### ANALISI PARTICOLARE

Da un'analisi generale delle reti ciclabili italiane e internazionali si è passati a un approfondimento dei venti casi di maggiore rilevanza, individuandone peculiarità e scelte progettuali efficaci distinte secondo le seguenti tipologie:

- Itinerari, in altre parole, scelta di suddividere il percorso per tratti differenti secondo il tema o il grado di difficoltà;
- Tipologia di mobilità cui è principalmente destinata la rete (ciclopeditone, su pattini a rotelle, a cavallo, su mezzi di supporto alla disabilità, etc.);
- Materiali scelti per il tracciato (asfalto, sterrato, terra stabilizzata, porfido);
- Tecnologie vale a dire uso di tipologie costruttive particolari o innovative;
- Particolarità degli elementi inseriti nel progetto;
- Segnaletica utilizzata attraverso la predisposizione di un piano dedicato.

Per ogni campo sono stati segnalati i differenti approcci manifestati nella realizzazione dei cycling route projects, consentendone dunque un rapido screening.

#### SCHEDA DI DETTAGLIO

Le schede di dettaglio forniscono un supporto analitico alla documentazione redatta precedente. Gli elementi di maggiore rilevanza riscontrati durante l'analisi dei casi studio sono stati approfonditi, classificandoli per categoria: funzionalità interna, accessibilità, inserimento paesaggistico.

Il successo di un percorso cicloturistico, inserito in una più estesa rete ciclabile, è proporzionale al grado di efficacia perseguito per ognuna delle suddette classi e come tale, non può prescindere in alcun modo da un loro approfondimento. Attraverso la redazione delle schede di dettaglio, relative ognuna ai singoli casi studio, viene dunque operata una catalogazione (anche mediante l'utilizzo d'immagini rappresentative) degli elementi che più di tutti contribuiscono all'efficienza e alla funzionalità del tracciato ciclabile.



## 1.5.4. La funzionalità interna

### DEFINIZIONE

In aggiunta alla funzionalità esterna, espressa tramite il grado di relazione del tracciato turistico con la rete infrastrutturale esistente, la greenway non può prescindere da una corretta efficienza interna. Questa si manifesta tramite la realizzazione di accorgimenti progettuali, funzionali e tecnologici, volti al conseguimento di un buon grado di qualità in termini di:

- **Sicurezza** dell'utente nei confronti della rete automobilistica;
- **Accessibilità** interna per gli utilizzatori della rete in base alle loro caratteristiche e al loro grado di mobilità (utenti deboli o meno);
- **Circolazione dolce** conseguibile attraverso la messa in opera di tracciati con pendenze moderate;
- **Multiutenza**, cioè la possibilità di accesso da parte di tutti i tipi di utenti (ciclisti, pedoni, pattinatori, etc.);
- **Recupero** d'infrastrutture esistenti quali sentieri, strade storiche, ferrovie dismesse, sia per la realizzazione dei percorsi sia per la creazione di punti di servizio/ristoro;
- **Integrazione** con l'ambiente naturale: quest'ultima esprimibile sia in termini di adattamento interno al paesaggio che d'integrabilità esterna.

(rif. Dichiarazione di Lille, 11-12 settembre 2000)

Dei progetti esaminati sono state rilevate alcune fra le caratteristiche maggiormente efficaci. Lo scopo è di dedurre elementi utili al confronto, in sede di progettazione, con l'ideazione di reti viarie innovative destinate al ciclo-turismo.

Nel caso della Regione Veneto, si evidenzia l'eccellente lavoro di sistematizzazione svolto dall'Assessorato al Turismo e dalla relativa Direzione inerente la stesura di un "Manuale di segnaletica turistica e cicloturistica Regionale" adottato con DGRV n. 162 del 11.02.2013 e pubblicato sul BUR n.20 del 26.02.2013.

## ESEMPI

Nei riguardi della funzionalità interna gli elementi riscontrate durante l'analisi dei casi studio sono:

- A. Inserimento di elementi utili all'individuazione del percorso (segnaletica, colorazione della pavimentazione, etc.);
- B. Creazione d'itinerari differenti in base al grado di difficoltà o in funzione di temi paesaggistici, culturali, gastronomici;



- C. Inserimento lungo il tracciato di punti destinati al ristoro, al bike sharing, alla manutenzione delle bici o al soggiorno turistico;
- D. Creazione di servizi di trasporto interni al percorso (bike shuttle, intermodalità con treno/battello/metropolitana, servizio di trasporto bagagli);
- E. Scelte tecnologiche operate nei confronti della pista ciclo-pedonale rendendola fruibile da parte di differenti tipologie di utenza (disabili, anziani, bambini, etc.) e di mobilità (pedonale, ciclabile, su pattini, etc.);
- F. Aggiunta di elementi di design e di richiamo storico (alla tradizione locale o alle antiche origini del tracciato).

E



**Users:** \*

\*Suitable (although there are punctual potholes between Morata-Perales and parts shared with motorised traffic)



C



D

F

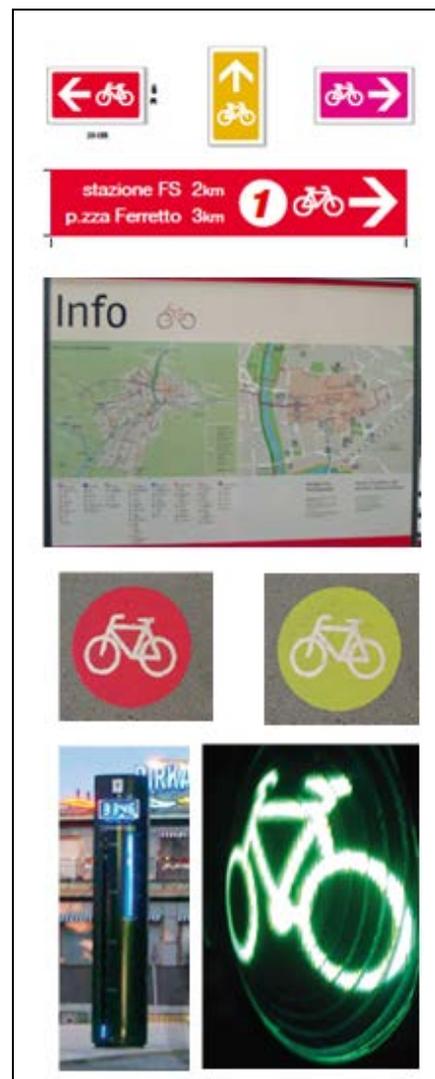


UNIVERSITÀ  
DEGLI STUDI  
DI PADOVA



La predisposizione di un complesso **piano della segnaletica** ha la finalità di garantire un corretto orientamento dell'utenza all'interno degli itinerari ciclabili, fornendo al contempo informazioni utili sulle distanze, sulla mappa dei percorsi e sul valore ambientale o storico del territorio attraversato. Una risposta concreta al tema è stata data dal "Biciplan" di Venezia e dal progetto "4 parchi su 2 ruote" di Milano.

In entrambi è stata utilizzata: una cartellonistica verticale (direzionale e con pannelli informativi) destinata all'orientamento, una segnaletica di tipo orizzontale mediante pittogrammi o piastrelle colorate apposte sulla pavimentazione. L'inserimento di numerosi ed efficienti indicatori stradali, mediante una riproposizione continua di un logo univoco o l'utilizzo di colorazioni particolari, consente all'utenza una mobilità più semplice e in sicurezza.



"Biciplan"



"4 Parchi su 2 ruote"

L'utilizzo di **colori** accesi che differenzino gli itinerari presenti nella rete ciclabile trova espressione nel "Parco lineare" e nella "Ecopista Do Dão", dove pavimentazioni di tinta differente guidano il turista all'interno del paesaggio rispettivamente siciliano e spagnolo.



"Parco Lineare"

"Ecopista Do Dão"

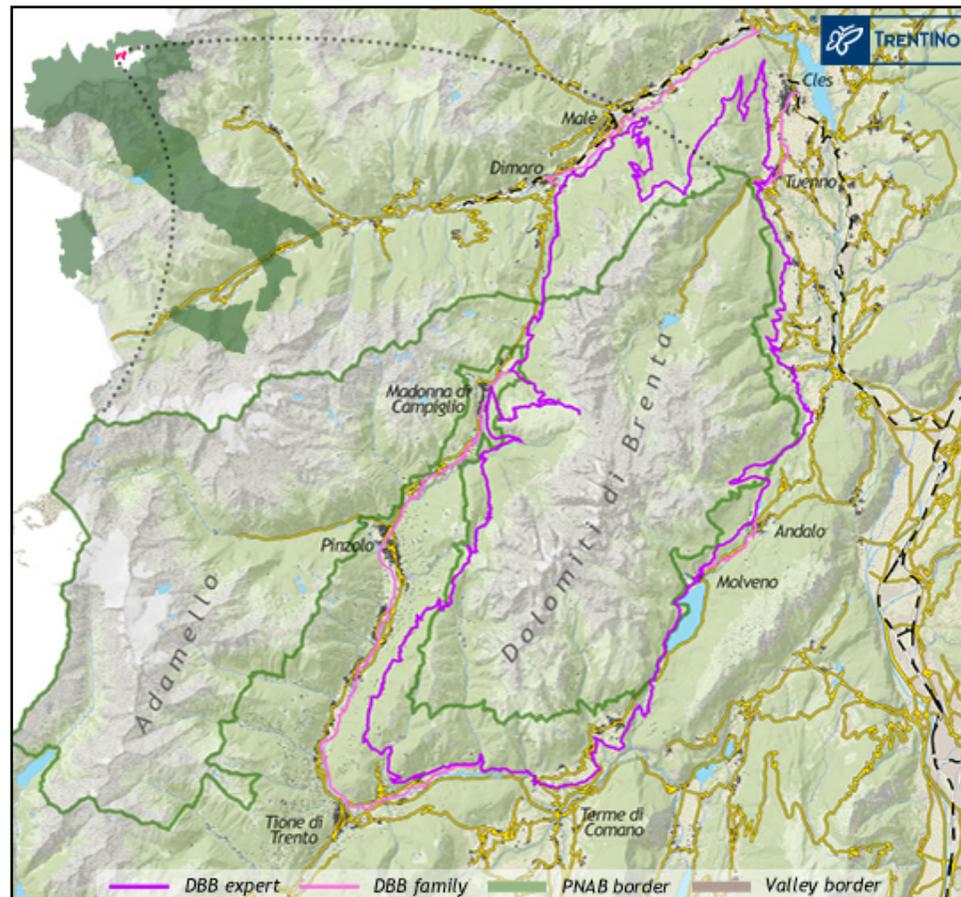
Una metodologia interessante per il soddisfacimento del ciclo-turismo consiste nella suddivisione del tracciato per **itinerari** a tema o per grado di difficoltà. Ne fornisce un esempio concreto, la realizzazione del circuito “Garda by bike”, dove vengono rese possibili escursioni di tipo gastronomico, culturale o più in generale gite fuori pista.



“Garda by bike”

Il progetto “Dolomiti di Brenta bike” garantisce invece la possibilità di compiere tragitti differenti in base alla propria disposizione fisica (adatta a percorsi Expert, Country o Family), mentre la “Ciclabile del Danubio” classifica gli itinerari in base alla durata del tragitto.

L’ultima metodologia, in particolare, è rilevante per l’ideazione di tragitti a tema consumabili nel giro di una giornata quindi idonei al ciclo-turista che frequenti il tracciato durante il solo fine settimana.



