

Piano di gestione per la Ciclovia Treviso-Ostiglia

2025-2027



Piano di gestione per la Ciclovia Treviso-Ostiglia

2025-2027

Autori:

Etifor | Valuing Nature: Francesco Loreggian, Diego Gallo, Alessia Fiorentino.

Federazione dei Comuni del Camposampierese: Alda Bordignon, Silvia Zampieri, Mariaclaudia Crivellaro, Davide Ruffato

Foto: Archivio fotografico Federazione dei Comuni del Camposampierese / Matteo Danesin, Dario Codato.





Glossario

Per comprendere bene ed in modo univoco le problematiche legate alla mobilità ciclistica è opportuno riassumere in un piccolo glossario le principali definizioni. Al fine di semplificare la lettura del presente documento si riporta un glossario della terminologia tecnica utilizzata.

Corsia ciclabile: parte di carreggiata dedicata alla circolazione delle biciclette e delimitata da riga bianca o gialla.

Ciclovia: percorso ciclabile con una significativa percentuale di sede propria e la (eventuale) rimanente in sede promiscua a basso traffico, segnalata e cartografata, gestita da un Ente preposto; possibilmente con un nome e un logo che lo caratterizzano, con aree di sosta o di servizio e soprattutto con un buon grado di attrattività funzionale o turistico-ambientale.

Ciclista abituale: colui che si muove ogni giorno su itinerari anche differenti su ogni tipo di strada e non ha paura del traffico, ha velocità fluida di circa 18 km/h in fase di viaggio in città e fuori città; in città la velocità media per incroci, semafori e perturbazioni scende a circa 12 km/h.

Ciclista abituale e incerto: come sopra, però non affronta alcuni percorsi e intersezioni che ritiene pericolosi, pertanto si muove in ambiti limitati di città, solo su tragitti collaudati, meglio se su piste ciclabili.

Ciclista non abituale e incerto: usa la bici raramente, solo in caso di necessità o per diletto, ma solo su percorsi sicuri e conosciuti, ha velocità medie più basse e in caso di incertezza tende ad usare i marciapiedi.

Distanza normale per il ciclista urbano: circa 20 minuti, pari a 4-5 km.

Eurovelo: rete europea, promossa da European Cyclist Federation e sostenuta dalla Commissione Europea, che consiste in 15 percorsi cicloturistici di lunga percorrenza.

GAL: Gruppi di Azione Locale, enti misti pubblico privati sostenuti dalla Commissione Europea per sviluppare piani di sviluppo nei territori rurali.

IAT: Ufficio di informazioni turistiche

Itinerario o percorso ciclabile: si tratta di un tracciato lineare o ad anello, urbano od extraurbano, percorso spontaneamente o indicato su cartografia o a mezzo di segnaletica, costituito anche da diverse tipologie di sedi, promiscua con i pedoni, promiscua con i veicoli, sede propria o corsia ciclabile.

OGD: Organizzazione di Gestione della Destinazione, entità (di composizione mista pubblico-privata) preposta alla governance e alla gestione tecnica delle destinazioni turistiche, secondo le previsioni della LR del Veneto n° 11 del 2013.

Pista ciclabile in sede propria: spazio dedicato unicamente alla mobilità ciclistica e definito lateralmente da elementi di delimitazione dagli autoveicoli e dai pedoni.

Pista ciclopeditale: parte della strada, opportunamente delimitata, destinata alla circolazione promiscua dei velocipedi e dei pedoni.

Reti cicloturistiche e ciclo escursionistiche esistenti: sistema di percorsi ciclabili su viabilità minore o riservata, riportati su pubblicazioni o cartografie o indicati da segnaletica dedicata (rete cicloturistica) o su stradelli collinari o sentieri (rete ciclo escursionistica) che può avere o non avere un ente gestore.

Sommario

Premessa	8
1. Introduzione: impostazione del piano e metodologia	10
1.1. Obiettivi del piano di gestione	12
1.2. Metodo di lavoro	13
2. Inquadramento normativo	16
2.1. Normativa nazionale sulla ciclabilità e le ciclovie	17
2.1.1. Codice della Strada	17
2.1.2. Norme per il finanziamento della mobilità ciclistica e Legge Quadro sulla mobilità ciclistica	17
2.1.3. Piano Generale della Mobilità Ciclistica (PGMC)	18
2.1.4. Politiche di settore e Sviluppo delle ciclovie a livello Nazionale	19
2.2. Inquadramento normativo e politiche di settore a livello regionale veneto	19
2.2.1. Normative regionali sulla mobilità ciclistica	19
2.2.2. Politiche regionali per il turismo e il cicloturismo	19
2.2.3. Finanziamenti e Incentivi Regionali	21
2.2.4. Legge Regionale per la promozione del cicloturismo e istituzione del logo 'Venice Bike Lands'	21
2.2.5. Biciplan	21
2.3. Il soggetto gestore della Treviso-Ostiglia	22
2.3.1. Evoluzione del ruolo del Soggetto Gestore	23
3. UN NUOVO APPROCCIO AL CICLOTURISMO: LA RIGENERAZIONE	26
3.1. La natura come portatrice di interesse nel piano di gestione	29
3.2. Comunità locali al centro dell'azione di gestione: la ciclovia come "casa"	31
3.3. Per un nuovo rapporto tra prodotto e destinazione: soluzioni place-based	32
3.4. Scenari futuri verso la rigenerazione per la Treviso Ostiglia	33
3.5. La misurazione degli impatti	34
4. LA CICLOVIA TREVISO-OSTIGLIA: EVOLUZIONE E STATO DELL'ARTE	36
4.1. Contesto e posizione geografica	37
4.1.1. Popolazione	37
4.1.2. Caratteristiche della Ciclovia	38
4.1.3. Caratteristiche del territorio	38
4.1.4. Punti di accesso e punti di interesse	38
4.2. Analisi degli utenti	41
5. La Treviso-Ostiglia nel futuro	46
5.1. La Treviso - Ostiglia nel 2027: una visione condivisa	47
6. INDICAZIONI GESTIONALI PER LA DIMENSIONE TURISTICA	52
6.1. Governance turistica	54
6.1.1. Sistema e funzionamento della governance turistica	55
6.1.2. Relazioni con gli stakeholders pubblici e privati	58
6.1.3. La gestione tecnico – amministrativa degli aspetti turistici	58
6.2. Dati turistici ufficiali	58
6.2.1. Movimento turistico	58
6.2.2. Mercati di riferimento	62
6.2.3. Capacità ricettiva	63
6.3. Organizzazione dei servizi e dei prodotti	65
6.3.1. Carta dei servizi per il cicloturismo	65
6.3.2. Offerta turistica: prodotto leader, complementare, base. Eventi.	65

6.4. Comunicazione, promozione e commercializzazione	66
6.4.1. Piano di marketing e comunicazione – indicazioni gestionali	67
6.5. Monitoraggio e valutazione dell'impatto turistico	68
7. Manutenzione dell'infrastruttura e sicurezza	70
7.1. Descrizione e funzionalità degli elementi	71
7.2. Piano di sicurezza	72
7.2.1. Interventi di manutenzione per la sicurezza	72
7.2.2. Interventi di miglioramento per la sicurezza, l'attrattività, la continuità e l'intermodalità	72
7.2.3. Monitoraggio e valutazione della Sicurezza	73
7.3. Piano di manutenzione	73
7.3.1. Interventi di manutenzione ordinaria	73
7.3.2. La manutenzione straordinaria	76
7.4. Interventi migliorativi sull'infrastruttura	78
7.4.1. Miglioramento della sicurezza	80
7.4.2. Miglioramento della continuità e dell'intermodalità	81
7.4.3. Miglioramento dell'attrattività	82
7.4.4. Miglioramento dell'ambiente in cui è inserita la ciclovia	82
7.4.5. Miglioramento dell'accessibilità, per una "Ciclovia Inclusiva"	83
7.5. Piano dei costi	84
8. BIBLIOGRAFIA	86
9. ALLEGATI	88



Premessa

La ciclovia Treviso-Ostiglia rappresenta un'infrastruttura strategica per la mobilità dolce e lo sviluppo **sostenibile** di una porzione di territorio che si sviluppa nel cuore del Veneto. La sua gestione e valorizzazione richiedono un approccio strutturato e condiviso, capace di integrare le esigenze di chi la percorre con quelle delle comunità che essa attraversa. Con questo Piano di Gestione, il Soggetto Gestore intende **consolidare un modello operativo** basato sulla collaborazione, sulla competenza tecnica e sulla visione di lungo periodo.

La Federazione dei Comuni del Camposampierese, in qualità di Soggetto Gestore, ha tra i suoi obiettivi statutari la gestione di servizi a favore delle amministrazioni e lo sviluppo del territorio; ha maturato una particolare esperienza sulla gestione di progetti sovra-territoriali. Il suo operato si fonda su un'organizzazione strutturata che conta, nello specifico, l'Ufficio Turistico, l'Ufficio Europa, la Polizia Locale e ha sviluppato una matura capacità amministrativa funzionale alla gestione multilivello e multi attore richiesta al Soggetto Gestore, contribuendo a sviluppare azioni efficaci per la valorizzazione della ciclovia, assicurando un coordinamento efficiente tra i diversi livelli istituzionali coinvolti.

La ciclovia non è solo un'infrastruttura di mobilità: è un bene della collettività, un elemento identitario e un'opportunità di crescita economica per il territorio. Essa favorisce il **benessere** dei residenti, che ne traggono beneficio in termini di qualità della vita, e al tempo stesso rappresenta la perfetta occasione per viaggiatori alla ricerca di esperienze autentiche e sostenibili.

La gestione della ciclovia è un processo complesso, che coinvolge una rete articolata di partner pubblici e privati. La manutenzione del percorso richiede il **coordinamento con i Comuni e le proprietà interessate**, mentre lo sviluppo turistico implica un dialogo costante con le **Organizzazioni di Gestione della Destinazione (OGD)**, le amministrazioni e gli **operatori locali**. Il Soggetto Gestore opera quindi in un contesto di collaborazione attiva, condividendo con tutti i soggetti coinvolti una visione comune orientata alla crescita e alla valorizzazione della pista.

Con questo Piano di Gestione, il Soggetto Gestore definisce strategie e azioni concrete per garantire la manutenzione, la promozione e lo sviluppo della ciclovia Treviso-Ostiglia. L'obiettivo è quello di assicurare che essa continui a essere una risorsa accessibile, sicura e fruibile da tutti, contribuendo alla crescita economica, ambientale e sociale dell'area attraversata.

L'impegno è quello di guardare al futuro, per una ciclovia sempre più integrata con il territorio, capace di **generare valore** per le comunità locali e di rispondere alle sfide della sostenibilità. L'auspicio è che istituzioni, cittadini, imprese e associazioni siano parte attiva di questo percorso, perché solo con il contributo di tutti questo straordinario asse verde potrà consolidarsi come un modello esemplare di sviluppo e coesione territoriale.

Introduzione: impostazione del piano e metodologia

1.1. Obiettivi del piano di gestione

1.2. Metodo di lavoro

01



La pianificazione, supportata tecnicamente dagli autori di questo documento, è condotta dall'ente gestore, ovvero dalla Federazione dei Comuni del Camposampierese (FCC). Avendo scelto, a monte del processo di pianificazione, di adottare un approccio "rigenerativo" nella definizione di questo piano di gestione di un prodotto turistico, una delle prime ricadute operative è il coinvolgimento del territorio, a partire dagli stakeholders della ciclovia.