“Garda by bike”

Punti di servizio e di ristoro forniti inoltre di un kit per la manutenzione delle bici sono elementi immancabili, come pure l'introduzione di sistemi interni di trasporto collettivo che consentano (come nel caso della "RAVel" o della "Via Claudia Augusta") di eseguire il percorso a ritroso con un mezzo più veloce o addirittura (nella "Dolomiti di Brenta bike") di usufruire del trasporto bagagli verso la struttura ricettiva di destinazione.



"RAVel"

Infine si segnala l'efficacia nell'utilizzo di particolari elementi di arredo urbano, come per esempio l'inserimento di portali o di conta passaggi, che al tempo stesso soddisfano requisiti di design e di funzionalità necessari nella pista ciclabile.



"Sanlihe Greenway"



UNIVERSITÀ  
DEGLI STUDI  
DI PADOVA



### 1.5.5. L'accessibilità

#### DEFINIZIONE

La realizzazione di un itinerario turistico, volto alla valorizzazione dell'ambiente circostante e all'incentivazione della mobilità dolce, deriva dalla considerazione di un insieme di fattori necessari al suo successo.

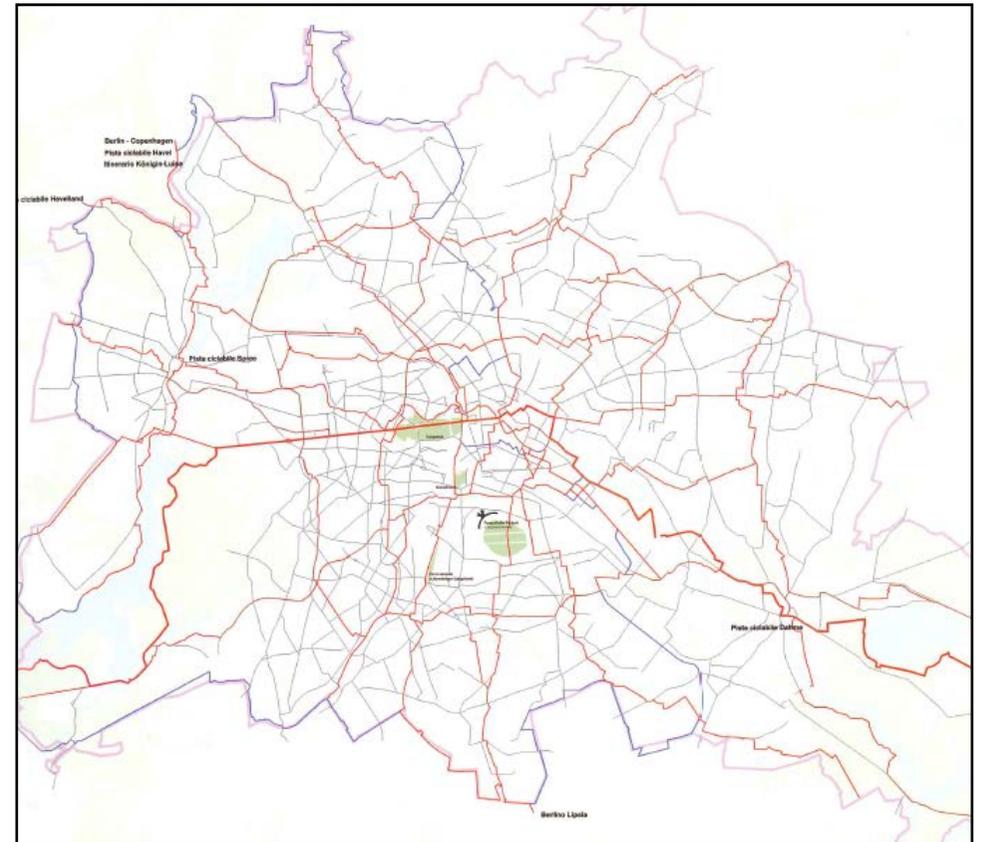
In primo luogo, le vie verdi devono inserirsi in un contesto di valenza paesaggistica o storico culturale, sia esso urbano o rurale. In base alla loro localizzazione deriva la necessità di garantirne una corretta accessibilità dalla rete infrastrutturale esterna, promuovendo forme di mobilità non motorizzata o al limite di trasporto collettivo.



“Ciclovia Alpe Adra Radweg”

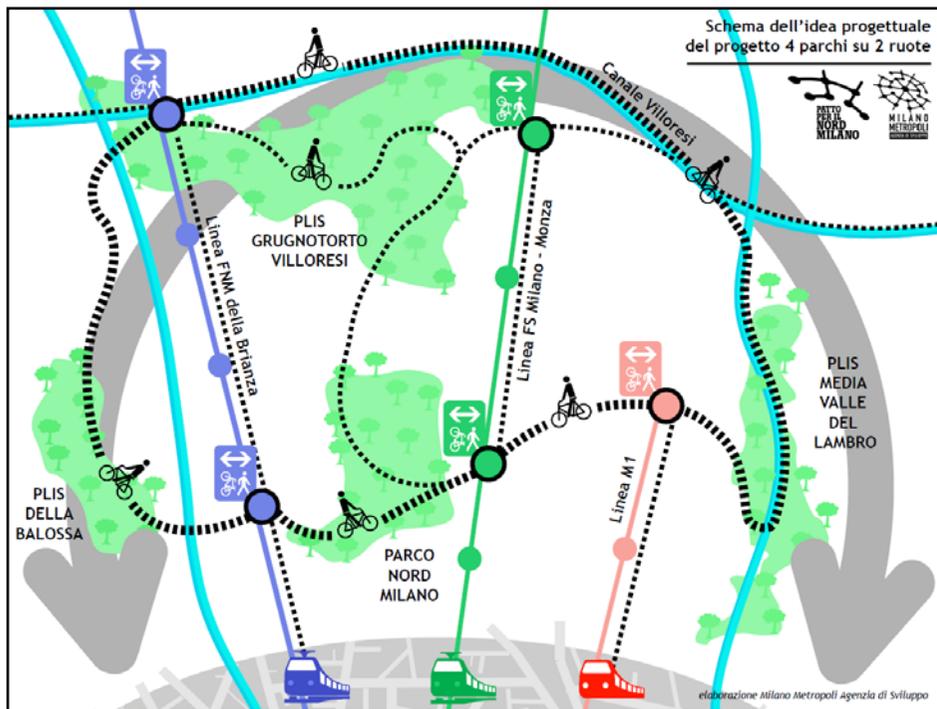
#### ESEMPI

Dalla redazione delle schede di dettaglio, relative a diciannove dei casi analizzati in precedenza, è stato riscontrato come la maggior parte dei progetti sfrutti la rete esistente del sistema dei trasporti. Le motivazioni risiedono nella vicinanza della greenway alla rete viaria locale poiché inserita in un ambiente urbano (è questo il caso della “Berlino ciclabile”) oppure nella destinazione a traffico misto della sede ciclabile stessa (nel caso della “Alpe Adra Radweg”).



“Berlino ciclabile”

Alcuni progetti, degni di nota, hanno invece optato per un rafforzamento della mobilità esterna in relazione alla nuova rete ciclo-turistica. Si assiste dunque a Milano (progetto “4 parchi su 2 ruote”) alla creazione di nuove linee metropolitane, interne ed esterne al tracciato, come pure all’introduzione nella Val Pusteria della “bikemobilcard”: un biglietto combinato per l’utilizzo di tutti i mezzi del trasporto pubblico altoatesino (progetto “pusterbike”).



“4 parchi su 2 ruote”

# bikemobil Card

Ein Ticket für alle Fahrerlebnisse  
Tutti i mezzi in un unico biglietto

Info **840 000 471**  
MOBILITÄT | MOBILITÀ

**SÜDTIROL**

AUTONOME PROVINZ BOZEN - SÜDTIROL  
Abteilung 38 - Mobilität

PROVINCIA AUTONOMA DI BOLZANO - ALTO ADIGE  
Ripartizione 38 - Mobilità

“Pusterbike”



Altri progetti, invece, garantiscono una connessione efficace alle strade ciclabili tramite la predisposizione di bici-stazioni (destinate al bike-sharing o al posteggio) in corrispondenza dei nodi di scambio (stazioni ferroviarie, degli autobus, della metropolitana).

Il tema dell'accessibilità, seppur quest'ultima sia favorita dalla vicinanza al sistema infrastrutturale locale, è stato approfondito in occasione del progetto "U verde" di Padova, un circuito green che si snoda lungo la cintura urbana della città. La fragile connessione tra ambito urbano e rurale è stata, infatti, efficacemente ricucita con la costruzione di ponti destinati alla sola utenza ciclistica e pedonale.



"U verde"



"U verde"



## 1.5.6. L'inserimento paesaggistico

### DEFINIZIONE

Le greenways come pure le reti ciclabili urbane, oltre a soddisfare esigenze in termini di mobilità quotidiana ed eco-turismo, svolgono un ruolo essenziale nella rivalorizzazione del paesaggio circostante. Al contrario della maggior parte delle reti infrastrutturali, i percorsi ciclabili, poiché destinati alla mobilità lenta, rappresentano già in essere un potenziale mezzo di recupero e valorizzazione di alcuni contesti territoriali.

### ESEMPI

Fondamentale è dunque la corretta pianificazione dei tracciati, orientandola a un'integrazione paesaggistica sia interna sia esterna al percorso.

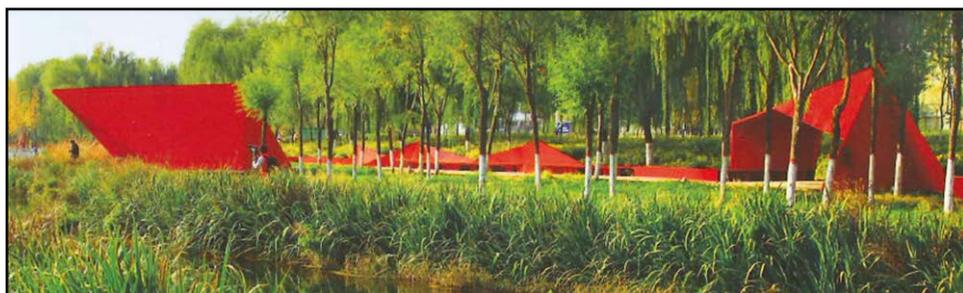
La prima è conseguibile attraverso l'inserimento di elementi architettonici o di arredo che richiamino la tradizione culturale locale. Ne sono un esempio gli antichi "Burci" inseriti nel progetto "U verde" di Padova, vale a dire punti di ristoro modellati secondo le tradizionali barche a vela. Favorisce l'integrazione paesaggistica anche l'utilizzo di sede ciclabile su sterrato o su terra stabilizzata come pure l'introduzione di elementi di richiamo alla linea ferroviaria dismessa. Espressione magistrale di quest'ultima si riscontra nel progetto siciliano del "Parco lineare" lungo il quale appaiono esili strutture di acciaio raffiguranti immagini evanescenti di una galleria ferroviaria.