Il coinvolgimento dei portatori di interesse, sia pubblici che privati, è stata un'attenzione costante del lavoro svolto dalla FCC a partire dal 2016, anno in cui l'ente ha coordinato i lavori di manutenzione ordinaria dell'infrastruttura verde. I processi partecipativi svolti con cura professionale sono serviti anche per redigere il primo piano di gestione della pista ciclabile (2017), dal quale si è partiti per la redazione del presente documento, che rappresenta pertanto la sua seconda versione, aggiornata e integrata anche alla luce del compito gestionale riconosciuto dalla Regione del Veneto, ai sensi della LR. N° 35/2019.

Il piano, i cui lavori preparatori sono stati avviati a ottobre 2023, mentre l'adozione è prevista per i primi mesi del 2025, **ha validità triennale, pertanto fa riferimento al periodo 2025-2027.**

Nel corso del 2024 sono stati completati nuovi tratti della ciclovia, in particolare nel territorio della provincia di Vicenza, fino a raggiungere 86 km circa di lunghezza alla data odierna, e un ultimo tratto in territorio Veronese sarà ultimato nel 2025, arrivando così a estendere la continuità della ciclovia su 121 km totali che attraversano il territorio Veneto, mentre non si hanno ancora notizie chiare sulle tempistiche di realizzazione dell'ultimo tratto, in territorio Lombardo, per raggiungere Ostiglia (6 km circa). A progetto ultimato la pista ciclabile diventerà la più lunga infrastruttura ciclabile costruita in Italia sul sedime di una ex ferrovia.

Al momento del riconoscimento della FCC come Soggetto Gestore (DGR n. 1403 del 12 ottobre 2021) la ciclovia era completata **da Treviso a Montegaldà, per un totale di 56 km circa, e questo piano è sviluppato oggi con riferimento a questa parte della ciclabile.** La gestione dei tratti più recenti, sia per quanto riguarda quelli inaugurati nel 2024 sia quelli di cui si prevede il completamento nel 2025, sarà definita in seguito, al termine di un processo

di approfondimento con i territori interessati e con la Regione Veneto, soggetto promotore e principale finanziatore della ciclovia, nonché concessionario del suolo (e del sedime) su cui essa è costruita. Il processo di coinvolgimento degli enti locali e delle comunità attraversate dai nuovi tratti della ciclovia sono già stati avviati, e il modello di governance cui si sta tendendo è quello di una regia comune affidata a un unico soggetto, con diversi gradi di impegno e responsabilità nei diversi tratti. Pertanto, sebbene codesto piano sia redatto con riferimento puntuale ai 56 km per i quali il ruolo di soggetto Gestore è stato riconosciuto con DGR 1403/2021, in alcuni passaggi dei capitoli seguenti, si forniscono comunque alcuni indirizzi anche circa la gestione dei "nuovi" tratti, in un'ottica di continuità e omogeneità.

Il Piano si compone di due parti: una prima sezione informativa (capp. 2-4) e una seconda parte pianificatoria (capp. 5-7). L'inquadramento del **ruolo del soggetto gestore** (da qui in avanti SG) della ciclovia, entità stabilita a livello regionale, rappresenta un passaggio chiave di questo piano, ed è affrontato nel capitolo 2, tenendo conto della duplice attitudine con cui è esso concepito, ovvero rispetto alla dimensione infrastrutturale e a quella turistica, nonché in relazione alle norme nazionali e regionali in materia.

Come approfondito nel capitolo 3, il Piano è stato redatto con l'intento di garantire una gestione sostenibile e integrata della ciclovia, considerando le sue molteplici funzioni e il suo impatto sul territorio, e con l'ambizione di mantenere un percorso gestionale che va oltre la sostenibilità implementando **una visione rigenerativa**, ovvero, in estrema sintesi, capace non solo di non deteriorare bensì di migliorare il sistema ecologico e sociale in cui è inserita.

Nel capitolo 4 viene descritto lo stato dell'arte della ciclovia, inquadrando tecnicamente la pista ciclopedonale, il territorio che attraversa, le sue caratteristiche ambientali, i siti di interesse, le intersezioni con altri itinerari, nonché le modalità di fruizione della stessa e la percezione degli utenti.

Nel capitolo 5 è illustrata la vision al 2027, ispiratrice di tutto il piano di gestione, e sono individuate le **direzioni di sviluppo** possibili, ispirate ancora una volta dal confronto con i portatori di interesse, che hanno espresso diverse indicazioni sul presente e

sul futuro della ciclovia, partendo dall'evoluzione dell'itinerario negli ultimi 10-12 anni e dalle iniziative in corso, in parte già in atto e/o pianificata, in parte ancora da scrivere

Funzioni, compiti e iniziative per la valorizzazione della **dimensione turistica** sono dettagliate nel capitolo 6, mentre nel successivo e conclusivo capitolo 7, il più corposo, viene approfondita la **gestione tecnica dell'infrastruttura**, ovvero la manutenzione della pista e delle installazioni presenti, nonché il miglioramento delle stesse, per garantire la sicurezza e la migliore fruibilità della ciclovia.

In appendice al documento, sono allegati la carta cicloturistica che è stata realizzata nel 2024 (Allegato 1), nella quale la ciclovia è individuata geograficamente, e il questionario somministrato agli utenti per raccogliere alcuni dei dati sulla base dei quali si è andati a comporre il piano.

1.1 Obiettivi del Piano di Gestione

L'obiettivo generale del Piano è quello di organizzare l'attività di gestione della ciclovia in un'ottica di massima integrazione del suo valore sociale, economico e ambientale, riducendo al minimo gli impatti e le criticità e ricercando il miglioramento dell'ambiente e delle comunità interessate, grazie ad essa.

Per quanto riguarda gli obiettivi specifici, essi si articolano in 4 dimensioni: la **governance**, ovvero il rapporto tra il soggetto gestore e gli enti proprietari, gli enti locali, la comunità di riferimento; la **dimensione infrastrutturale**, ovvero la manutenzione della pista, la segnaletica, la sicurezza; la **dimensione turistica**, ovvero la funzione della ciclovia come prodotto turistico nonché la sua funzionalità a vantaggio delle destinazioni turistiche attraversate e collegate da essa; la **dimensione sociale**, ovvero ciò che la ciclovia rappresenta per gli abitanti dei territori attraversati.

Secondo questa articolazione, il piano si pone i seguenti obiettivi specifici:

Governance:

- Consolidare il modello di governance sperimentato nel periodo 2016-2024, in particolare riprendendo l'accordo con gli enti proprietari e gli altri

enti locali coinvolti nella gestione della ciclovia, estendendone la durata ad almeno tutto il periodo di validità del piano;

- Verificare l'insieme di funzioni e compiti, e definire le responsabilità di ciascuno degli attori coinvolti nella gestione della ciclovia, al fine di consentire il raggiungimento degli altri obiettivi indicati;
- Collaborare con la Regione, le Province e i Comuni coinvolti dal tratto di ciclovia Treviso-Ostiglia a sud di Montegalda, al fine di individuare il modello di governance da implementare per una gestione coerente e quanto più unitaria dell'intera ciclovia.

Dimensione infrastrutturale e ambientale:

- Manutenzione e conservazione: assicurare la manutenzione regolare della pista ciclabile per preservarne l'integrità strutturale e la funzionalità. Ciò include il mantenimento del manto stradale, la pulizia delle superfici e la manutenzione delle infrastrutture correlate.
- Senso di orientamento e sicurezza: migliorare e mantenere la segnaletica lungo il percorso per garantire la sicurezza degli utenti e facilitare l'orientamento. Implementare misure di sicurezza adeguate per ridurre i rischi di incidenti e migliorare l'esperienza complessiva dei ciclisti.
- Sostenibilità e accessibilità: promuovere l'accessibilità della ciclovia per tutti i gruppi di utenti, comprese le persone con disabilità, attraverso la rimozione e/o l'adeguamento degli ostacoli, l'esecuzione di interventi infrastrutturali mirati, l'adozione di un piano smart per la gestione dei rifiuti e l'uso di materiali ecocompatibili, la gestione integrata della ciclovia con l'ambiente circostante, in primis il "bosco lineare".

Dimensione turistica:

- Definire le linee guida per aumentare la qualità dei servizi di accoglienza, ricettività, ristorazione, noleggi, accompagnamento, assistenza, intermodalità in modo che la ciclovia venga percepita come un prodotto turistico attrattivo per le destinazioni attraversate. Gestire, comunicare e promuovere la ciclovia integrando al meglio i fattori distintivi dell'infrastruttura e del territorio attraversato.
- Creare connessioni efficaci tra la ciclovia, le destinazioni e i punti di interesse turistico nei territori attraversati. Questo può includere la segnalazione

di percorsi laterali verso attrazioni locali, l'intersezione con altri itinerari cicloturistici, la collaborazione con operatori locali e la promozione di pacchetti turistici integrati.

Dimensione sociale:

- Rafforzare il ruolo della ciclovia come spazio pubblico che favorisce la socializzazione e l'attività fisica, migliorando il benessere dei residenti. Questo comprende il coinvolgimento delle comunità locali nella gestione e promozione della ciclovia attraverso programmi di volontariato e partnership.
- Promuovere iniziative di educazione ambientale e sensibilizzazione tra i residenti e i visitatori riguardo ai benefici dell'uso della bicicletta e alla conservazione dell'ambiente naturale circostante,

portando avanti il miglioramento dello stesso avviato grazie alla creazione della ciclovia.

1.2 Metodo di lavoro

La redazione di questo piano viene intrapresa dalla Federazione dei Comuni del Camposampierese, dopo diversi anni di esperienza diretta nella gestione della ciclovia. Nel 2017 era stato adottato un primo piano di gestione, sviluppato a partire da un corposo lavoro di progettazione partecipata, che aveva coinvolto residenti, amministratori, imprese e associazioni e altri portatori di interesse.

Benché il riconoscimento formale come Soggetto Gestore ai sensi della LR 35/2019 sia avvenuto nell'ottobre 2021, la FCC ha portato avanti le attività



di coordinamento e gestione sin dal 2015, mantenendo negli anni un significativo e costante coinvolgimento degli stakeholders, con alcuni momenti particolarmente importanti come l'organizzazione della Treviso-Ostiglia Fest, ogni anno a partire dal 2022, e la convocazione degli "Stati Generali della Treviso-Ostiglia" nell'aprile 2023, per citare i più recenti.

Il lavoro per la preparazione di questo piano si sviluppa seguendo 3 fasi, che vengono condotte parallelamente con alcune sovrapposizioni:

- Gli input diretti del soggetto gestore, raccolti tramite colloqui e brainstorming, e verifica puntuale del piano 2017.
- La replica dell'indagine del 2016, ovvero la raccolta di osservazioni sul percorso, sugli utenti, le loro percezioni e bisogni.
- Attività partecipative con gli stakeholders, per condividere la visione "come sarà la Treviso-Ostiglia tra 5 anni", nonché per una complessiva validazione del piano.

Queste tre fasi di lavoro consentono di mettere a fuoco aspetti e/o punti di vista diversi, al fine di arrivare a comporre l'insieme di idee, azioni e auspici che ispira la definizione delle attività che comporranno il piano.

La pianificazione del 2017 aveva dedicato molto tempo (e spazio, all'interno del documento) alla progettazione partecipata, nonché all'analisi dei bisogni, delle potenzialità, e della vocazione della ciclovía, perché essa esisteva con quella lunghezza e continuità da pochi anni (gli ultimi lavori erano stati completati nel 2013). In questa nuova pianificazione si è deciso di partire dall'analisi di ciò che è stata la ciclovía e la sua gestione facendo riferimento soprattutto al lavoro del SG e interpellando nel corso di 3 incontri il personale impegnato nella stessa, andando ad analizzare gli aspetti tecnico/infrastrutturali, il tema della sicurezza, la dimensione turistica e quella sociale, il modello di governance e di finanziamento.

A questa prima fase di analisi preliminare, si è affiancata una seconda fase, attivata tra aprile e luglio (2024) finalizzata a verificare l'evoluzione di alcuni aspetti inerenti l'utilizzo della pista ciclabile Treviso - Ostiglia, confrontandoli con ciò era stato rilevato nel 2016. In questa fase, si è condotta un'analisi dei suoi fruitori, attraverso la somministrazione di un

questionario tra maggio e luglio 2024 in sei giornate, di cui tre feriali e tre festive, per la durata media di otto ore ciascuna. Durante le giornate di raccolta dei questionari, con compilazione assistita, l'operatore ha contestualmente registrato dati oggettivi relativi alla tipologia di frequentatori, ovvero il numero totale dei passaggi, il mezzo utilizzato, il tipo di bicicletta, la composizione del gruppo. I rilievi sono stati effettuati in tre distinte posizioni lungo il tratto di ciclovía, dedicando per ciascuna rispettivamente una giornata feriale e una festiva, dalle ore 9.00 alle 17.00. In particolare, l'operatore si è posizionato presso: il "Casello 104" (Comune di Morgano - TV), il Punto ristoro Ostiglia (Comune di Loreggia - PD) e l'Hub cicloturistico di Grisignano di Zocco (VI).

Si è scelto di replicare esattamente il questionario e le modalità di somministrazione applicati nel 2016, per consentire la migliore confrontabilità tra le due campagne di rilevamento. I frequentatori della ciclabile venivano invitati ad accomodarsi in apposite postazioni a bordo pista e a compilare il questionario in maniera autonoma. La compilazione del questionario richiedeva in media dai dieci ai quindici minuti durante i quali ci si limitava a fornire delucidazioni su alcune domande qualora venisse espressamente richiesto dall'intervistato.

Per dare la possibilità di esprimere il proprio parere e contributo anche a chi non ha avuto occasione di frequentare la pista nelle giornate in cui venivano effettuati i rilievi, alcune decine di questionari sono stati lasciati in apposite postazioni allestite presso i tre ristori già citati, nonché al "Bike stop 99".

Il questionario utilizzato durante l'indagine relativa alla pista ciclabile Treviso - Ostiglia, allegato al presente lavoro (allegato 2), prevedeva sei sezioni:

- Percorrenza della pista ciclabile;
- Spese sostenute durante la frequentazione della pista;
- Valutazione della pista ciclabile;
- Profilo generale dell'intervistato;
- Profilo tecnico dell'intervistato;
- Domande inerenti il soggiorno turistico (solo per i cicloturisti).

Sono stati raccolti 86 questionari e conteggiati, al termine delle 6 giornate, 1610 passaggi, come riassunto in tabella 1.

Data rilevamento	10/06	25/06	29/06	02/07	14/07	20/07
Giorno	lunedì	martedì	sabato	martedì	domenica	sabato
Luogo	Loreggia	Morgano	Morgano	Grisignano	Grisignano	Loreggia
Condizioni meteo	Temporal e schiarite	Temporal e schiarite	Nebbia, poi sereno	Poco nuvoloso	Soleggiato	Temporal e schiarite
T media	22 °C	23 °C	27 °C	24 °C	27 °C	26 °C
Pedoni	115	20	5	135	25	140
Biciclette	145	57	169	202	226	371

Tabella 2.1 - Sintesi delle giornate di rilevamento effettuate sulla ciclovía.

In una terza fase del lavoro di pianificazione, si è sottoposta una prima bozza del piano al Soggetto Gestore, che ha suggerito modifiche e integrazioni, prima di coinvolgere nuovamente i portatori di

interesse in due attività partecipative per un'ultima revisione e validazione del piano, che sono state realizzate nel mese di ottobre 2024.



Foto 2.1 - Attività partecipative di confronto e individuazione della vision per il futuro della ciclovía.

Nel corso di due incontri, dedicati rispettivamente agli operatori turistici e agli amministratori pubblici, si è proceduto alla presentazione delle linee generali e degli obiettivi del piano, quindi a un'attività partecipata di definizione della visione futura, con strumenti e tecniche di facilitazione quali gaming e focus group.

Al primo incontro (Foto 2.1), del 7 ottobre 2024, hanno partecipato 29 operatori, tra ristoratori/trici, strutture ricettive, noleggiatori di biciclette, gestori/trici delle riserve, guide e volontari. L'incontro, della durata totale di due ore, è stato condotto dagli esperti facilitatori di Etifor, attraverso tecniche di gaming e

confronto a gruppi, ha portato alla produzione delle idee che sono riassunte nel cap. 5.

Il secondo incontro, organizzato il 28 ottobre 2024, è stato dedicato agli amministratori dei Comuni attraversati dalla Ciclovía ed agli altri enti pubblici come il Parco del Sile e le Province di Padova e di Treviso. Hanno partecipato 19 persone che, dopo una prima parte in plenaria, sono state divise in due gruppi per lavorare con la tecnica del focus group, seguendo una traccia predisposta dai facilitatori, i cui risultati, decisamente convergenti con quelli del primo incontro, sono integrati nel capitolo 5.

Inquadramento normativo

2.1. Normativa Nazionale sulla Ciclabilità e le Ciclovie

2.2. Inquadramento Normativo e Politiche di Settore a Livello Regionale Veneto

2.3. Il Soggetto Gestore della Treviso-Ostiglia



02

La comprensione del quadro normativo e delle politiche di settore a livello nazionale e regionale è essenziale per una gestione efficace della ciclovía Treviso-Ostiglia. Le normative e le politiche influenzano direttamente la pianificazione, la realizzazione e la manutenzione delle infrastrutture, così come le strategie di promozione turistica e il coinvolgimento delle comunità locali. È pertanto cruciale che il piano di gestione sia allineato con queste normative e politiche per garantire la sostenibilità e il successo della ciclovía.

Partendo dal livello legislativo più alto, non esiste, ad oggi, una normativa europea sulla ciclabilità: tale materia è infatti competenza dei singoli Stati membri. La Commissione Europea sostiene economicamente i progetti volti a favorire l'uso della bicicletta attraverso vari fondi di sviluppo regionale, e supporta la realizzazione della rete europea delle ciclovie denominata Eurovelo.

2.1 Normativa nazionale sulla ciclabilità e le ciclovie

In Italia, la ciclabilità e lo sviluppo delle ciclovie sono regolati da una serie di normative e politiche che mirano a promuovere la mobilità sostenibile, migliorare la sicurezza dei ciclisti e integrare le infrastrutture ciclabili con il sistema di trasporti nazionali.

2.1.1 Codice della strada

Il Codice della Strada italiano (CdS, da qui in avanti) rappresenta il riferimento normativo per quanto riguarda l'uso delle piste ciclabili ovvero la circolazione dei ciclisti e il rapporto di questi con gli altri utenti della pista.

Il CdS stabilisce che, di fatto, le biciclette sono dei veicoli e le piste ciclabili sono delle strade. Per essere più precisi le biciclette appartengono alla categoria dei velocipedi definiti come «veicoli a 2 o più ruote funzionanti a propulsione esclusivamente muscolare, per mezzo di pedali o di analoghi dispositivi, azionati da persone che si trovano sul veicolo»; non possono superare le dimensioni di 1,30 m di larghezza, 3 m di lunghezza e 2,2 m di altezza. Sono considerati velocipedi anche le biciclette a pedalata assistita qualora siano «dotate di un motore ausiliario elettrico avente potenza nominale continua massima di 0,25 KW la cui alimentazione è progressiva-

mente ridotta ed infine interrotta quando il veicolo raggiunge i 25 km/h o prima se il ciclista smette di pedalare» (art. 50).

La pista ciclabile è definita dal CdS (all'art. 3) come la parte longitudinale della strada, opportunamente delimitata, riservata alla circolazione dei velocipedi. Analogamente la pista ciclopedonale è la parte longitudinale della strada, opportunamente delimitata, riservata alla circolazione promiscua dei velocipedi e dei pedoni. Le strade locali, urbane, extraurbane o vicinali, destinate prevalentemente alla percorrenza pedonale e ciclabile e caratterizzate da una sicurezza intrinseca a tutela dell'utenza debole, sono classificate, dal punto di vista costruttivo, tecnico e funzionale, come itinerario ciclabile (categoria Fbis in base alla classificazione del CdS all'art. 2).

La Treviso-Ostiglia è un itinerario che si svolge principalmente su pista ciclopedonale, con brevi tratti in cui pista ciclabile e marciapiede sono separati, e alcuni tratti su strada locale, come rappresentato nella cartografia allegata (Allegato 1).

Il CdS e il DPR 495/1992 (e successivi aggiornamenti) regolamentano gli aspetti relativi alla viabilità (strade e segnaletica), alla circolazione, alle caratteristiche della bicicletta, alle norme di comportamento del ciclista ed agli aspetti sanzionatori.

Gli articoli 182 e 183, in particolare, stabiliscono le regole per la conduzione delle biciclette, l'utilizzo dei dispositivi di sicurezza e l'uso delle piste ciclabili dove disponibili. Anche le disposizioni del nuovo codice della strada, entrato in vigore il 14 dicembre 2024, non modificano sostanzialmente quanto già previsto.

2.1.2 Norme per il finanziamento della mobilità ciclistica e Legge Quadro sulla Mobilità Ciclistica

La Legge Quadro sulla Mobilità Ciclistica (Legge n. 2 del 2018) è un'evoluzione importante rispetto alla Legge n. 366 del 1998. Sebbene entrambe le leggi siano in vigore, la Legge Quadro del 2018 introduce nuove disposizioni e aggiorna il quadro normativo precedente, integrando e rafforzando le politiche per la mobilità ciclistica già previste nella Legge n. 366/1998, senza abrogarla.

La **Legge n. 366 del 1998** (Disposizioni per il finanziamento della mobilità ciclistica) ha introdotto le basi normative per la promozione della mobilità ci-

clistica in Italia, ed ha avuto un ruolo importante nel promuovere la realizzazione delle prime reti ciclabili e nell'incoraggiare le amministrazioni locali a pianificare la mobilità ciclistica, in particolare attraverso:

- **Finanziamenti pubblici per le ciclovie:** istituzione dei piani regionali di riparto dei finanziamenti della mobilità ciclistica (art. 2) e del fondo nazionale per il finanziamento di interventi di mobilità ciclistica (art. 3); introduzione della possibilità di usare i sedimi ferroviari dismessi e gli argini fluviali per realizzare piste ciclabili (art. 8);
- **Promozione dell'uso della bicicletta:** incentivi per la realizzazione di piste ciclabili e infrastrutture di supporto nei Comuni.
- **Obblighi per i Comuni:** la legge del 1998 ha imposto ai Comuni con più di 30.000 abitanti l'obbligo di predisporre piani per le reti ciclabili.