"U verde"



"Parco lineare"



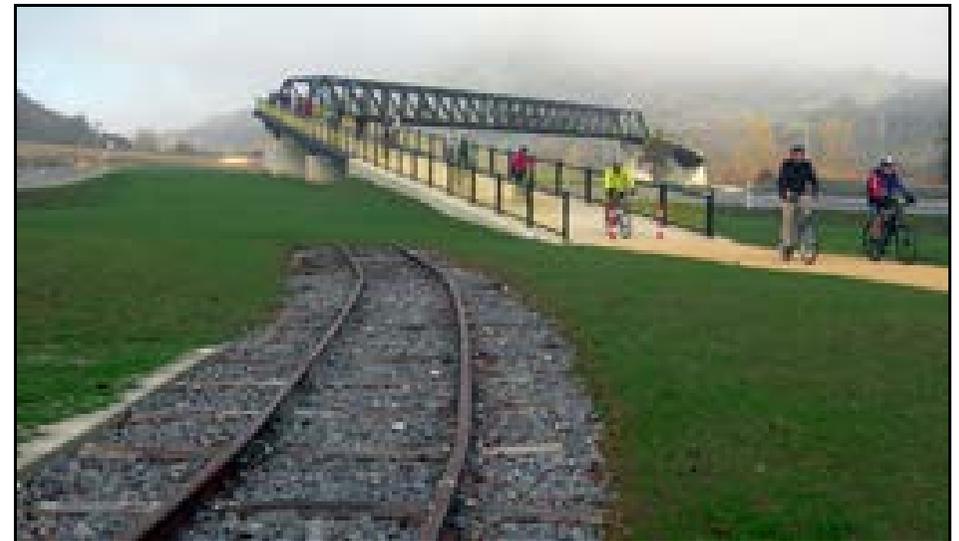
"Sanlihe Greenway"

Non meno importanti sono gli approcci tenuti nei casi studio “RAVel” e “Vias verdes – Vasco, Navarro” nei quali vengono volutamente mantenuti elementi appartenenti alle antiche linee di trasporto su ferro: nel primo sopravvive un vagone ferroviario, nel secondo la pista ciclabile si accosta alle rotaie originali.

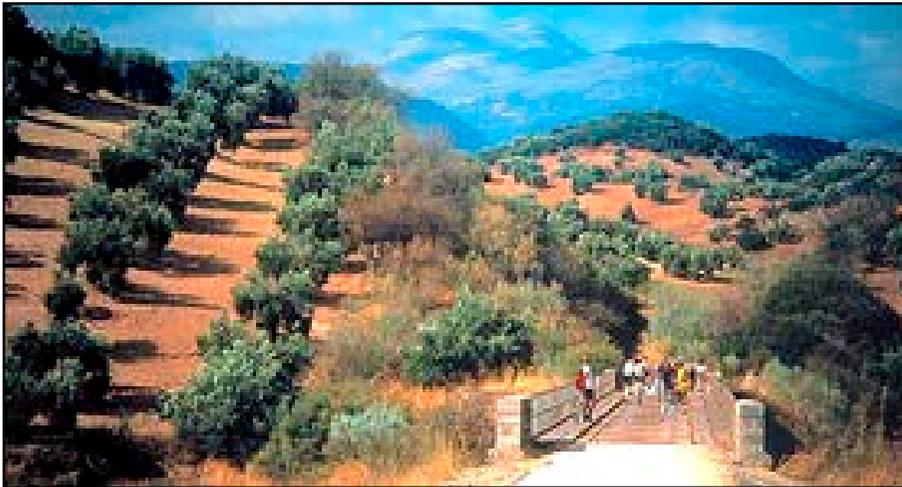
L’integrazione esterna al paesaggio si esprime, invece, tramite la scelta oculata del tracciato da destinare la sede ciclabile, e con l’utilizzo di elementi tecnologici o di arredo urbano che favoriscano la rigenerazione ambientale e la fusione con il tracciato stesso. “The olive oil greenway” penetra nel paesaggio andaluso percorrendo la “Via degli olivi”, un itinerario naturale alla riscoperta delle tradizioni locali. Nel continente asiatico si può invece ammirare una multifunzionale opera di design, il “Red folding paper”, che nella “Sanlihe greenway” funge sia da arredo (ricreando sedute e portali) sia da elemento identificativo (il rosso acceso utilizzato come tinta) sia da segno di giunzione tra la sponda del fiume e il parco adiacente. Un tema differente riguarda la realizzazione del progetto “4 parchi su 2 ruote” dove, a un circuito ciclistico urbano si aggiunge un elemento ambientale di notevole valore, l’attraversamento dei parchi milanesi, tra i quali nasce un’interrelazione completa arricchita inoltre dalla creazione di una serie di “raggi verdi”, in altre parole, percorsi lineari urbani ombreggiati da alberi.



“RAVel”



“Vias Verdes – Vasco, Navarro”



“The Olive Greenway”

### 1.5.7. La mobilità equestre

#### I PERCORSI EQUESTRI

L'ippovia individua un tracciato (a circuito o lineare) idoneo per escursioni e trekking a cavallo. Il percorso consiste in strade e sentieri sterrati o inerbiti, inseriti all'interno di contesti ambientali e paesaggistici di pregio.

In quanto tale, il turismo equestre s'inserisce perfettamente nell'ambito della mobilità sostenibile, in particolare per le seguenti peculiarità intrinseche:

- Basso impatto ambientale;
- Tutela della qualità ambientale e dell'aria;
- Risparmio dei consumi;
- Sostegno all'economia locale.

Le ippovie utilizzano, infatti, sentieri naturali con fondi stradali ecocompatibili sui quali s'interviene in termini di sola manutenzione e garanzia della sicurezza. Viene di conseguenza evitato l'inserimento di caditoie o sistemi artificiali di drenaggio delle acque superficiali, quest'ultimo conseguito attraverso l'impiego di pavimentazioni stabilizzate e idonee a un assorbimento rapido delle acque piovane.

La qualità ambientale è garantita e preservata grazie all'essenza stessa dei percorsi equestri, i quali, avendo lo scopo di collegare tra loro ambiti diversi attraverso aree scarsamente antropizzate, non richiedono interventi progettuali invasivi. Al contrario, nel loro percorso articolato e della lunghezza media maggiore di 10 chilometri, le ippovie richiedono la presenza di opportuni punti di sosta che vengono costantemente individuati in strutture ricettive sensibili al tema dell'eco-turismo (agriturismi o rifugi), favorendo l'economia locale e facendo uso di foraggi a "chilometro zero".

L'individuazione d'itinerari percorribili prevalentemente a cavallo non comporta, di norma, vincoli territoriali urbanistici se non quelli legati alla funzionalità del tracciato stesso in termini di transitabilità limitata alle automobili e nel mantenimento di pavimentazioni naturali. La procedura di realizzazione (o certificazione) di un itinerario equestre comporta, invece, un attento

conseguimento di determinate caratteristiche indispensabili per la conformità del tracciato alle esigenze dell'utenza.

#### PROGETTARE UNA IPPOVIA

La procedura di realizzazione di un percorso destinato alla mobilità equestre si articola in una serie successiva di fasi, volte alla predisposizione di un itinerario: eco-compatibile, sicuro, caratterizzato da un elevato standard di qualità e attento alla situazione culturale, ambientale e paesaggistico in cui viene a inserirsi.

Partendo dal presupposto che, poiché percorsi naturali e lontani da ambiti fortemente antropizzati, le ippovie seguano spesso sentieri già battuti e fruiti usualmente da escursionisti, la creazione della rete equestre deve puntare all'adeguamento dei tracciati esistenti alle esigenze sia del cavallo sia del cavaliere. La realizzazione dell'itinerario si articola negli step elencati:

1. Individuazione dei nodi;
2. Creazione di una rete di connessione;
3. Inserimento di tappe aggiuntive;
4. Ricerca di successivi elementi di pregio quali punti d'interesse turistico;
5. Individuazione di aree specializzate nell'assistenza al turista;
6. Mappatura della rete e inserimento della segnaletica di percorso;
7. Implementazione del tracciato rendendolo fruibile da parte di un'utenza variegata.

Si parte dunque con l'individuazione dei nodi della rete, vale a dire, di opportuni agriturismi e aree di ristoro attrezzate per la sosta dei cavalli. Dai centri di riferimento viene riconosciuta una rete di percorsi o itinerari che funga da collegamento. Qualora le distanze tra un'area di sosta e un'altra superino la quarantina di chilometri, si procede con l'inserimento di tappe intermedie, necessarie per l'approvvigionamento e il riposo, nonché per la riscoperta del territorio in termini culturali, gastronomici e paesaggistici.

Viene quindi valutata la presenza (esistente o di progetto) d'idonee aree di servizio, che garantiscano un'assistenza continua e un maggior grado di sicurezza durante il tragitto. Nel corso di un viaggio a cavallo può, infatti, essere



necessaria la presenza di un veterinario o di un operatore specializzato nella riparazione dei ferri, come pure la garanzia di un servizio di stallaggio o di trasporto del cavallo.

La fase seguente prevede la predisposizione di un'esatta mappatura della rete e dell'inserimento, sul percorso, di un sistema segnaletico fondamentale per l'orientamento dei viaggiatori.

### CARATTERISTICHE DI UN PERCORSO EQUESTRE

Un itinerario a cavallo, per essere inteso come tale, deve consistere in un percorso di più giorni attraverso aree naturali e scarsamente antropizzate se non in termini agro-pastorali. È dunque evidente la necessità di una corretta analisi del tracciato, in senso morfologico (pendenza, fondo stradale ecc.) e accessorio (presenza di agriturismi o servizi).

L'Associazione "Alpi e Parchi" si è occupata della redazione di un manuale (attualmente utilizzato in alcune località italiane) per la deduzione di un indice caratteristico delle reti equestri (ICIC – Indice di Classificazione Ippovie Certificate) a partire da 12 parametri caratteristici:

- P1. Caratteristiche del tracciato;
- P2. Dislivello;
- P3. Distanza in km;
- P4. Abbeverata;
- P5. Pendenza;
- P6. Inclinazione versante;
- P7. Larghezza;
- P8. Guado;
- P9. Segnalazioni;
- P10. Punto di sosta dei cavalli;
- P11. Quota punto di sosta;
- P12. Sosta cavalieri.

A ognuno degli elementi elencati, è attribuito un punteggio secondo 5 gradi di difficoltà e impegno crescente: molto facile, facile, media, difficile, molto impegnativa; la cui somma finale determina l'indice di classificazione dell'ippovia.

Un itinerario percorribile a cavallo deriva, infatti, il proprio livello di difficoltà non solo dalle proprietà insite nell'ambiente attraversato, come il dislivello, la pendenza e l'inclinazione del versante, ma anche dalla predisposizione di opportune aree accessorie, utili alla riduzione della complessità propria del tracciato.

Si evince dunque come il tema della mobilità sostenibile e dell'eco-turismo stia contribuendo alla crescente attenzione in materia di sicurezza e accessibilità delle reti equestri, auspicando una sempre più frequente certificazione delle stesse e a una capillare promozione del turismo a cavallo.

In ambito europeo non è stata tuttora definita una rete unificata di percorsi equestri, mentre sono diversi gli esempi presenti a livello di singola nazione e di cui il massimo esponente è rappresentato dall'Inghilterra. La nazione europea è, infatti, dotata di un sistema informativo unico che raccoglie le ippovie di qualità presenti nel territorio, fornendone non solo un'analisi dettagliata ma anche garanzie in termini di sicurezza (grazie anche al sistema segnaletico standardizzato).

Diverso è il caso italiano tra i cui confini nazionali è possibile trovare numerosi casi esemplari d'ippovie ma di cui manca un univoco sistema di gestione. La creazione di un indice di classificazione (ICIC) dimostra invece un'inversione di tendenza, rivolta a oggi verso un'omologazione (secondo più alti standard di qualità) dei diversi itinerari equestri presenti nel territorio nazionale e costituenti un'importante parte della mobilità sostenibile.



### 1.5.8. Esempi internazionali: fase analitica

#### ANALISI EFFETTUATE

Nel presente capitolo è stata eseguita un'analisi di alcuni tra i più importanti interventi europei in ambito di mobilità equestre e ippovie. Tra i numerosi casi studio presenti in letteratura sono stati selezionati, in particolare, i progetti caratterizzati da elementi d'interesse per una successiva pianificazione di reti destinate alla mobilità a cavallo.

L'obiettivo consiste nell'individuazione di alcuni ragionamenti e/o elementi utili a una progettazione ex novo di una greenway o, più in generale, di una rete destinata alla mobilità lenta. Dagli esempi progettuali analizzati, infatti, è possibile estrapolare alcuni precetti o alcune scelte progettuali idonee per guidare correttamente la realizzazione del percorso ippico, che sia dunque efficace e funzionale per la comunità.

La fase analitica si esprime attraverso tre livelli consecutivi di approfondimento:

4. Analisi generale;
5. Analisi particolare;
6. Scheda di dettaglio.

#### ANALISI GENERALE

Sui quattordici casi studio prescelti è stata eseguita una prima analisi, individuando caratteristiche principali come: localizzazione geografica, lunghezza e località connesse. Sono state poi dedotte alcune informazioni utili a una prima identificazione delle opere, quali: la presenza di un tracciato a circuito, la quota di percorso percorribile a cavallo, il numero d'itinerari e località protette attraversate. È stata poi inserita un'informazione riguardante l'esistenza di percorsi misti, utilizzabili indifferentemente a bici e a cavallo.

La prima fase è utile a un inquadramento generale dei progetti, di conseguenza sarà possibile individuare il caso studio d'interesse e, attraverso gli step successivi, rilevarne le caratteristiche principali.

#### ANALISI PARTICOLARE

Da un'analisi generale delle ippovie italiane e internazionali si è passati a un approfondimento dei dieci casi di maggiore rilevanza, individuandone peculiarità e scelte progettuali efficaci distinte secondo le seguenti tipologie:

- Itinerari, cioè la scelta di suddividere il percorso per tratti differenti secondo il tema o il grado di difficoltà;
- Tipologia di mobilità cui è principalmente destinata la rete (al galoppo, al trotto, ciclopedonale, etc.);
- Materiali scelti per il tracciato (asfalto, sterrato, etc.);
- Tecnologie vale a dire uso di tipologie costruttive particolari o innovative;
- Particolarità degli elementi inseriti nel progetto;
- Segnaletica utilizzata attraverso la predisposizione di un piano dedicato.

Per ogni campo sono stati segnalati i differenti approcci manifestati nella realizzazione dei progetti di reti ippiche, consentendone dunque un rapido screening.

#### SCHEDA DI DETTAGLIO

Le schede di dettaglio forniscono un supporto analitico alla documentazione redatta precedente. Gli elementi di maggiore rilevanza riscontrati durante l'analisi dei casi studio sono stati approfonditi, classificandoli per categoria: funzionalità interna, accessibilità, inserimento paesaggistico.

Il successo di un percorso ippico è proporzionale al grado di efficacia perseguito per ognuna delle suddette classi e come tale, non può prescindere in alcun modo da un loro approfondimento. Attraverso la redazione delle schede di dettaglio, relative ognuna ai singoli casi studio, viene dunque operata una catalogazione (anche mediante l'utilizzo d'immagini rappresentative) degli elementi che più di tutti contribuiscono all'efficienza e alla funzionalità del tracciato equestre.



### 1.5.9. La funzionalità interna

#### DEFINIZIONE

In aggiunta alla funzionalità esterna, espressa tramite il grado di relazione del tracciato turistico con la rete infrastrutturale esistente, la greenway non può prescindere da una corretta efficienza interna. Questa si manifesta tramite la realizzazione di accorgimenti progettuali, funzionali e tecnologici, volti al conseguimento di un buon grado di qualità in termini di:

- **Sicurezza** dell'utente nei confronti della rete automobilistica;
- **Accessibilità** interna per gli utilizzatori della rete in base alle loro caratteristiche e al loro grado di mobilità (utenti deboli o meno);
- **Circolazione dolce** conseguibile attraverso la messa in opera di tracciati con pendenze moderate;
- **Multiutenza**, vale a dire la possibilità di accesso da parte di tutti i tipi di utenti (cavalieri, ciclisti, pedoni, etc.);
- **Recupero** d'infrastrutture esistenti quali sentieri, strade storiche, ferrovie dismesse, sia per la realizzazione dei percorsi sia per la creazione di punti di servizio/ristoro;
- **Integrazione** con l'ambiente naturale: quest'ultima esprimibile sia in termini di adattamento interno al paesaggio che d'integrabilità esterna.

(rif. Dichiarazione di Lille, 11-12 settembre 2000)

Dei progetti esaminati sono state rilevate alcune fra le caratteristiche maggiormente efficaci. Lo scopo è di dedurre elementi utili al confronto, in sede di progettazione, con l'ideazione di reti viarie innovative destinate al turismo equestre.

### ESEMPLI

Nei riguardi della funzionalità interna gli elementi riscontrate durante l'analisi dei casi studio sono:

- A. Inserimento di elementi utili all'individuazione del percorso (segnaletica);
- B. Creazione d'itinerari differenti in base al grado di difficoltà o in funzione di temi (paesaggistici, culturali, gastronomici);

A



B



Inserimento lungo il tracciato di punti destinati al ristoro, allo stallaggio, alla manutenzione dei ferri o al soggiorno turistico;

- C. Scelte tecnologiche operate nei confronti dell'ippovia rendendola fruibile da parte di differenti tipologie di utenza e di mobilità (pedonale, ciclabile, etc.);
- D. Scelte tecnologiche operate nei confronti dell'ippovia rendendola fruibile da parte di differenti tipologie di utenza e di mobilità (pedonale, ciclabile, etc.);

C



D



La predisposizione di un complesso piano della segnaletica ha la finalità di garantire un corretto orientamento dell'utenza all'interno degli itinerari, fornendo al contempo informazioni utili sulle distanze, sulla mappa dei percorsi e sul valore ambientale o storico del territorio attraversato. Una risposta al tema è stata data dalle ippovie inglesi appartenenti alla rete unificata "National trails": "Pennine Bridleway", "Cleveland way"; e dall'ippovia del Gran Sasso. In entrambe le tipologie è stata utilizzata: una cartellonistica verticale (direzionale e con pannelli informativi) destinata all'orientamento. L'inserimento di numerosi ed efficienti indicatori stradali, mediante una riproposizione continua di un logo univoco o l'utilizzo di colorazioni particolari, consente all'utenza una mobilità più semplice e in sicurezza.

Una metodologia interessante per il soddisfacimento del turismo ippico e sostenibile consiste nella suddivisione del tracciato per itinerari a tema o per grado di difficoltà. Ne fornisce un esempio concreto, la realizzazione dell'ippovia "Costa degli Etruschi" e del circuito intorno al Gran Sasso, dove vengono rese possibili escursioni di tipo gastronomico, culturale o più in generale gite fuori pista. Il progetto "Del Gran Sasso", in particolare, realizza itinerari dedicati a portatori di handicap predisponendo punti dove è possibile noleggiare le joelettes (carrozzelle da fuori strada) o attrezzando itinerari percorribili da non vedenti.

Punti di servizio e di ristoro forniti inoltre di un servizio per lo stallaggio e per la manutenzione dei ferri sono elementi essenziali e, in particolare, sono presenti nelle ippovie inglesi "Pennine Bridleway" e "Cleveland way" che prevedono, inoltre, il servizio di trasporto bagagli verso la località di destinazione.



"Ippovia del Gran Sasso"

## 1.5.10. L'accessibilità

### DEFINIZIONE

La realizzazione di un itinerario turistico, volto alla valorizzazione dell'ambiente circostante e all'incentivazione della mobilità dolce, deriva dalla considerazione di un insieme di fattori necessari al suo successo.

In primo luogo, le ippovie devono inserirsi in una situazione di valenza paesaggistica o storico culturale, lontano da aree antropizzate. In base alla loro localizzazione deriva la necessità di garantirne una corretta accessibilità dalla rete infrastrutturale esterna e si richiede, inoltre, la presenza di parcheggi custoditi idonei alla sosta dei box per cavalli.

### ESEMPI

Dalla redazione delle schede di dettaglio, relative a dieci dei casi analizzati in precedenza, è stato riscontrato come la maggior parte dei progetti sfrutti la rete esistente del sistema dei trasporti. Le motivazioni risiedono nella vicinanza degli itinerari alla rete viaria locale, come avviene nel caso della "Ippovia del Trentino orientale".

Alcuni progetti hanno, invece, rafforzato l'accessibilità esterna al percorso equestre valutando la presenza di parcheggi adatti alla sosta di auto munite di box per cavalli al rimorchio ("South East London Area", "Vale of White Horse Area").

La mobilità all'interno dell'ippovia viene, inoltre, favorita dalla garanzia del superamento dei corsi d'acqua presenti nell'area, attraverso i ponti già esistenti o mediante l'inserimento di nuovi sistemi tecnologici (per es. nel caso della "Pennine Bridleway").



"Trentino orientale"



"South East London Area"



"Vale of White Horse Area"

### 1.5.11. Percorsi misti: ciclovie e ippovie

Esistono delle caratteristiche che accomunano le reti ciclabili e quelle equestri, essendo entrambe formate da itinerari per la maggior parte extraurbani e inseriti all'interno di contesti culturali e ambientali di elevato interesse turistico. Tali comunanze si rispecchiano nella destinazione mista di alcuni itinerari nazionali e internazionali analizzati, come per esempio: la "Pennine Bridleway", la "Cleveland way", l'itinerario "del Gran sasso" e la "Costa degli Etruschi".

Le similitudini si riscontrano in entrambi i temi della funzionalità interna e dell'accessibilità esterna. Il primo viene affrontato tramite la predisposizione di opportune aree di servizio: di ristoro per i viaggiatori, di manutenzione e soccorso; tramite la creazione di un funzionale piano della segnaletica: di tipo direzionale e informativo; con la creazione d'itinerari a tema e di fondi stradali idonei alla mobilità lenta. L'accessibilità ai tracciati è risolta sia per le ippovie sia per le reti ciclabili sfruttando la rete locale dei trasporti, fornendo il territorio di una serie di parcheggi idonei alla sosta delle bici e dei box per i cavalli, nonché realizzando percorsi a circuito che facilitino la percorrenza del tracciato.

La promiscuità dei percorsi viene assicurata sia dal mantenimento di una mobilità a velocità moderata sia da alcune caratteristiche morfologiche del tracciato, come:

- Larghezza del percorso;
- Pendenza;
- Fondo stradale prevalentemente sterrato.

### 1.5.12. Conclusioni

L'incentivazione della mobilità ciclistica e pedonale presenta numerose ripercussioni, non solo sulla qualità dell'ambiente e sulla riduzione delle emissioni di gas serra ma anche sulla dimensione materiale (come valore ecologico) e immateriale (inteso come riferimento alla storia e alla cultura locali) di cui è portatore il paesaggio circostante.

La creazione d'itinerari o *walking and cycle tracks* è correlata all'identità del paesaggio stesso, che può essere alterata, negata o rigenerata. L'itinerario è, infatti, portatore di un complesso di beni (naturali o culturali) tra cui è proprio il contesto territoriale a rivestire il ruolo di maggiore importanza. La CARTA ICOMOS mette, infatti, in evidenza come quest'ultimo sia parte inseparabile dell'itinerario stesso, determinandone e al tempo stesso caratterizzandone gli elementi intrinseci e rendendolo dunque leggibile per ogni tipologia di utenza.