• la modifica dell'art. 13 del codice della strada (di seguito CdS), che consiste nell'introduzione dell'obbligo di costruire una pista ciclabile adiacente alle strade di categoria C, D, E ed F1 in caso di nuova costruzione o di manutenzione straordinaria, coerentemente ai programmi degli enti locali e salvo comprovati problemi di sicurezza (art. 10).

La **Legge Quadro n. 2 del 2018** (Disposizioni per lo sviluppo della mobilità in bicicletta e la realizzazione della rete nazionale di percorribilità ciclistica) rappresenta un passo avanti e un'evoluzione rispetto alla Legge del 1998. In particolare, amplia il quadro normativo e prevede una pianificazione molto più ampia e strutturata. Le principali novità includono:

- **Rete Ciclabile Nazionale Bicalia:** introduzione di un concetto più ampio di rete ciclabile nazionale, con la creazione di "Bicalia", un sistema ciclabile nazionale coordinato e interconnesso a livello europeo (EuroVelo). Questo va oltre la pianificazione locale e provinciale della legge del 1998.
- **Piano Generale della Mobilità Ciclistica:** la legge quadro stabilisce la necessità di un Piano Generale della Mobilità Ciclistica, che deve essere aggiornato periodicamente e coordinato con i piani nazionali di mobilità e trasporti.
- **Integrazione con il sistema dei trasporti:** la Legge Quadro sottolinea l'importanza di integrare le piste ciclabili con i trasporti pubblici (come treni e autobus), promuovendo l'intermodalità.

• **Linee guida per le Regioni e i Comuni:** vengono fornite direttive più specifiche per le Regioni e i Comuni, che devono adottare piani di mobilità ciclistica integrati nei rispettivi piani di trasporto e mobilità urbana.

• **Sostenibilità e sicurezza:** la legge quadro include disposizioni per garantire che le infrastrutture ciclabili siano sicure e sostenibili, e promuove l'uso della bicicletta come mezzo per ridurre l'inquinamento e migliorare la qualità della vita urbana.

• **Strumenti di Pianificazione:** la legge prevede la realizzazione di un Piano Nazionale della Mobilità Ciclistica e il coordinamento con i piani regionali e locali, promuovendo la collaborazione tra diversi enti per sviluppare una rete ciclabile continua e sicura.

2.1.3 Piano Generale della Mobilità Ciclistica (PGMC)

Si tratta di uno strumento di pianificazione generale, a livello nazionale, approvato nel 2022, secondo le previsioni della Legge quadro sulla mobilità ciclistica del 2018, con lo scopo di migliorare e potenziare i sistemi di mobilità ciclistica urbana e interurbana, in linea con le indicazioni europee. Nel testo vengono specificati tutta una serie di obiettivi tra cui "aumento della sicurezza dei ciclisti, miglioramento della segnaletica, creazione di uno spazio condiviso tra i diversi utenti della strada"; oltre a questo si punterà alla creazione di nuovi percorsi ciclabili urbani ed extraurbani, anche in ottica di cicloturismo.

Il Piano Generale della Mobilità Ciclistica, emanato dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, ha l'obiettivo di creare una rete ciclabile nazionale connessa e sicura, promuovendo l'uso della bicicletta come mezzo di trasporto quotidiano e per il turismo sostenibile. Punta, inoltre, al miglioramento della segnaletica, alla creazione di uno spazio condiviso tra i diversi utenti della strada, alla creazione di nuovi percorsi ciclabili urbani ed extraurbani, anche in ottica di cicloturismo.

Il piano, che ha un orizzonte temporale di 3 anni, stabilisce linee guida per la progettazione delle infrastrutture ciclabili, incoraggiando l'adozione di standard di sicurezza e comfort, e fornisce criteri per l'accesso ai finanziamenti pubblici destinati alla realizzazione e alla manutenzione delle ciclovie.

2.1.4 Politiche di settore e sviluppo delle ciclovie a livello nazionale

Esistono diverse politiche di settore in Italia che mirano a incentivare l'uso della bicicletta e a integrare le infrastrutture ciclabili all'interno delle strategie di mobilità e di sviluppo territoriale, se ne citano alcune.

Strategie nazionali per la mobilità sostenibile

- **Piano Nazionale Integrato per l'Energia e il Clima (PNIEC):** Questo piano include la promozione della mobilità ciclabile come parte delle strategie per ridurre le emissioni di gas serra, incentivare l'uso di mezzi di trasporto sostenibili e migliorare la qualità dell'aria.
- **Strategia Nazionale della Mobilità Sostenibile (SNMS):** La strategia si concentra sullo sviluppo di infrastrutture ciclabili sicure, l'integrazione della bicicletta con il trasporto pubblico e la promozione della ciclabilità nelle città e nelle aree rurali.

Iniziative per il cicloturismo

- **ENIT e Promozione del Cicloturismo:** L'Agenzia Nazionale del Turismo (ENIT) ha avviato diverse campagne per promuovere il cicloturismo in Italia, evidenziando le numerose ciclovie e percorsi ciclabili disponibili nelle diverse regioni, tra cui la ciclovia Treviso-Ostiglia.

2.2 Inquadramento normativo e politiche di settore a livello regionale veneto

Il Veneto, forte delle favorevoli condizioni climatiche, la concentrazione di città d'arte, la conformazione geografica, la varietà dei paesaggi e la ricchezza enogastronomica, è anche una delle regioni italiane più attive nello sviluppo della mobilità ciclabile e nel promuovere il cicloturismo, con specifiche normative e politiche che, da quindici anni a questa parte, mirano a migliorare le infrastrutture ciclabili e valorizzare il territorio.

I principali tour operator europei sono presenti in questa regione con molteplici proposte di viaggio dai primi anni del nuovo millennio. Al fine di potenziare questi flussi turistici la Direzione Turismo della Regione Veneto ha promosso una molteplicità di iniziative volte alla strutturazione di prodotti turistici in

bicicletta e alla pubblicazione di specifici strumenti di promozione turistica (road-book, carte topografiche, brochure turistica, sito internet con tracce georeferenziate, campagna fotografica e video). Questo progetto ha portato alla definizione di percorsi cicloturistici che rientrano all'interno della Rete Escursionistica Veneta (REV) e che ha visto il coinvolgimento del personale tecnico delle sette Province venete e delle ex aziende speciali provinciali per il turismo

Agli interventi promossi dall'assessorato al turismo ne sono seguiti altri finalizzati alla realizzazione di nuove piste ciclabili e ciclovie con fondi FSC 2007 – 2013, poi proseguiti anche con altri fondi nel periodo di programmazione 2014-2020, nonché con i fondi PNRR negli ultimi anni.

Significativo è anche il progetto **Green tour** che vede il coinvolgimento di numerosi comuni per la valorizzazione delle vie d'acqua, dei parchi veneti e il recupero dell'ex ferrovia Treviso - Ostiglia, attraverso un'iniziativa che coniuga il cicloturismo con la sostenibilità e la qualità della vita dei residenti.

2.2.1 Normative regionali sulla mobilità ciclistica

Il Piano Regionale della Mobilità Ciclistica del Veneto, approvato con DGR n.128 del 24.02.2023, rappresenta un documento chiave per lo sviluppo e la pianificazione delle infrastrutture ciclabili a livello regionale. Il piano prevede la realizzazione di una rete ciclabile regionale integrata che collega i principali centri urbani, attrazioni turistiche e percorsi naturalistici, promuovendo la sicurezza e l'accessibilità per tutti gli utenti.

In attesa del passaggio di approvazione del piano da parte del consiglio regionale, la Regione Veneto ha da alcuni anni adottato linee guida per la progettazione di ciclovie che assicurano standard elevati di sicurezza, comfort e sostenibilità.

2.2.2 Politiche regionali per il turismo e il cicloturismo

Nell'ambito del Piano Strategico del Turismo Veneto (PSTV), ovvero la Strategia Regionale per il Turismo, la Regione Veneto, attraverso i Piani Turistici Annuali (PTA) ha sviluppato una strategia specifica che pone un forte accento sul cicloturismo come strumento per promuovere il territorio e diversificare l'offerta turistica. La strategia ha indicato il brand "Cycling

in the Land of Venice” volto a posizionare il Veneto come una destinazione privilegiata per il cicloturismo, enfatizzando la qualità delle infrastrutture e la bellezza dei paesaggi.

Il piano di valorizzazione del cicloturismo in Veneto ha stabilito una priorità di intervento privilegiando il cicloturismo slow ed individuando i principali percorsi di interesse turistico. Questi sono stati divisi, ad oggi, in 7 escursioni e 5 itinerari in modo da rispondere alle tre tipologie di vacanze cicloturistiche. Le escursioni sono percorsi di 50 chilometri ideali per un soggiorno giornaliero o un long week-end, mentre gli itinerari sono viaggi in bicicletta di 5 o 6 tappe da circa 50 chilometri. La scelta è stata concordata con i tecnici turistici delle provin-

ce ed ha cercato di assecondare i flussi turistici già attivi nella regione.

La ciclovía Treviso-Ostiglia è parte di questa rete, individuata con la sigla I5, ovvero considerata “itinerario” nella prospettiva del suo percorso completo (120 km circa), che offre opportunità di fruizione turistica di rilevanza regionale, e soprattutto ha una funzione strategica di collegamento con e tra tutti gli altri itinerari ed escursioni, sviluppandosi da nord-est a sud-ovest e intersecando molti degli altri percorsi.

La figura 2.1 presenta i percorsi contenuti nel piano di valorizzazione del Cicloturismo in Veneto, evidenziando in arancione la **Rete Escursionistica Veneta** e dividendo le escursioni dagli itinerari.



Figura 2.1 Rete Escursionistica Veneta, composta di itinerari ed escursioni Cicloturistiche.

2.2.3 Finanziamenti e incentivi regionali

Fondi Europei e Regionali: La Regione Veneto ha accesso a diversi fondi europei e regionali destinati allo sviluppo delle infrastrutture ciclabili e alla promozione del cicloturismo, in particolare i fondi FESR (per lo sviluppo regionale) e FEASR (fondi Agricoli per lo Sviluppo Rurale). In diverse occasioni anche fondi di cooperazione transfrontaliera (Interreg) sono stati impiegati nello sviluppo della rete cicloturistica. Questi fondi sono utilizzati per la realizzazione di nuovi tratti ciclabili, e la promozione di iniziative turistiche correlate, mentre più difficilmente, ad oggi, si possono reperire fondi europei e/o regionali per la manutenzione delle infrastrutture esistenti.

2.2.4 Legge regionale per la promozione del cicloturismo e istituzione del logo ‘Venice Bike Lands’

La legge regionale promuove il cicloturismo come strumento per diversificare l’offerta turistica in modo eco-sostenibile, nel rispetto dell’ambiente e del paesaggio rurale del Veneto. Con il crescente numero di piste ciclabili di lunga percorrenza a scopo turistico e ricreativo, diventa sempre più importante trovare un soggetto gestore in grado di coordinare gli aspetti turistici e ciclabili tra i vari enti proprietari delle infrastrutture. Grazie alle molteplici risorse messe a disposizione dal PNRR, sono in programma nuovi cantieri per la realizzazione di ciclovie di interesse nazionale e regionale.