Le greenways, in particolare, rappresentano un sistema di territori lineari interconnessi che, se correttamente gestiti, possono fornire benefici di tipo ricreativo, ecologico e storico-culturale. La creazione delle reti verdi sui tracciati dismessi delle linee ferroviarie può contribuire attivamente alla creazione di una successione di percorsi dedicati alla circolazione non motorizzata che, se integrata alla maglia infrastrutturale esistente, consentirebbe la connessione delle popolazioni con i centri urbani, i fulcri culturali e, più in generale, con le innumerevoli risorse del territorio.

I percorsi ciclo-turistici, siano essi greenways o tratti facenti parte di una più estesa rete ciclabile urbana, preso atto del potenziale valore di cui sono portatori, vanno dunque assoggettati a un accurato processo di pianificazione. I casi studio esaminati mostrano come prestando un'attenzione particolare ai temi della funzionalità interna, dell'accessibilità e dell'inserimento paesaggistico, si possano conseguire risultati efficaci sia nell'aumentare il numero di utilizzatori della mobilità dolce sia nel contribuire al miglioramento della situazione territoriale.



Gli approcci ai tre temi sono differenti ma nel complesso riassumibili in alcune linee guida generali.

L'accessibilità dalla rete infrastrutturale esterna è nella maggior parte dei casi conseguibile mediante l'integrazione del tracciato con mezzi di trasporto alternativi (di tipo collettivo), attrezzati per il trasporto delle bici e fruibili nell'insieme attraverso un biglietto unico. Anche la localizzazione di numerosi punti dedicati al bike sharing in corrispondenza ai nodi del sistema di trasporto contribuisce all'intermodalità.

La funzionalità interna al tragitto si manifesta tramite l'utilizzo idoneo dei materiali di fondo (asfalto per i pattinatori, terra compattata per i corridori) e la garanzia di un servizio di trasporto interno. La presenza di mezzi collettivi che colleghino in successione più punti del tracciato consente all'utente di muoversi nell'arco di una giornata su distanze maggiori che saranno eventualmente percorse a ritroso con un mezzo più rapido. Per ovviare ai servizi interni di trasporto si possono in alternativa progettare itinerari a circuito, che attraverso un tragitto univoco riconducano al punto di partenza.

La sicurezza dell'utenza può invece essere assicurata tramite l'elaborazione di un piano della segnaletica, che consenta un orientamento continuo lungo tutto il percorso, mentre l'inserimento di punti di ristoro e di servizio attrezzati per la manutenzione delle bici, garantiscono un contributo aggiuntivo alla *safety of mobility*. In tema di benessere e svago l'inserimento d'itinerari ed escursioni a tema rappresentano un buon incentivo al turismo e, al tempo stesso, la differenziazione dei percorsi in base alla difficoltà ne consente un utilizzo esteso alla multiutenza.

Infine, il tema dell'inserimento paesaggistico può essere risolto efficacemente intervenendo con azioni progettuali che permettano la riscoperta del territorio, sia in relazione delle caratteristiche ambientali sia mostrandone i pregi storici e culturali. I primi si realizzano tramite itinerari escursionistici alla riscoperta della natura circostante, i secondi, invece, sono concretizzabili attraverso il recupero delle linee ferroviarie dismesse e dando nuova destinazione a case cantonali o alle cascine.

Dalle analisi effettuate si deduce come le ippovie manifestino necessità progettuali prossime a quelle dei ciclo-itinerari, esprimibili sinteticamente in:

- Orientamento all'interno del percorso: cui si risponde tramite un approfondito piano della segnaletica;
- Presenza di punti di ristoro e di assistenza, quindi di locali che consentano la sosta e la cura sia del viaggiatore sia del mezzo di trasporto (bici o cavallo);
- Utilizzo di materiali di fondo idonei alle diverse tipologie di mobilità che fruivano dell'itinerario;
- Predisposizione d'itinerari a sfondo gastro-culturale e paesaggistico che incoraggino la pratica dell'eco-turismo.

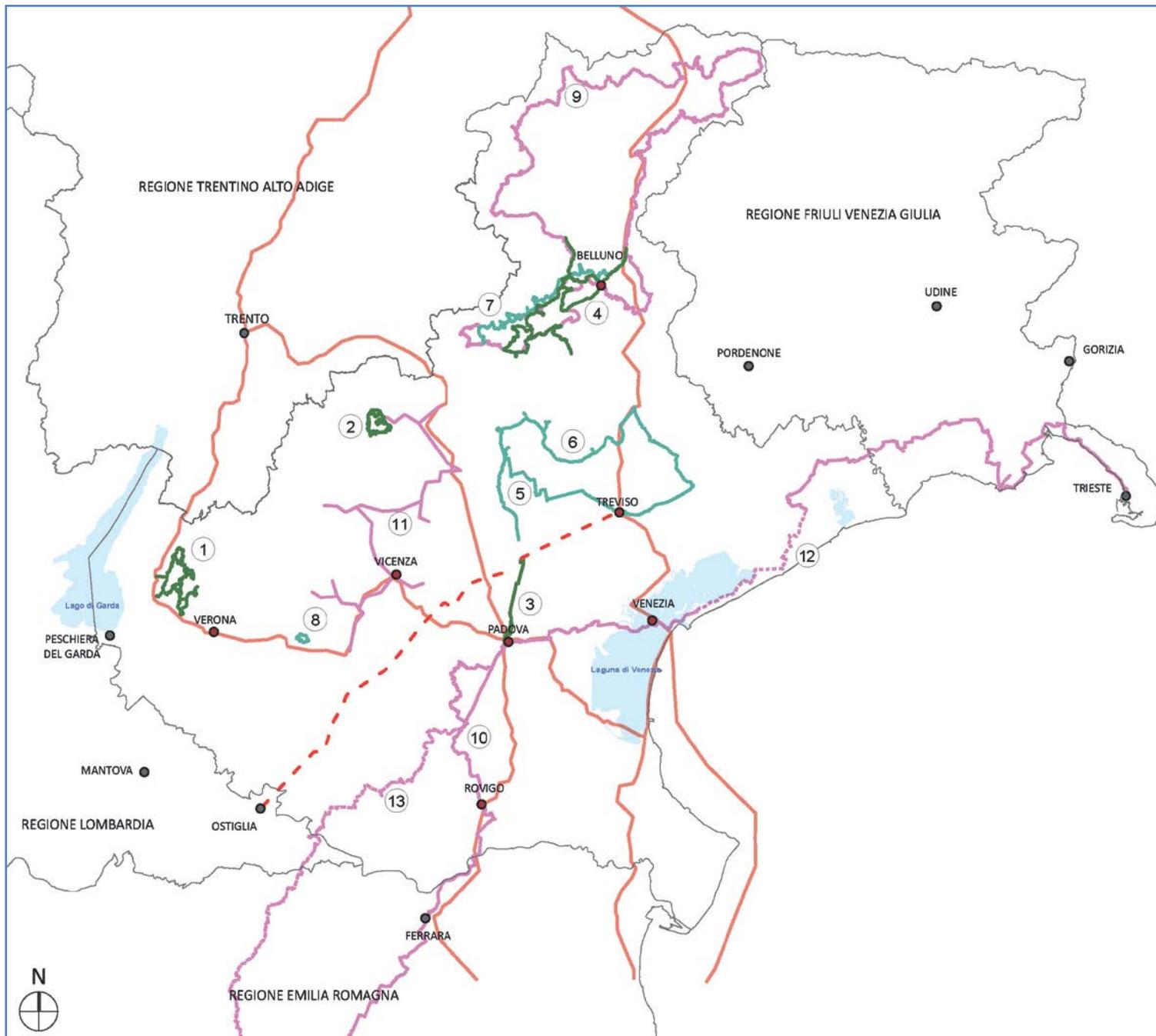
La mobilità equestre rappresenta dunque una tipologia di movimento adattabile alle esigenze cicloturistiche e per buona parte integrabile alle reti ciclabili già esistenti formando, insieme con esse, una maglia multifunzionale e di elevata sostenibilità ambientale.

Si riparte dunque dalla storia per dare un impulso e nuova vita alla crescita economica e alla sostenibilità di un territorio.

### 1.5.13. Itinerari ed escursioni

Di seguito si riporta un'analisi degli itinerari pedonali, i cosiddetti "cammini" presenti nei pressi del Green Tour e caratterizzati da una profonda valenza di tipo paesaggistico, storico o spirituale. Come tali, rappresentano luoghi d'importanza sociale e turistica di interconnessione al tracciato del Green Tour.







## LA GRANDE ROGAZIONE DI ASIAGO

Localizzazione

Italia

Veneto



Sviluppo

Asiago

Asiago

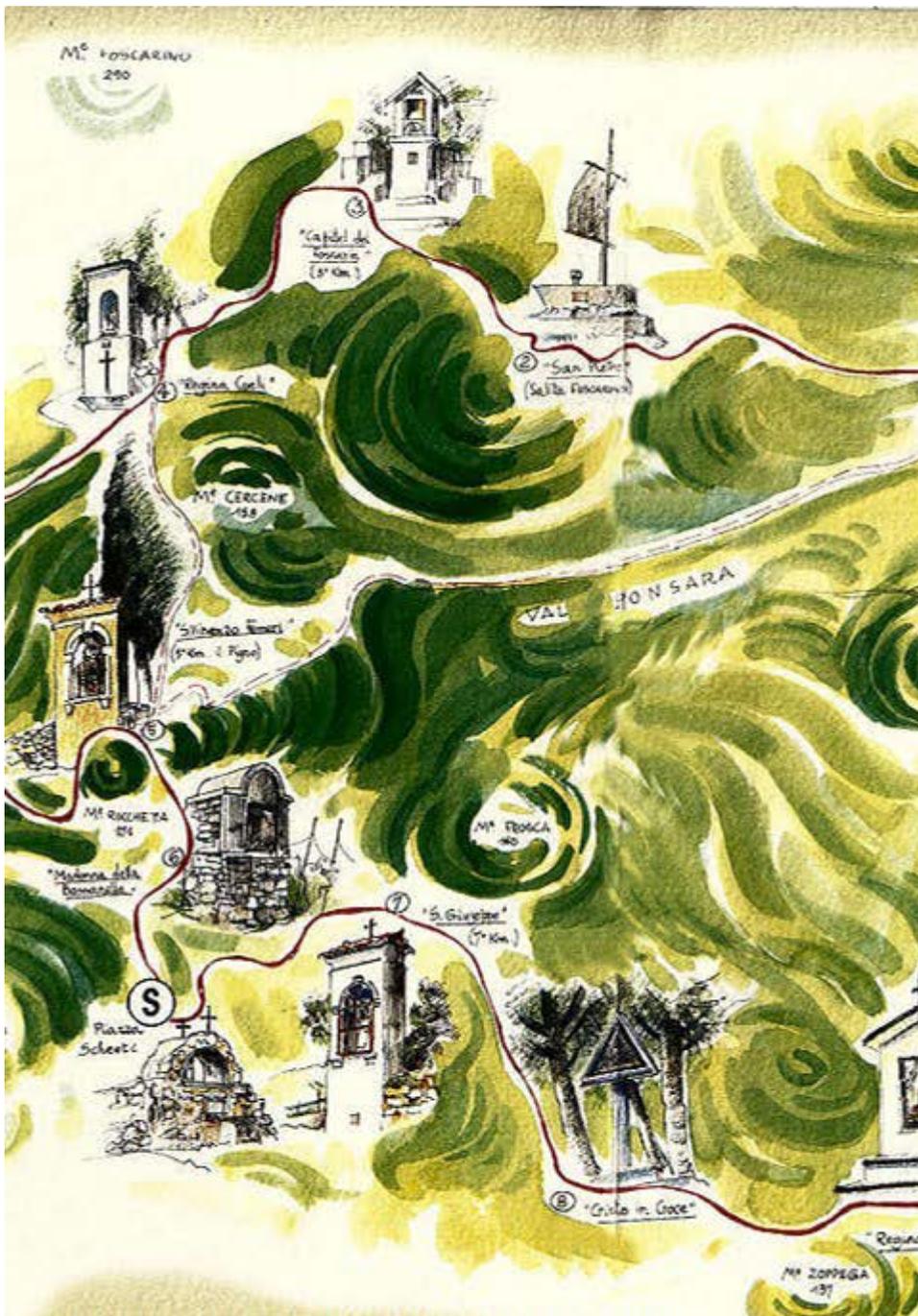
35 km



Peculiarità

Le uova colorate venivano regalate dalle donne al proprio uomo in segno d'amore e chiusura del tempo pasquale