L’articolo 5 introduce la figura del “**Soggetto Gestore**” di percorsi cicloturistici o di sistemi integrati di percorsi cicloturistici e degli itinerari ciclistici delle Grandi salite del Veneto e prevede che questa funzione possa essere svolta da diversi soggetti, in base alle specifiche situazioni territoriali. Tra i soggetti che possono assumere questa funzione sono inclusi:

- Gli enti locali
- Gli enti gestori delle aree naturali protette regionali o nazionali
- Le associazioni pro loco
- I gruppi di azione locale istituiti secondo la normativa dell’Unione europea
- I consorzi di gestione dei percorsi cicloturistici, costituiti su base volontaria tra gli enti sopra elencati, le associazioni maggiormente rappresentative

del settore cicloturistico e altri portatori di interesse relativi al territorio del percorso cicloturistico o del sistema integrato di percorsi cicloturistici.

La DGR n. 868/2020 ha inoltre stabilito che, per quanto riguarda gli enti locali e considerando l’ambito territoriale della ciclovía e le relative competenze amministrative, i soggetti gestori possono essere individuati nelle Province e nei Comuni, sia singolarmente che in forma associata. Quest’ultima opzione include Unioni di Comuni, Unioni Montane, Consorzi B.I.M. (Bacino Imbrifero Montano) e patti associativi tra Comuni per la realizzazione di progetti o servizi di interesse comune (come patti territoriali, convenzioni, conferenze dei sindaci, ecc.).

Al comma 2 dell’articolo 5 viene stabilito quali siano le funzioni dei soggetti gestori:

- assicurare una manutenzione ordinaria e straordinaria dei percorsi cicloturistici;
- garantire attività di promozione, informazione, comunicazione e animazione turistica dei percorsi cicloturistici.

Come già evidenziato nei paragrafi introduttivi del presente Piano, la **Federazione dei Comuni del Camposampierese è il primo Soggetto Gestore** riconosciuto dalla Regione del Veneto, con DGR n. 1403 del 12 ottobre 2021, per la gestione della ciclovía Treviso - Ostiglia nel tratto compreso tra i Comuni di Treviso e di Montebelluna.

2.2.5 Biciplan

L’articolo 6 della legge 11 gennaio 2018 prevede che le città metropolitane e i comuni non facenti parte delle città metropolitane predispongano e adottino il Biciplan come piano di settore dei PUMS (Piano Urbano della Mobilità Sostenibile), disciplinati dal D.M. 397/2017 e modificato dal D.M. 396/2019. Come previsto dal D.M. 397/2017 la stesura del Biciplan è obbligatoria per le città metropolitane e per i comuni o associazioni di comuni che abbiano una popolazione superiore ai 100.000 abitanti. Per i comuni con numero di abitanti inferiore a 100.000 è prevista la possibilità di redazione del presente programma ma senza alcun obbligo.

Pertanto, non tutti i Comuni attraversati dalla Treviso-Ostiglia hanno un biciplan. La ciclabile Treviso-Ostiglia è un elemento fondamentale del Biciplan del

Comune di Treviso. Questo piano prevede una rete ciclabile costituita da un percorso ciclopedonale principale lungo l'anello della circonvallazione esterna delle mura della città e da un sistema di percorsi radiali ricavati sulla viabilità principale. La Treviso-Ostiglia si integra in questa rete come uno dei principali assi di collegamento, contribuendo a connettere Treviso con altre province, ed è riconosciuto il suo ruolo per la promozione della mobilità sostenibile nella regione. Grazie all'anello radiale intorno alla città, risultano collegati anche altri itinerari ciclo-turistici che raggiungono Treviso, come il Girasile (escursione E4 della REV), nonché gli itinerari I2 ed I4 della REV.

Nel 2024 è stato avviato il progetto di redazione di uno strumento di pianificazione della mobilità ciclistica, urbana ed extraurbana, denominato "Biciplan della Federazione dei Comuni del Camposampierese", un piano ambizioso per promuovere e migliorare la mobilità ciclistica nel territorio dei 10 comuni della Federazione. La finalità del Piano è quella di rendere, ad ogni livello, la mobilità ciclabile una componente fondamentale del sistema modale, con caratteristiche di accessibilità, sostenibile per efficienza trasportistica ed economica, positivo impatto ambientale, strumento ad ampia accessibilità sociale e a basso costo economico, idoneo a garantire un grande volano, sia turistico che ambientale, a disposizione degli utenti fruitori; il Piano è articolato con riferimento a due specifici settori di sviluppo della mobilità ciclistica: ambito urbano e metropolitano, e ambito extra-urbano (Provinciale o intercomunale, regionale, nazionale ed europeo).

2.3 Il Soggetto Gestore della Treviso-Ostiglia

Come già indicato, la Federazione dei Comuni del Camposampierese è il Soggetto Gestore individuato dalla Regione del Veneto con Delibera di Giunta n.1403/2021. Il SG, attraverso il proprio Ufficio Turistico, promuove lo sviluppo della pista in chiave turistica, svolge un ruolo di coordinamento rispetto alla manutenzione della pista e alla promozione turistica della stessa, ovvero si occupa di attuare la strategia regionale per il cicloturismo.

Oltre al personale dirigenziale della Federazione, l'ente ha strutturato un ufficio, con il supporto di ASI

(Agenzia Sviluppo Innovazione s.r.l.) società partecipata da FCC e da Etra; l'ufficio si compone oggi di una referente amministrativa con funzioni amministrative e di segreteria, un responsabile degli interventi sulla ciclabilità con funzioni di coordinamento, vigilanza e interventi operativi sull'infrastruttura e una specialista tecnica turistica responsabile delle azioni di management e marketing turistico.

L'area di competenza, così come individuata dalla delibera, si snoda tra i comuni di Treviso e Montegalda, per un totale di circa 56 degli attuali circa 85 km disponibili.

La FCC nasce formalmente il 1° gennaio 2011 dalla fusione per incorporazione dell'Unione dei Comuni del Camposampierese e dell'Unione dell'Alta Padovana. Essa oggi comprende i comuni di Borgoricco, Campodarsego, Camposampiero, Santa Giustina in Colle, San Giorgio delle Pertiche, Loreggia, Massanzago, Piombino Dese, Villa del Conte, Villanova di Camposampiero.

La FCC esercita, per conto dei Comuni associati, le seguenti funzioni come da art.9, titolo II dello Statuto: funzioni generali di amministrazione, di gestione e di controllo (nonché Centrale Unica di Committenza), servizi informatici, funzioni di Polizia Locale, funzioni nel campo dello sviluppo economico (servizi relativi a industria, commercio, artigianato, agricoltura e Sportello Unico delle imprese), funzioni attinenti al turismo, alla cultura e all'istruzione pubblica, funzioni riguardanti la gestione del territorio, dell'ambiente e viabilità (protezione civile e segnaletica). È inoltre ente capofila del P.A.T.I. del Camposampierese ed ente di riferimento per l'Intesa Programmatica d'Area e le politiche di sviluppo territoriale.

Il ruolo di Soggetto Gestore della ciclovia è svolto per conto di una rete di Enti e Comuni prospicienti la pista, con i quali sono sottoscritte apposite convenzioni (accordi), che definiscono l'affidamento della gestione della manutenzione ordinaria per le rispettive tratte di competenza, sulla base delle quali è stato stipulato un protocollo d'intesa che attribuisce alla FCC le funzioni proprie del SG secondo la DGR n. 1403 del 12 ottobre 2021, coerentemente con le previsioni della LR 8 agosto 2019, n.35 (art. 5). Gli Enti che hanno sottoscritto il protocollo d'intesa contribuiscono alla gestione con trasferimenti di risorse dedicate, rispettivamente, alla manutenzione ordinaria (le cui attività sono definite da un elenco allegato

al protocollo d'intesa) e alla valorizzazione turistica, sulla base di criteri differenti. Gli enti sottoscrittori, attualmente, sono:

- Federazione dei Comuni del Camposampierese (per i Comuni di Piombino Dese, Loreggia, Camposampiero, Santa Giustina in Colle. San Giorgio delle Pertiche)
- Regione del Veneto,
- Ente Parco del Sile,
- Comune di Trebaseleghe,
- Comune di Curtarolo,
- Comune di Campo San Martino,
- Comune di Piazzola sul Brenta,
- Comune di Campodoro,
- Comune di Grisignano di Zocco
- Comune di Montegalda (solo per la promozione turistica)

Le iniziative legate alla costruzione dell'immagine coordinata della pista ciclabile sono state co-finanziate dalla Regione Veneto nell'ambito della promozione e valorizzazione del Venice Bike System ex art. 2, c.3 e grazie al contributo della L.R. 35/2019 finanziata con DGR 342 del 23/03/2021, nonché la DGR 487 del 26/04/2023.

2.3.1 Evoluzione del ruolo del Soggetto Gestore

Sulla base dell'esperienza acquisita negli anni precedenti, esercitando le funzioni di gestore della ciclovia (o parti di essa) dal 2015 al 2024, e in particolare nel periodo 2021-2024, si ritiene utile implementare il ruolo del SG sottolineando alcuni aspetti da migliorare nella definizione del suo ruolo, dei rapporti con gli enti proprietari/concessionari, con gli enti locali interessati dal passaggio della pista, nonché rispetto alle risorse impiegate per l'esercizio delle sue funzioni.

Attualmente, la gestione esercitata dal SG prevede le seguenti attività:

- coordinamento con gli altri enti locali interessati dal passaggio della ciclovia, ovvero stipula e monitoraggio degli accordi con gli stessi;
- coordinamento con gli enti proprietari del sedime (Regione Veneto, Provincia di Padova,) per

quanto riguarda gli interventi di manutenzione straordinaria;

- coordinamento con la Regione Veneto per quanto riguarda la gestione generale della ciclovia, in particolare in ottica turistica;
- monitoraggio costante delle condizioni dell'itinerario;
- controlli tecnici sul territorio volti ad appurare l'esecuzione delle attività inerenti la gestione ordinaria;
- progettazione degli interventi di manutenzione ordinaria ed esecuzione degli stessi, secondo quanto previsto dal protocollo d'intesa;
- segnalazione della necessità di esecuzione degli interventi di manutenzione straordinaria, al bisogno;
- redazione, validazione e aggiornamento del piano di gestione;
- gestione dell'immagine coordinata, di attività di marketing e comunicazione;
- gestione del sito internet e dei social network;
- fornitura di dati ed informazioni a soggetti esterni;
- organizzazione di eventi e iniziative di promozione dell'itinerario, partecipazione a fiere;
- coordinamento con le attrazioni e gli operatori turistici del territorio per integrare la valorizzazione turistica della ciclovia nella promozione turistica del territorio.

Nell'esercizio delle sue funzioni, il SG ha ravvisato anche alcune difficoltà, legate ai limiti del proprio ruolo ed alla necessità di un maggior coinvolgimento degli altri enti sottoscrittori del protocollo d'intesa, in particolare rispetto a:

- tempi e modalità di esecuzione degli interventi di manutenzione straordinaria, che richiedono tempestività, per garantire sicurezza e continuità;
- in generale, inadeguatezza delle risorse previste per le attività di gestione, rispetto al dimensionamento delle stesse, anche alla luce del confronto con altri contesti, dove si stimano gli oneri di gestione della sola manutenzione ordinaria in somme che oscillano tra i 4000 e i 6000 €/km, a seconda delle caratteristiche del tratto. Si consideri che il SG in questi anni ha esercitato la sua attività di gestione potendo impegnare solamente 1700 €/km in me-

dia, che corrispondono a 2000 €/km per i medesimi servizi ai prezzi aggiornati al gennaio 2025;

- gestione delle problematiche di sicurezza pubblica, ovvero coordinamento con le forze dell'ordine ed esercizio di funzioni di sorveglianza;
- gestione dei rifiuti, per la quale servirebbe l'integrazione di un accordo con gli enti preposti al fine di assicurare gli svuotamenti dei cestini con frequenza e con mezzi adeguati;
- individuazione di percorsi alternativi, in caso di interruzione della pista ciclabile;
- istruzione tecnica di autorizzazioni, concessioni, pareri, ordinanze;
- definizione di un regolamento specifico per l'uso della pista ciclopedonale, che comprenda, a titolo di esempio (e come meglio dettagliato nel capitolo 7): l'istituzione di limiti di velocità, l'uso delle aree di sosta, le modalità di conduzione di animali, la gestione dei rifiuti, ecc. nonché, chiaramente, preveda sanzioni da applicare in caso di mancato rispetto delle prescrizioni;
- analisi e pubblicazione dei dati sui flussi (dai contabili), sugli incidenti, report sull'efficacia e gradimento dell'infrastruttura.
- problema dei "buchi" nella governance turistica (Comuni di Morgano e Quinto, Grisignano di Zocco e Montegalda), ovvero nell'interoperabilità degli strumenti messi a disposizione dalla Regione (DMS), rispetto ai quali il SG non trova un riferimento unico con il sistema delle OGD del Veneto.

• problema della contribuzione turistica inadeguata, rispetto al servizio svolto dall'ufficio, sia in termini generali, sia con riferimento in particolare alla ciclovía come prodotto turistico (attualmente sono versati 10500 €/anno in tutto, appena sufficienti per alcune azioni di promozione, ma non rilevanti per la copertura dei costi fissi).

• mancanza della statistica cicloturistica, ovvero di dati aggiornati e riferiti puntualmente al fenomeno cicloturistico, nonché in termini più generali alla fruizione della pista ciclabile.

Alla luce di questi aspetti, e della definizione dettagliata delle attività di gestione prevista nei capitoli 6 e 7, sarebbe opportuno un aggiornamento del protocollo d'intesa, che integri nel documento gli aspetti sopra citati, e stabilisca un preciso riferimento al piano di gestione come parte integrante dell'accordo che le parti riconoscono e si impegnano a realizzare, ciascuna secondo i ruoli in esso definiti e per le proprie responsabilità, nonché apportando adeguata contribuzione finanziaria.

Infine, nel triennio 2025-2027, si darà una nuova e ulteriore importanza al **tavolo tecnico permanente** degli enti firmatari¹ il protocollo d'intesa. Per la composizione di questo tavolo ogni ente firmatario individua uno o più soggetti delegati, in modo da rappresentare sia la componente turistica sia quella relativa alla viabilità stradale (infrastrutturale), che parteciperanno con continuità alle riunioni periodiche indette dal SG, con l'obiettivo di mantenere adeguata e costante informazione e coordinare interventi e iniziative sul percorso.

¹ Sono tenuti alla firma del protocollo di intesa tutti gli enti interessati dal passaggio della ciclovía nel tratto di riferimento del piano: la Città di Treviso, i Comuni di Quinto e di Morgano, Piombino Dese, Loreggia, Camposampiero, Santa Giustina in Colle, San Giorgio delle Pertiche, Trebaseleghe, Curtarolo, Campo San Martino, Piazzola sul Brenta, Campodoro, Grisignano di Zocco, Montegalda, la Regione del Veneto, l'Ente Parco del Sile, la Provincia di Padova.



Un nuovo approccio al cicloturismo: la rigenerazione

- 3.1. La natura come portatrice di interesse nel piano di gestione
- 3.2. Comunità locali al centro dell'azione di gestione: la ciclovía come "casa"
- 3.3. Per un nuovo rapporto tra prodotto e destinazione: soluzioni place-based
- 3.4. Scenari futuri verso la rigenerazione per la Treviso Ostiglia
- 3.5. La misurazione degli impatti



03

La pista ciclabile Treviso-Ostiglia può a tutti gli effetti essere considerato un **laboratorio** di lunga data per la promozione della sostenibilità e per l'applicazione di un approccio rigenerativo nello sviluppo del turismo nel Camposampierese.

Adottare approcci rigenerativi ed applicarli al turi-

smo dà vita a quello che già in molti iniziano a conoscere come "turismo rigenerativo". Per definirlo ci sono molte definizioni ma nessuna universalmente riconosciuta come invece ne troviamo per il turismo sostenibile. Di seguito se ne citano alcune per introdurre il concetto:

*"Il turismo rigenerativo si basa su una nuova comprensione del fatto che l'economia dei visitatori in generale e la destinazione, in particolare, non sono una linea di produzione industriale, ma un **sistema vivente**, collegato in rete, **inserito in un sistema chiamato Natura** e soggetto alle regole e ai principi operativi della Natura"* (Pollock, 2019).

*"Nella sua forma più semplice, il turismo rigenerativo cerca di assicurare che il turismo e i viaggi portino un **beneficio netto** (net positive) alle persone, ai luoghi e alla natura, e che supporti il rinnovamento e il fiorire a lungo termine dei nostri sistemi socio-ecologici"* (Dredge 2022).

"L'approccio rigenerativo non può che essere specifico e basato sulle caratteristiche del territorio cui si applica, pone le comunità al centro e pone la massima attenzione all'ambiente naturale" (Dredge 2022).

Adottare un approccio rigenerativo nel nostro modo di fare turismo (ma non solo) ci chiede di adottare uno sguardo nuovo, lasciare spazio a una nuova mentalità e non temere di mettere in discussione un sistema attuale di cui, forse, si iniziano a percepire le conseguenze in termini negativi. Il turismo rigenerativo ci invita a guardare al contesto più ampio, oltre quello che consideriamo componente del "settore" turismo per riconoscere, al contrario, che il turismo non è un mero settore ma è un fenomeno che coinvolge un sistema (economico, naturale, sociale, relazionale) più ampio. Le esperienze di turismo rigenerativo vogliono essere **"trasformative"** e **generatrici di cura e connessione**: con se stessi, tra se stessi e la natura, tra se stessi e gli altri (ospiti o ospitanti), tra i visitatori e il luogo. Esse vogliono far evolvere il pensiero da "me" a "noi", favorire la **collaborazione** piuttosto che la competizione (così cara al nostro sistema attuale), e riconoscersi come parte dell'ecosistema naturale che ospita la destinazione turistica che, prima di essere destinazione, è un **luogo**.

Apparentemente un "doppione" della sostenibilità, la rigenerazione si differenzia da essa in quanto ci richiede un cambio di mentalità, una messa in discussione del modello attuale, una risposta onesta alla domanda "Cosa stiamo sostenendo?". Mentre la sostenibilità può essere vista come un "esercizio

di efficienza" (Reed 2007) nel non causare ulteriori danni, la rigenerazione richiede un **approccio attivo nel rigenerare i sistemi viventi che ospitano** (e definiscono) le destinazioni turistiche. Sostenibilità e rigenerazione non sono però due tendenze esclusive ma sono una l'evoluzione dell'altra; adottare pratiche sostenibili è l'inizio nel viaggio verso la rigenerazione, che lavora su un orizzonte temporale lungo e ci chiede di mettere in discussione, imparare costantemente ed adattarci.



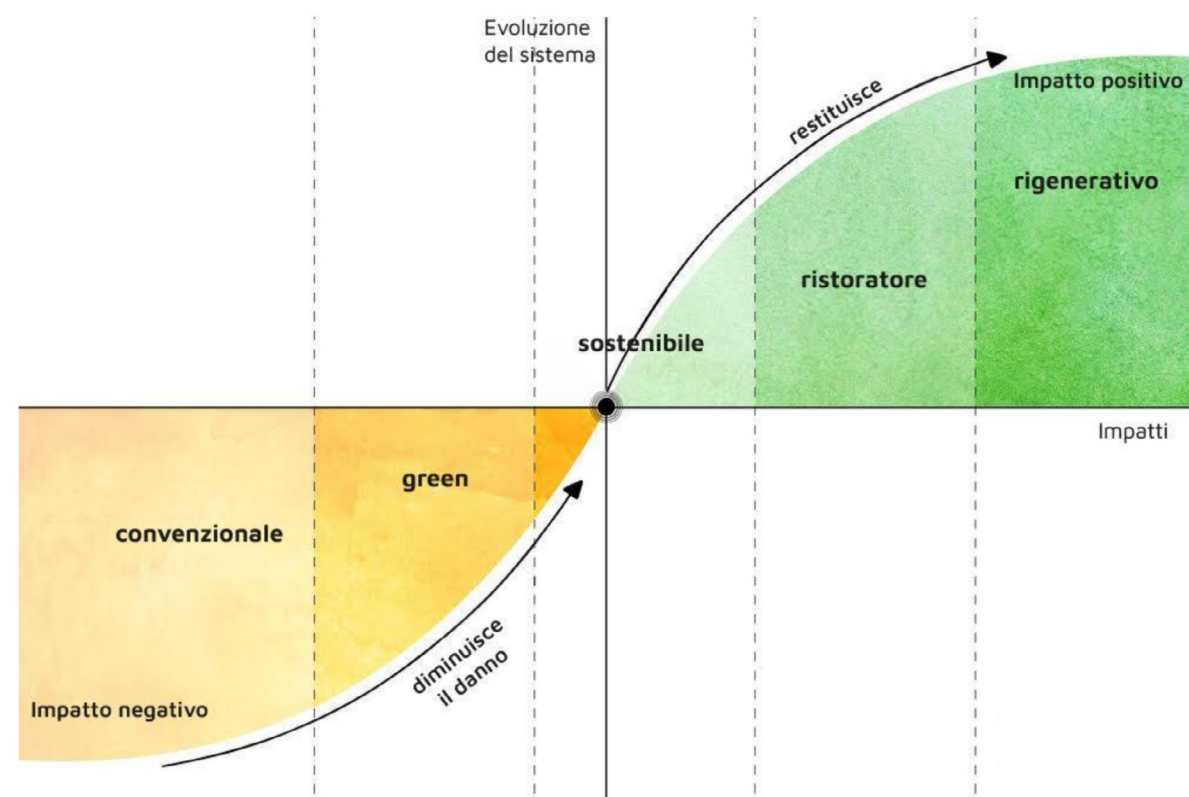


Figura 3.1. Dalla sostenibilità alla rigenerazione © Sphera - traduzione Etifor

Provando a concretizzare questi concetti nel contesto della Treviso - Ostiglia, non è difficile lo sforzo immaginativo nel vedere la ciclovia come un vero e proprio organismo vivente: vent'anni fa essa era una vecchia ferrovia militare abbandonata, caratterizzata in alcuni tratti da fenomeni di degrado ambientale e sociale, in altri da processi di rinaturalizzazione spontanea ma scarsamente fruibile. A partire dalla decisione di farne una ciclovia, anziché un'infrastruttura per implementare il trasporto pesante su gomma (che era il progetto alternativo che venne valutato e promosso da alcune parti), si è avviato un processo di netto miglioramento del sistema socio-ecologico che essa attraversa, delineando nuove funzioni per la vecchia ferrovia abbandonata, divenuta oggi:

- Generatore di valore economico, relazionale, naturale, sociale;
- Portatore di benessere perché promuove stili di vita attivi;
- Ispiratore di conversazioni su cosa voglia dire turismo per le comunità lungo la ciclabile, cosa stia

loro a cuore o cosa le preoccupi, ecc.;

- Animatore di territorio, ad esempio grazie alla Treviso-Ostiglia fest (un "rituale" partecipato);
- Sperimentatore di pratiche di innovazione sociale.