## CAMMINO DEI 10 CAPITELLI

Localizzazione

Italia, Austria

Trentino Alto Adige, Tirolo



Sviluppo

San Candido

Lienc

43 km



Peculiarità

La particolarità è il legame tra la strada del vino soave e i 10 capitelli





## CAMMINO DI SANT'AGOSTINO

Localizzazione

Italia

Lombardia, Piemonte, Liguria,  
Emilia Romagna



Sviluppo

Monza

Monza

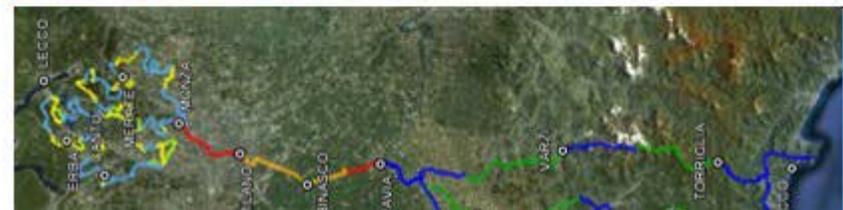
Genova

565 km



Peculiarità

Il percorso di questo cammino  
forma una rosa





## CAMMINO DEGLI ANGELI

Localizzazione

Italia

Umbria, Lazio



Sviluppo

Roma

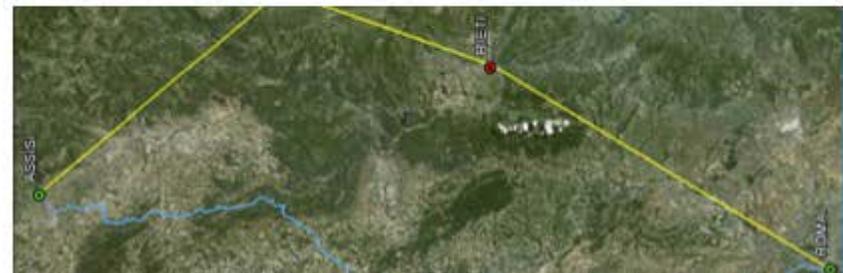
Roma

500 km



Peculiarità

Cammino agibile dal 2008 e già possiede un buon afflusso di persone l'anno





**CAMMINO D'ASSISI**

Localizzazione

Italia

Emilia Romagna, Toscana, Umbria



Sviluppo

Dovadola

Assisi

300 km



Peculiarità

Presenza di una fabbrica / museo della Locker lungo il tracciato





(Tratto cammino di San Francesco)



## CAMMINO DI SAN FRANCESCO

Localizzazione

Italia

Lazio



Sviluppo

Rieti

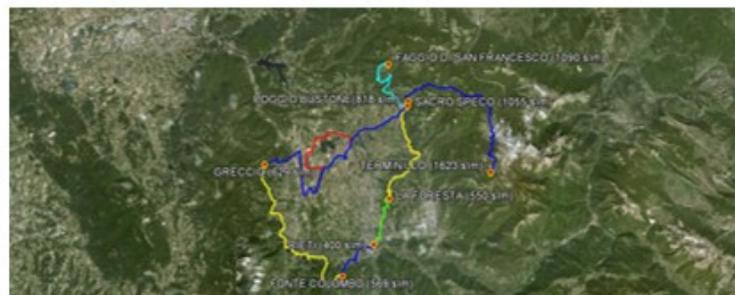
Terminillo

**120 km**



Peculiarità

Cammino immerso nella natura





(Timbri nel passaporto del pellegrino della via Francigena)

## VIA FRANCIGENA

Localizzazione

Italia

Lombardia, Piemonte, Liguria,  
Emilia Romagna, Lazio, Toscana,  
Valle d'Aosta



Sviluppo

Gran San Bernardo

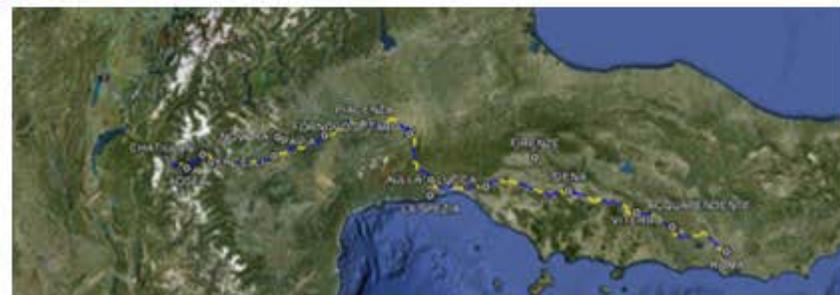
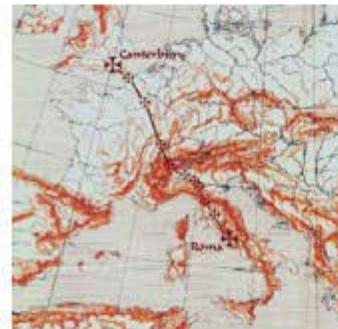
Roma

1050 km



Peculiarità

Percorso ideato dalle  
testimonianze del Vescovo di  
Cantembury



## LA VIA FRANCIGENA

La Via Francigena, assume due differenti denominazioni: strada e territorio. Il motivo risiede nell'influenza esercitata sull'organizzazione economica, amministrativa e spaziale di vaste regioni. Ha quindi funto da sistema, coerente e iper connesso, di circolazione della cultura, trasponendo la sua identità sugli itinerari limitrofi e Continente Europeo. Il percorso, conserva dunque beni patrimoniali di alto valore storico, che ne elevano le potenzialità turistiche in ambito culturale, paesaggistico e enogastronomico.

Un esempio saliente delle testimonianze materiali presenti sul percorso si ritrova nel linguaggio architettonico di origine cluniacense che, nonostante si sia mescolato alle tradizioni costruttive locali, è ben riconoscibile in molte chiese lungo la Via Francigena. Il programma stilistico unitario leggibile nelle varie architetture che si incontrano lungo il percorso deriva dal transito delle maestranze dalla Francia verso Roma e Gerusalemme. Seppur omogenee in stile gli edifici, in relazione al contesto, risultano come pregevoli singolarità.

Via Francigena, dalle Alpi a Otranto, rappresenta un centro (anche se di forma lineare) di vasto interesse, e come tale individua un itinerario di notevole importanza turistica, da implementare e preservare.