Il tutto non solo di per se stessa, bensì con ricadute positive (che superano ampiamente gli impatti negativi (e questo appunto, semplificando molto, è il primo step della "sostenibilità") che si estendono notevolmente più lontano dei 56 km (o 85, poi 121...) della striscia della pista ciclabile, andando a interessare gli abitanti dei territori attraversati, e i fruitori che ormai giungono da tutta Europa per pedalare attraverso il Veneto lungo questo itinerario.

I 3 sottocapitoli successivi si concentrano ciascuno un aspetto chiave dell'approccio rigenerativo: natura, comunità, luogo, mettendo a fuoco come questo approccio possa essere applicato nella gestione della ciclovia. Infine, gli ultimi due sottocapitoli presentano alcune idee per il futuro "rigenerativo" della ciclovia, da sviluppare nel triennio di validità del piano.

3.1 La natura come portatrice di interesse nel piano di gestione

La natura passa dall'essere sfondo a **protagonista** del piano di gestione. Questo vuol dire che vengono presi in considerazione gli interessi della natura perché anche essa possa **trarre valore e benessere** dalla gestione della pista, e non solo subirne il cambiamento.

Clò ci porta a porci domande come:

- Chi è il **portavoce**² della natura di cui la ciclovia è parte?
- Quali sono gli **interessi** della natura?
- Questi interessi, se perseguiti, porterebbero **benefici comuni**, e a chi?
- Chi può **supportare la natura** nel perseguire questi interessi e come?
- Quali aspetti è importante andare a **rigenerare**, e come?

Due concetti che possono aiutarci a fare chiarezza sul concetto di "mettere la natura al centro" delle decisioni adottando una visione sistemica sono Nature Positive e Nature-based Solutions:

- **Nature Positive:** considerare tutti i sistemi terrestri come interconnessi, dove ognuno di essi influenza e dipende a sua volta dagli altri. Esso considera tutte le pressioni e le cause della perdita di natura e mira ad evitare, minimizzare, ripristinare e compensare gli impatti legati a emissioni, biodiversità e impatto idrico.
- **Nature-based Solutions** (soluzioni basate sulla natura) sono strategie che, come suggerisce il nome, utilizzano processi naturali per affrontare le sfide ambientali e sociali. In pratica, si tratta di azioni che sfruttano la **capacità degli ecosistemi di fornire servizi essenziali**, come la regolazione del clima, la protezione del suolo e la purificazione dell'acqua. Le NbS possono includere la riforestazione, la creazione di aree verdi urbane, la ripristino di zone umide e la gestione sostenibile delle risorse naturali. Questi interventi non solo contri-

buiscono a mitigare gli effetti dei cambiamenti climatici, ma migliorano anche la qualità della vita delle persone e proteggono la biodiversità.

Tali approcci ci fanno capire sempre di più quanto **il nostro benessere dipenda da quello della natura e degli ecosistemi**, e che prenderci cura di essa equivale a prenderci cura di noi; anche questo è un aspetto importante del cambio di prospettiva richiesto dall'approccio rigenerativo.

Cercando di applicare tutto ciò al turismo, ci si pone la seguente domanda pivotale: **come attivare meccanismi per far sì che il turista/ visitatore abbia un ruolo proattivo nel migliorare l'ecosistema**, creando del valore che viene restituito al territorio? E, con essa, provare a rispondere ad una serie di altre domande quali:

- **Quali esperienze** offriamo ai turisti lungo la ciclovia per permettere la rigenerazione della natura? Possiamo offrire opportunità per rigenerare la natura sia **direttamente** (esperienze in cui il visitatore è attivo e, per esempio, pianta alberi, pulisce sentiero, fa volontariato di diverso tipo) che **indirettamente** (il visitatore finanzia delle realtà che rigenerano la natura e il luogo)? Entrambe danno un contributo prezioso. Tali esperienze non contribuiscono solo in maniera tangibile a rigenerare il luogo ma, grazie al modo in cui sono pensate e strutturate, idealmente portano anche a benefici intangibili: una maggiore **connessione con il luogo** - fatto di aspetti materiali, come una foresta, ed immateriali, come le relazioni con gli abitanti; nuove **relazioni**, che introducono il concetto di **cura**; un più profondo livello di **comprensione** del luogo dove il visitatore senta di appartenere in una certa misura.
- **Quali modelli di finanziamento**, anche innovativi, sarebbero possibili per rendere possibili queste esperienze? Il turismo rigenerativo ci chiede anche di lavorare sulla ricerca di nuovi modelli di business, ad esempio grazie a finanziamenti da privati tramite piattaforme di crowdfunding.
- **Come coinvolgere il turista (engagement)** nell'adottare comportamenti e partecipare ad experien-

² A dare voce alla natura (al bosco lineare, alla fauna selvatica, ai fiumi...) potrebbero essere autorità quali ente parco, corpi forestali, associazioni riconosciute per la tutela della natura, università/ ricercatori, oppure si potrebbe pensare ad un gruppo informale di "guardiani" del territorio. Qui si aprirebbe anche la questione, più ampia, dei diritti della natura e della sua rappresentazione legale. Ogni territorio deve designare i propri portavoce.

ze che vadano a dare un contributo positivo alla natura, quali “gratificazioni” offrire, e come comunicare le esperienze previste?

- Come **“portare a bordo” le comunità** perché dia-no energia all’attivazione di queste esperienze?
- Come **coinvolgere le imprese** perché, nei loro obiettivi di Corporate Social Responsibility, supportino lo sviluppo rigenerativo della ciclabile, e

quindi della natura e delle comunità? In un territorio dove il tessuto imprenditoriale è presente e forte come in quello in questione, e che si orienterà (o dovrà farlo, viste le direttive) sempre più verso la sostenibilità, anche investire in progetti locali come la Treviso-Ostiglia, contribuendo alla rigenerazione ambientale e culturale, è sicuramente una prospettiva interessante.



Indicazioni per Soluzioni gestionali

Adottare un approccio olistico e sistemico nella rigenerazione naturale può vuol dire:

- Focalizzarsi a ridurre gli impatti in termini di CO₂ grazie a progetti di riforestazione e gestione del bosco, ma anche lavorare per garantire il buono stato della risorsa acqua, della biodiversità, delle zone umide, che abbondano lungo il percorso della ciclovia.
- Supportare progetti di **rewilding**³, ovvero un approccio alla conservazione della natura che mira a ripristinare ecosistemi degradati, reintroducendo specie chiave e permettendo ai processi naturali di svolgersi autonomamente.
- Supportare progetti di adozione e/o implementazione delle Nature-based Solutions soprattutto in ambienti urbani e/o industrializzati, al fine di rinforzare il collegamento della Treviso-Ostiglia con i territori attraversati e la cittadinanza, come a considerare la ciclovia una spina dorsale che innerva un sistema molto più articolato.

Un modo interessante per introdurre i visitatori alla rigenerazione naturale è quello di avviare progetti di citizen science (scienza che si fa con il contributo attivo dei cittadini) che portano i fruitori, siano essi residenti, escursionisti o turisti a conoscere l’ambiente naturale del luogo prendendo parte attiva alla ricerca. È un modo per coinvolgere le persone non esperte in ambito scientifico nella ricerca, permettendo loro di raccogliere dati, fare osservazioni e partecipare alla scoperta di nuove conoscenze, e che alcune destinazioni turistiche stanno già implementando come prodotto turistico, sviluppando attività anche grazie alla gamification, attraverso applicazioni o sistemi di realtà aumentata.

Infine, è importante che un ascolto profondo del territorio e il suo coinvolgimento, necessari per una pianificazione turistica in ottica rigenerativa, facciano emergere altre tematiche legate alla rigenerazione della natura che stiano a cuore alle comunità lungo la pista, così come per i progetti legati al patrimonio culturale, sociale, economico (artigianato, produzioni locali, ecc.), come si vedrà nel paragrafo 3.3.

³ www.rewildingeurope.com

3.2 Comunità locali al centro dell’azione di gestione: la ciclovia come “casa”

La Treviso-Ostiglia non è semplicemente una strada, ma una **“comunità longitudinale”** che si riconosce in valori comuni e condivisi. Le comunità che vivono lungo la ciclovia non sono e non devono quindi spettatori, ma una risorsa per la gestione del territorio: senza di esse, la Treviso-Ostiglia resta una mera infrastruttura. Il valore aggiunto di questa ciclovia rispetto ad altre è proprio la forza di queste comunità di **fare rete**; questo aspetto ad oggi è percepito e presente, ma resta difficilmente misurabile.

La pista è stata ed è ancora un “pretesto” per **coinvolgere il territorio**. L’idea è che, dando alle comunità gli strumenti necessari, esse si sentano responsabilizzate e si prendano l’onere e la responsabilità (o **empowerment**) di portare avanti il progetto Treviso-Ostiglia nella forma che riterranno consona allo sviluppo territoriale desiderato, incluso lo sviluppo turistico. **Empowerment** vuol dire andare oltre l’idea di coinvolgimento e verso una **leadership condivisa** da parte delle comunità interessate dal progetto, prendendosi la **responsabilità di implementazione delle azioni**, e affermando: “Questo è il nostro territorio e abbiamo la responsabilità di **averne cura**”.

Il compito delle comunità è rendere la ciclovia una **portatrice (arteria) dei valori condivisi** dai diversi territori che ne vengono attraversati. Tali valori saranno alla base della costruzione del prodotto turistico (esperienze), della sua comunicazione e di un modo distintivo di fare accoglienza. Solo così il turismo sarà percepito come un bene comune del territorio, e non come qualcosa di estraneo ad esso contro cui scagliarsi.

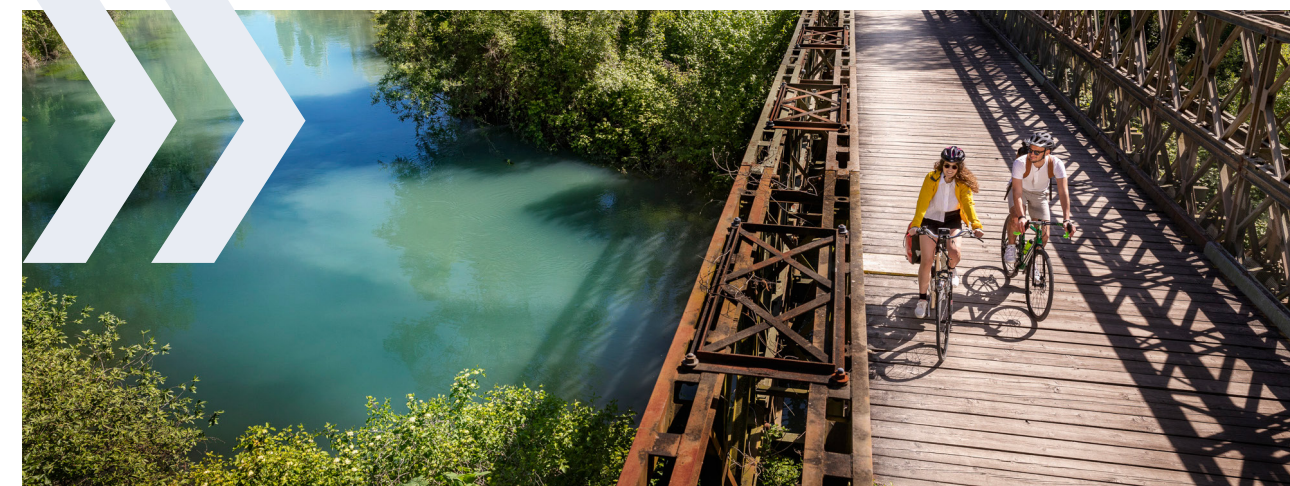
Sulla base del cambiamento desiderato, della conoscenza profonda delle dinamiche del territorio e della condivisione di cosa sta loro a cuore, saranno le comunità a scegliere le progettualità da portare avanti, chiedendosi “Cosa vogliamo rigenerare?”, e si prenderanno la responsabilità di tale implementazione. I progetti sorti dalle comunità non devono necessariamente essere incentrati sul turismo, ma contribuendo alla generazione di valore e benessere per il territorio, avranno un impatto positivo anche sulle dinamiche turistiche. **Un buon luogo da visitare è innanzitutto un buon luogo in cui vivere**, in cui è il turismo ad essere a servizio del territorio e non viceversa. Si pensi a progettualità che promuovono stili di vita sani e lenti che abbiano la ciclabilità al centro, come dei laboratori di educazione alla ciclabilità; questi temi sono stati supportati nel territorio del Camposampierese grazie all’azione del progetto **Green Tour**.