Pellegrini lungo la via Francigena



Alcuni esempi di segnalazioni lungo la via Francigena



## CAMMINO DI SANT'ANTONIO

Localizzazione

Italia

Veneto, Emilia Romagna

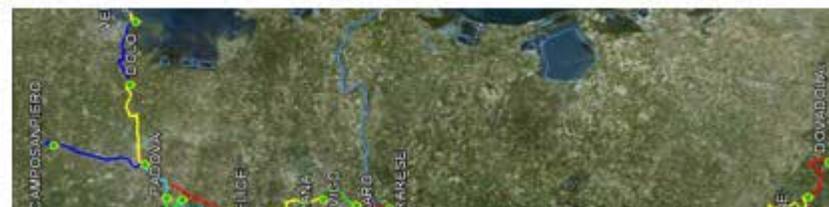


Sviluppo

Camposampiero

Dovadola

325 km



## Santiago De Compostela



## SANTIAGO DE COMPOSTELA

Localizzazione

Spagna



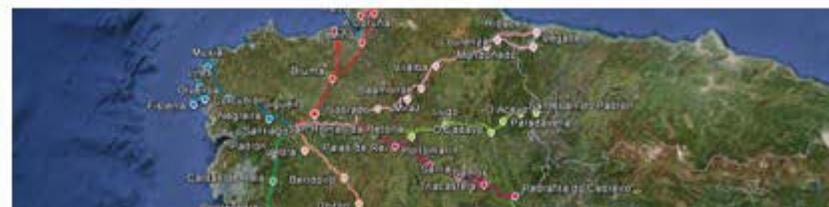
Sviluppo

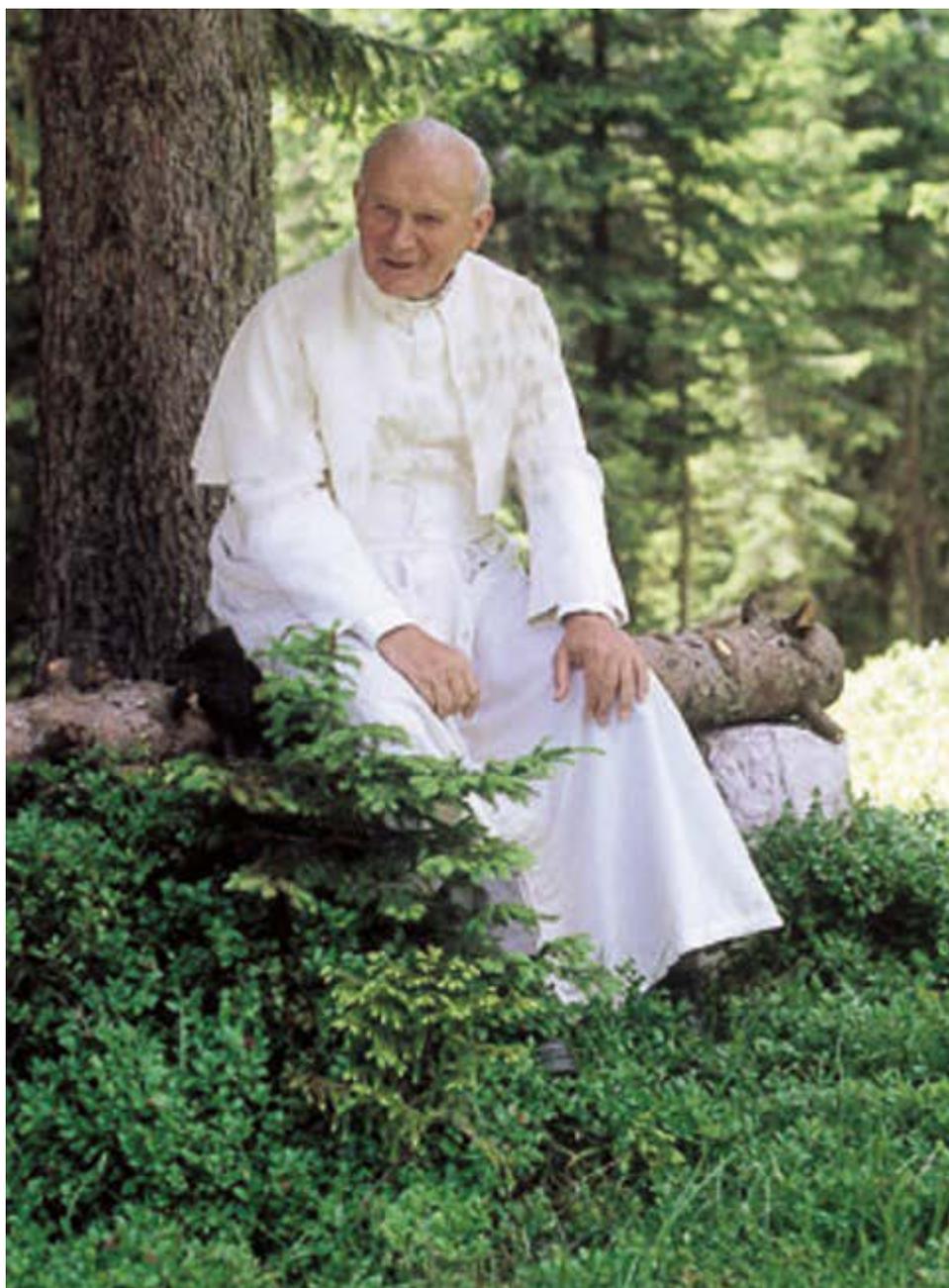
1600 km



Peculiarità

Cammino percorribile anche a cavallo e in bicicletta





## LA VIA DEI PAPI

Localizzazione

Italia

Veneto



Sviluppo

Agordo

Vittorio Veneto

300 km



Peculiarità

Il legame tra il percorso e i Papi  
che nel tempo sono stati in  
villeggiatura



## 1.6. BIBLIOGRAFIA

- [1] Allegato 3 Dgr Giunta Regione Liguria n 929 del 27 luglio 2012, dal titolo “valutazione dei materiali della rete ciclabile ligure. Analisi e proposte di standardizzazione dei materiali costruttivi”
- [2] Baiocco R, Velo L, Cycling Italy, di Urbanistica informazioni, n 253-254, INU ed, Gennaio-Febbraio e Marzo-Aprile 2014
- [3] Cappelletti N B, Paysage, Architettura del paesaggio, n 28, Milano
- [4] Cappelletti N B, Topscape, Paysage. Il progetto del paesaggio contemporaneo, n 14, Milano
- [5] Cappelletti N B, Topscape, Paysage. Il progetto del paesaggio contemporaneo, n 3, Milano
- [6] Cappelletti N B, Topscape, Paysage. Il progetto del paesaggio contemporaneo, n 12, Milano
- [7] Cappelletti N B, Topscape, Paysage. Il progetto del paesaggio contemporaneo, n 13, Milano
- [8] Comunicato Giunta Provincia Autonoma di Trento, n. 1024 del 09 maggio 2014, con oggetto “protocollo d'intesa per la promozione del percorso ciclabile Trentino, Brescia, Mantova e Verona insieme per GARDA BY BIKE”
- [9] Cozzi M, Ghiacci S, Passigato M, Piste ciclabili. Manuale di progettazione e guida alla moderazione del traffico, Il Sole 24 Ore S.p.A, Milano 1999
- [1] Daniela Ottolitri, Da Treviso a Ostiglia, in AA.VV., Tutto Treno & Storia, Duegi Editrice, eGroup, 2001.
- [2] Decr min n 557 del 30 novembre 1999, con oggetto “Regolamento recante norme per la definizione delle caratteristiche tecniche delle piste ciclabili”
- [3] DL n° 42 del 22 Gennaio 2004, dal titolo “Codice dei beni culturali e dell'ambiente - Parte II - Beni culturali”
- [4] DLGS n°285 del 30 Aprile 1992, dal titolo “Nuovo codice della strada”
- [5] DM n°557 del 30 Novembre 1999, dal titolo “Regolamento recante norme per la definizione delle caratteristiche tecniche delle piste ciclabili”
- [6] Enrico Bassi, Binari dimenticati Vol.2, Obiettivo militare: la ferrovia Ostiglia – Treviso, Associazione binari dimenticati, 2010.
- [7] European Greenways Association (2000), The European Greenways. Good Practise Guide, Lussemburgo.
- [8] Furio Gallina, Leone Wollemborg e il dibattito sulla ferrovia Ostiglia – Treviso, in AA.VV., Alta Padovana, Fondazione Alta Padovana Leone Wollemborg, 2009.
- [9] Furio Gallina, La ferrovia Ostiglia – Treviso da linea militare a percorso ciclopedonale, in AA.VV., Alta Padovana, Fondazione Alta Padovana Leone Wollemborg, 2010.
- [10] Galletti T, Passigato M, Seneci F, Abaco della ciclabilità, moderazione del traffico e pedonalità, Grafiche Leone s.a.s., Venezia, 2007
- [11] Gennaro Memmoli - Pamela Lillo, L'Ostiglia, da ferrovia a greenway tra il Po e Sile, documento di studio, Preganziol, 2011
- [12] Lorenzo Carlesso, Binari morti, Provincia ecologica, Provincia di Padova, 2012.



- [13] LR n°11 del 23 Aprile 2004, dal titolo “Norme per il governo del territorio e in materia di paesaggio”
- [14] LR n°13 del 30 Maggio 2014, dal titolo “Disciplina dei distretti industriali, delle reti innovative regionali e delle aggregazioni di imprese.”
- [15] Mamoli M, Manuale per la progettazione di itinerari ed attrezzature ciclabili, Regione Veneto, Venezia 1992
- [16] MCHARG I. L. (1969), Progettare con la natura, Franco Muzio Editore, Padova 1989 Palazzo A L, Il progetto urbano tra il dire e il fare, di Urbanistica informazioni, n 253-254, INU ed, Maggio-Giugno 2012
- [17] Senes G. et al. (2004), Le greenways come rete di mobilità alternativa. Il recupero dei sedimi ferroviari dismessi come greenways. Sintesi di una ricerca in ISFORT 2004, in Ferrovie, territorio e sistema di greenways
- [18] Stati Generali della Green Economy (2007), Documento introduttivo allo sviluppo della mobilità sostenibile.
- [19] Toccolini A., Fumagalli N., Senes G. (2004), Progettare i percorsi verdi. Manuale per la realizzazione di greenways, Maggioli, Sant’Arcangelo di Romagna.
- [20] Toccolini A. (2005), Il significato di percorso verde o greenway e le sue radici, in Rivista. Ricerche per la progettazione del paesaggio, vol 2 - 2005.
- [21] Università degli Studi di Genova, dispense del Corso di Infrastrutture per i trasporti I, Dott Ing Sterpi E, Le pavimentazioni



## SITOGRAFIA

- [1] Agenzia per la Mobilità di Modena, La ciclabilità nel Distretto Ceramico Modenese, <[http://www.amo.mo.it/mobility\\_management/ciclabilita\\_distreto\\_ceramico\\_modenese.aspx](http://www.amo.mo.it/mobility_management/ciclabilita_distreto_ceramico_modenese.aspx)>
- [2] Agenzia per la Promozione e lo Sviluppo Sostenibile dell'Area Metropolitana di Milano, Dai Parchi del Nord Milano una proposta concreta per costruire un sistema di mobilità sostenibile integrato nell'area metropolitana milanese. Presentati i risultati del progetto "4 parchi su due ruote" realizzato con il supporto di Milano Metropoli Agenzia di Sviluppo, agg. 23 aprile 2010, <<http://www.milanomet.it/it/ultime/sesto-san-giovanni-23-aprile-2010-6.html>>
- [3] Association Européenne De Voies Verte, <[http://www.aevv-egwa.org/SiteResources/data/MediaArchive/Images/Prize2013/ViseuProduct/06\\_Vennbahn\\_Viseu.pdf](http://www.aevv-egwa.org/SiteResources/data/MediaArchive/Images/Prize2013/ViseuProduct/06_Vennbahn_Viseu.pdf)>
- [4] Bike Italia, <<http://www.bikeitalia.it/2013/12/11/pista-ciclabile-treviso-ostiglia/>>
- [5] Bridleways-quiete lanes, sito web, <<http://www.bridleways.co.uk/>>
- [6] Ca Marcello, <<http://www.camarcello.it/it/visite/175-trevisoostiglia>>
- [7] Cialdea D, Privitera S, Maccarone A, Il sistema delle aree protette in Sicilia come opportunità di sviluppo, in XXXV Conferenza italiana di scienze regionali, <[www.grupposervizioambiente.it/aisre\\_sito/.../CIALDEA%20PRIVITERA.pdf](http://www.grupposervizioambiente.it/aisre_sito/.../CIALDEA%20PRIVITERA.pdf)>
- [8] Città di Venezia, BiciPlan - Piano delle piste ciclabili, agg. 30 maggio 2008, <<http://www.comune.venezia.it/flex/cm/pages/ServeBLOB.php/L/IT/IDPagina/16992>>
- [9] Co.Mo.Do., Confederazione Mobilità Dolce (2007), Proposta di Norme per la tutela e valorizzazione del patrimonio ferroviario in abbandono, in Ferrovie dimenticate. Il recupero delle Ferrovie Dimesse, <[www.ferroviadimenticate.it](http://www.ferroviadimenticate.it)>
- [10] Comune di Parma, Città\Mobilità e trasporti, <<http://www.comune.parma.it/citta/mobilita-e-trasporti/approfondimento/Biciplan.aspx>>
- [11] Corso di infrastrutture per il territorio agricolo e forestale, Docente Dott Modica G, Pavimentazioni stradali, <[https://www.unirc.it/documentazione/materiale.../598\\_2008\\_73\\_4434.pdf](https://www.unirc.it/documentazione/materiale.../598_2008_73_4434.pdf)>
- [12] Costa degli etruschi. Costa mediterranea, Itinerari a cavallo, agg 2014, <[http://www.costadeglietruschi.it/toscana\\_mediterranea/itinerari\\_a\\_cavallo.asp](http://www.costadeglietruschi.it/toscana_mediterranea/itinerari_a_cavallo.asp)>
- [13] Cycling Embassy of Denmark, Jakob Schiøtt Stenbæk Madsen, Collection of Cycle Concepts 2012, 1 Agosto 2013, <[www.cycling-embassy.dk/wp.../Collection-of-Cycle-Concepts-2012.pdf](http://www.cycling-embassy.dk/wp.../Collection-of-Cycle-Concepts-2012.pdf)>
- [14] Danube river. Cruise experience, <<http://www.danube-river.com/maps/danube>>
- [15] Di Marcello R, Le reti ciclabili europee e italiane per lo sviluppo del turismo lento e della mobilità dolce, in XXXV Conferenza italiana di scienze regionali, <[www.grupposervizioambiente.it/aisre\\_sito/doc/papers/DI\\_MARCELLO.pdf](http://www.grupposervizioambiente.it/aisre_sito/doc/papers/DI_MARCELLO.pdf)>



- [16] Di Nucci L, La mappa della mobilità dolce in molise: uno strumento per costruire itinerari “di qualità”, in XXXV Conferenza italiana di scienze regionali, [www.grupposervizioambiente.it/aisre\\_sito/doc/papers/DINUCCI.pdf](http://www.grupposervizioambiente.it/aisre_sito/doc/papers/DINUCCI.pdf)>
- [17] E.N.G.E.A. Equitazione SRL Sportiva Dilettantistica, IPPOVIE ITALIANE CERTIFICATE, <<http://www.sitogea.net/engea-viaggi/85-divisioni/divisioni/982-engea-per-le-ippovie.html>>
- [18] Facebook Treviso – Ostiglia, <<https://it-it.facebook.com/pages/Ciclabile-Treviso-Ostiglia/194722407318010>>
- [19] Ferrovie dimenticate, <[www.ferroviadimenticate.it](http://www.ferroviadimenticate.it)>
- [20] Fiab – Area tecnica, Ecologia urbana per decisori locali, 19 settembre 2012, <<http://www.fiab-areatecnica.it/pubblicazioni/schede/432-ecologia-urbana-per-decisori-locali.html>>
- [21] Fiab – Area tecnica, Marescotti A, Costi stimati di corsie e piste ciclabili, 4 settembre 2003, <<http://www.fiab-areatecnica.it/pubblicazioni/manuali-e-studi/fiab/40-costi-stimati-di-corsie-e-piste-ciclabili.html>>
- [22] Fiab – Area Tecnica, Schede divulgative, <http://www.fiab-areatecnica.it/pubblicazioni/schede.html>
- [23] Flickr, <https://www.flickr.com/search/?sort=relevance&text=treviso%20ostiglia>
- [24] Girasile , <<http://girasile.blogspot.it/>>
- [25] Foursquare, <<https://it.foursquare.com/v/trevisoostiglia/50801b13e4b007b0cd5af7bb/photos>>
- [26] GIScover. Picture posts trail, <[http://www.giscover.com/tours/searchTour2.php?country=0&categories\[\]=19&term=&x=16&y=9&sort=date&sortType=descent](http://www.giscover.com/tours/searchTour2.php?country=0&categories[]=19&term=&x=16&y=9&sort=date&sortType=descent)>
- [27] GPSacavallo.it, agg 2014, <<http://www.gpsacavallo.it/>>
- [28] Great Western Greenway sito web, <<http://www.greenway.ie/Greenway-01.html>>
- [29] Gruppo Servizio Ambiente, <[http://www.grupposervizioambiente.it/aisre\\_sito/archivio.asp?page=11&order=id&tit=&aut=&key=&ann=>](http://www.grupposervizioambiente.it/aisre_sito/archivio.asp?page=11&order=id&tit=&aut=&key=&ann=>)>
- [30] Ippovia del Trentino orientale, <<http://www.ippoviatrentinorientale.it/>>
- [31] ISFORT (2004), Ferrovie, territorio e sistema di greenways, <<http://www.isfort.it/>>
- [32] Le piste ciclabili e ciclopedonali del Trentino, <<http://www.ciclabili.provincia.tn.it/>>
- [33] Les Véloroutes et Voies Vertes de France, <<http://www.af3v.org/-Les-VVV-de-France-.html>>
- [34] Magico Veneto, <http://www.magicoveneto.it/bike/Treviso-Ostiglia/Ciclabile-Treviso-Ostiglia.htm>
- [35] Mappa ippovie presenti nel Regno Unito, <<http://bridlewaymap.com/>>
- [36] Mastronardi L, Giannelli A, I “rami verdi” d’italia: proposte per l’implementazione di sistemi integrati a basso impatto per la fruizione turistica del territorio: il caso della tratta ferroviaria carpinone-sulmona, in XXXV Conferenza italiana di scienze regionali, <[www.grupposervizioambiente.it/aisre\\_sito/doc/papers/Paper%20Mastronardi\\_Giannelli%20def.pdf](http://www.grupposervizioambiente.it/aisre_sito/doc/papers/Paper%20Mastronardi_Giannelli%20def.pdf)>



- [37] Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare, La Direttiva 92/43/CEE "Habitat", agg. 9 luglio 2014, <<http://www.minambiente.it/pagina/direttiva-habitat>>
- [38] Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare, Rete Natura 2000, agg. 24 ottobre 2014, <<http://www.minambiente.it/pagina/rete-natura-2000>>
- [39] National Trails, Pennine Bridleway, <<http://www.nationaltrail.co.uk/pennine-bridleway>>
- [40] Navarra M, Un parco lineare come nuovo sistema territoriale. 200 km di infrastruttura leggera per il Val di Noto, <[www.ragusashwa.it/2009/images/file/ABS\\_M\\_Navarra.pdf](http://www.ragusashwa.it/2009/images/file/ABS_M_Navarra.pdf)>
- [41] Osservatorio Nazionale Distretti Italiani, <<http://www.osservatoriodistretti.org/category/regione/veneto>>
- [42] Ostiglia – Treviso, <<http://www.ostiglia-treviso.it/>>
- [43] Ostiglia Ciclabile, <<http://www.ostigliaciclabile.it/>>
- [44] Parco del Mincio, Itinerari in bici, <<http://www.parcodelmincio.it/itinerari-bici.php>>
- [45] Parco Nazionale del Gran Sasso e Monti della Laga, itinerari a cavallo, <[http://www.gransassolagapark.it/itinerari\\_acavallo.php](http://www.gransassolagapark.it/itinerari_acavallo.php)>
- [46] Parco del Sile, <<http://www.parcosile.it/it/dettaglio.php?id=23533>>
- [47] Percorsi Mountain bike sito web, <<http://www.gardamtb.com/>>
- [48] Pagina Pinterest #ostigliaciclabile, <<http://www.pinterest.com/martazoef/ostigliaciclabile/>>
- [49] Piste Ciclabili, <<http://www.piste-ciclabili.com/itinerari/548-treviso-ostiglia>>
- [50] Prima Conferenza Nazionale della Bicicletta, Milano 9-10-11 novembre 2007, Rigotti G, Modalità di progettazione delle piste, <[www.ciclodit.it/documenti/bici07/bici07\\_progettazione\\_rigotti.pdf](http://www.ciclodit.it/documenti/bici07/bici07_progettazione_rigotti.pdf)>
- [51] Progetto VENTO sito web, <<http://www.progetto.vento.polimi.it/>>
- [52] PTI. Programma Territoriale Integrato, Distretto delle Valli olimpiche del Pinerolese e della Val Sangone, giugno 2008, <[www.comune.pinerolo.to.it/serv.../pti.../a1\\_1\\_3.pdf](http://www.comune.pinerolo.to.it/serv.../pti.../a1_1_3.pdf)>
- [53] Pusterbike. Percorso ciclabile Valle Pusteria, <<http://www.comprensoriovallepusteria.it/system/web/GetDocument.aspx?fileid=737612&sprache=1>>
- [54] Regione Puglia. Sito istituzionale, Progetto "CY.RO.N.MED" - Rete ciclabile del Mediterraneo, agg. 2 luglio 2007, <[http://www.regione.puglia.it/index.php?at\\_id=10&te\\_id=74&page=documenti&opz=getdoc&id=127](http://www.regione.puglia.it/index.php?at_id=10&te_id=74&page=documenti&opz=getdoc&id=127)>
- [55] Regione Toscana, Le piste ciclabili in ambito fluviale. Manuale Tecnico, <[mobilita.regione.puglia.it/downloads/Atti.../pisteciclabilifiumi.pdf](http://mobilita.regione.puglia.it/downloads/Atti.../pisteciclabilifiumi.pdf)>
- [56] Rete civica del comune di Padova, Percorsi arginali. Quali sono e quali opportunità offrono, 18 giugno 2012, <<http://www.padovanet.it/dettaglio.jsp?id=13457#.VGDHJclmif8>>
- [57] Savelli S, Gli itinerari culturali del consiglio d'Europa: parchi lineari e osservatori del paesaggio, in AISRE, Associazione Italiana di Scienze Regionali, Archivio abstract e papers, <[www.grupposervizioambiente.it/aisre\\_sito/doc/papers/Savelli%202.pdf](http://www.grupposervizioambiente.it/aisre_sito/doc/papers/Savelli%202.pdf)>



- [58] Sentieri Europe. Camminare per l'Europa.  
<<http://www.sentierieuropei.it/content/federazione-italiana-escursionismo>>
- [59] Società Italiana di Geologia Ambientale (SIGEA),  
<<http://www.sigeaweb.it/>>
- [60] Sito web ciclovie Alpe Adria radweg, <<http://www.alpe-adria-radweg.com/it/>>
- [61] Sito web Dolomiti di Brenta Bike, <<http://www.dolomitibrentabike.it>>
- [62] Sito web Las Vias Verdes,  
<<http://www.viasverdes.com/itinerarios/principal.asp>>
- [63] Sito web Parco Costiero del Ponente Ligure,  
<<http://www.pistaciclabile.com/>>
- [64] Sito web Turenscape Company, Istituto di design, The Red Folding Paper in the Greenway,  
<<http://www.turenscape.com/english/projects/project.php?id=4554>>
- [65] The free travel guide, Percorsi ciclabili, agg. 26 aprile 2011,  
<[http://wikitravel.org/it/Percorsi\\_ciclabili](http://wikitravel.org/it/Percorsi_ciclabili)>
- [66] Thermos habitat sito web aziendale,  
<[www.thermoshabitat.it/IMMAGINI/DIOGENE.pdf](http://www.thermoshabitat.it/IMMAGINI/DIOGENE.pdf)>
- [67] Treccani.it. L'enciclopedia italiana,  
<<http://www.treccani.it/vocabolario/ippovia/>>
- [68] Treviso – Ostiglia, <http://www.treviso-ostiglia.com/Sito%20Italiano/Home.html>
- [69] Pagina su Tripadvisor, <[http://www.tripadvisor.it/Attraction\\_Review-g187869-d5539235-Reviews-La\\_Strada\\_Ciclabile\\_Treviso\\_Ostiglia-Treviso\\_Province\\_of\\_Treviso\\_Veneto.html](http://www.tripadvisor.it/Attraction_Review-g187869-d5539235-Reviews-La_Strada_Ciclabile_Treviso_Ostiglia-Treviso_Province_of_Treviso_Veneto.html)>
- [70] Val-pusteria.net, Pista ciclabile della Drava – Drau, <<http://www.val-pusteria.net/it/bici-e-mountain-bike/piste-ciclabili/pista-ciclabile-della-drava-drau.html>>
- [71] Valle Agredo, <<http://www.valleagredo.it/natura-sport/itinerari/il-percorso-treviso-ostiglia>>
- [72] Vennbahn.eu percorso ciclabile, sito web <<http://www.vennbahn.eu/>>
- [73] Via Claudia Augusta. Asse culturale Europeo,  
<<http://www.viaclaudia.org/it/via-claudia-augusta.html>>
- [74] Viaggi , <<http://www.viagginbici.com/bici-in-famiglia/la-treviso-ostiglia-e-ciclabile/>>
- [75] Viaggiverdi Blog, <<http://blog.viaggiverdi.it/2013/11/pedalare-ex-ferrovia-treviso-ostiglia/>>
- [76] Wikipedia, <[http://it.wikipedia.org/wiki/Pista\\_Ciclabile\\_Treviso-Ostiglia](http://it.wikipedia.org/wiki/Pista_Ciclabile_Treviso-Ostiglia)>
- [77] World Buildings Directory, Project in Detail. A Mother River Recovered. The Sanlihe Greenway, 2013,  
<<http://www.worldbuildingsdirectory.com/project.cfm?id=3160>>





UNIVERSITÀ  
DEGLI STUDI  
DI PADOVA

ICEA