Indicazioni per Soluzioni gestionali

Stimolare un senso di cura per la ciclovia vuol dire anche **permettere a chi lo desidera** (in maniera gestita e organizzata) di **contribuire alla gestione e al miglioramento della ciclovia**. Si pensi alla possibile attivazione di una rete di “custodi per la sicurezza” per rendere la via più sicura da eventuali episodi di aggressione. Questo vuol dire che, per rendere la ciclovia un buon luogo da visitare, bisogna sviluppare iniziative di coinvolgimento ed animazione territoriale delle comunità nella loro totalità, non solo degli operatori turistici e/o economici. Insomma, la ciclovia viene percepita come casa da parte delle comunità e si fa casa grazie ad esse.

Da ultimo, citiamo l’importanza dei **rituali** per celebrare il luogo e unire le comunità: il **Treviso-Ostiglia Fest** è uno di questi rituali, uno strumento prezioso anche per permettere ai visitatori di incontrare le comunità.



3.3 Per un nuovo rapporto tra prodotto e destinazione: soluzioni *place-based*

Ogni destinazione turistica, prima di essere tale, è un luogo, ed è risaputo che ogni luogo ha la propria intelligenza, quello che chiamiamo **genius loci**. Lasciar esprimere l'intelligenza del luogo nel modo di fare turismo è una condizione essenziale di un turismo che sia rigenerativo. I progetti turistici con approccio rigenerativo si focalizzano infatti "sull'identificare e far progredire quello che le comunità e i luoghi possono diventare in maniera unica e originale, piuttosto che identificare dei problemi ed assegnare delle soluzioni universali" (Mang & Haggard 2016; Regenerative Travel 2020; Teruel 2018).

Compito di una gestione turistica rigenerativa è quello di dare valore ad **interventi che nascano dal tessuto comunitario e ambientale** e che lì vanno ad agire, contribuendo al miglioramento del luogo. In poche parole: soluzioni specifiche per luoghi specifici, quello che chiamiamo approccio *place-based*, o

basato sul luogo. Le soluzioni *place-based* progettate assieme alla natura e alle comunità sono necessarie **perché ciò che viene offerto al visitatore sia allineato ai valori e bisogni del territorio, riducendo i conflitti** che spesso il turismo va a creare sulle risorse - non solo economiche e naturali, ma anche culturali.

Non possiamo negare che il turismo si basi sul consumo di risorse di diversi tipi, e che spesso possa creare conflitti quando le comunità sentono che non sono state coinvolte nella gestione turistica (quella che chiamiamo "licenza sociale", ossia il consenso delle comunità residenti verso lo sviluppo turistico). Alla luce di queste considerazioni, sta maturando la coscienza da parte di residenti, destinazioni e turisti stessi che i visitatori possano e debbano dare indietro qualcosa al luogo, auspicabilmente quello di cui il luogo ha davvero bisogno, con ricadute nel luogo stesso che generino valore che resta sul territorio e che alimentino ulteriore creazione di valore, in ottica di turismo come bene comune.



Indicazioni per Soluzioni gestionali

Da questa considerazione del turismo come bene comune, nasce la domanda: **come possono i turisti dare indietro quando visitano**, contribuendo alla rigenerazione di natura e comunità?

Tali azioni di rigenerazione devono essere pensate e portate avanti in accordo con le comunità locali. Una direttrice di lavoro futuro sarà proprio capire questo in maniera partecipativa, per poi implementarlo.

Potrebbe essere opportuno focalizzarsi su quali sono i **punti strategici dove piccole azioni possono portare grandi impatti** (o *leverage points*) lungo la ciclabile o che le gravitano attorno, e che possono spingere verso la rigenerazione.

Si potrebbero sviluppare e offrire quelle **esperienze trasformative** già nominate nel paragrafo 3.1, iniziando ad indagare chi tra le comunità e gli operatori vuole essere coinvolto e con quali modalità.

Alcune destinazioni iniziano ad accogliere i visitatori facendo firmare loro un **"pledge"**, ossia una promessa da sottoscrivere al momento del benvenuto, in cui i visitatori si impegnano a rispettare la natura, il luogo, le comunità. Esso è uno strumento che la destinazione ha per educare il turista al suo arrivo e, a seconda delle iniziative collaterali che mettono in moto, sensibilizzarlo.

3.4 Scenari futuri verso la rigenerazione per la Treviso-Ostiglia

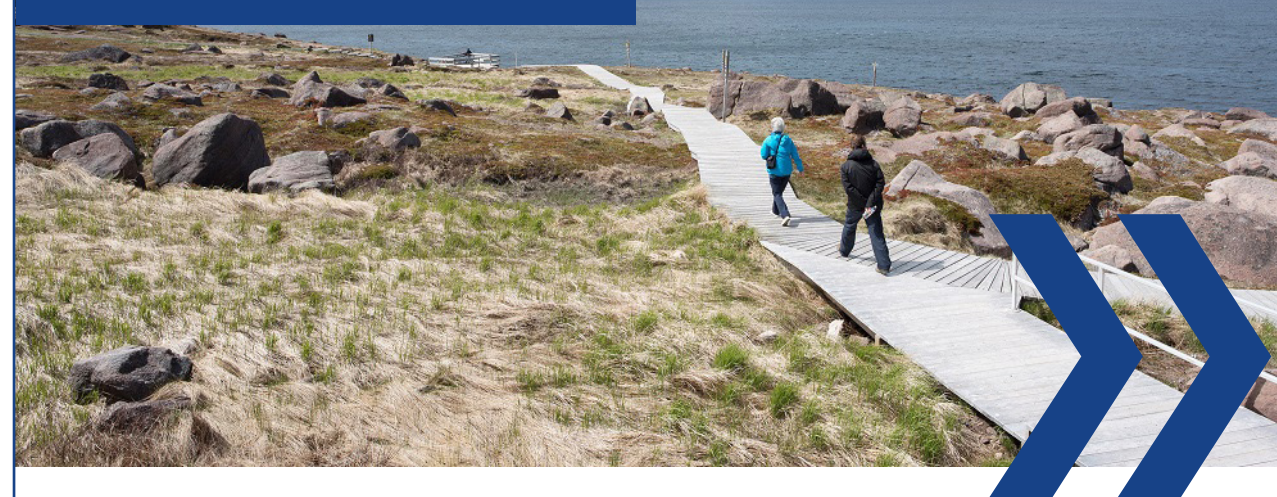
Di seguito elenchiamo le possibili azioni future a breve e medio termine per far evolvere la ciclovia verso una gestione che inizi ad integrare aspetti di rigenerazione:

- Diventare la 1^a **pista ciclabile certificata** secondo lo standard GSTC, lavorando in maniera rigorosa sulla sostenibilità come step per andare verso la rigenerazione.
- Diventare la 1^a **pista ciclabile inclusiva** d'Italia, co-

operando con professionisti per individuare le soluzioni infrastrutturali e non solo, che consentano di abbattere barriere e ostacoli al fine di consentire a tutti di godere della ciclovia, ancor più bene comune.

• **Misurare l'impatto sociale della ciclovia**, ovvero avviare un'attività di valutazione e misurazione degli impatti sociali, in buona parte noti ma per nulla quantitativamente definiti, che consentirebbe di evidenziare in maniera ancora più solida la rilevanza della ciclovia, anche al fine di sostenere più decise e cospicue scelte di finanziamento della gestione.

II TRANS CANADA TRAIL



Il Trans Canada Trail (TCT), noto anche come The Great Trail, è una delle reti di sentieri ricreativi più lunghe al mondo, che si estende per oltre **28.000 chilometri** attraverso il Canada. Inaugurato ufficialmente nel 2017, collega tutte le province e i territori del Paese, attraversando paesaggi naturali straordinari, come foreste, montagne, praterie e coste. È utilizzato per una vasta gamma di attività ricreative, tra cui escursionismo, ciclismo, sci di fondo e canottaggio. Il TCT promuove la connessione tra le comunità, la salute fisica e mentale e la valorizzazione del patrimonio naturale e culturale canadese.

Circa l'80% dei canadesi può accedere a una sezione locale del Sentiero entro 30 minuti da casa propria. Come recita il sito internet ufficiale, "fedele al suo nome, il Trans Canada Trail è un patrimonio nazionale che collega le persone che vivono e visitano il Canada alla vastità dei paesaggi del Paese e alla diversità della sua gente. Il Trans Canada Trail ispira, emoziona e contribuisce alla salute, alla felicità e allo spirito d'avventura di tutte le persone."

FONTE: [Trans Canada Trail Impact Study. THE BENEFITS OF CONNECTING CANADIANS The Economic, Environmental and Public Health Impacts of the Trans Canada Trail](#)

3.5 La misurazione degli impatti

Applicare le lenti della rigenerazione al modo di fare turismo vuol dire anche **ripensare cosa vuol dire successo**, immaginando degli indicatori fuori dalle logiche convenzionali. Anche le destinazioni turistiche più evolute sono ormai consapevoli che guardare ai soli numeri di arrivi, presenze ed indotto non basta più, ma bisogna porre attenzione anche ad indicatori quali: il rapporto tra visitatori e abitanti (numerico ma non solo); la dispersione dei flussi nel tempo e nello spazio; la ritenzione dell'indotto e come questo viene re-investito nel turismo; gli investimenti in innovazione e accessibilità per il turismo; gli investimenti dell'indotto turistico per migliorare la vita

dei residenti (infrastrutture, educazione, trasporti...). Allo stesso modo, **le destinazioni guardano sempre di più al benessere delle comunità e dell'ambiente locali come un asset fondamentale per continuare a fare turismo.**

La misurazione degli impatti resta importante in ogni ambito per la valutazione del raggiungimento dei propri obiettivi. In ottica rigenerativa, non abbiamo degli indicatori specifici per misurare il raggiungimento di un certo livello o score di rigenerazione. La misurazione dell'impatto "rigenerativo" è **complessa perché di natura qualitativa** più che quantitativa. Alcuni aspetti, misurabili e non, da considerare potrebbero essere i seguenti:

- Come misurare il coinvolgimento della comunità (*engagement*)?
- Come quantificare il valore relazionale (delle reti) generato dalla ciclovia?
- Come misurare il valore economico (generato dal turismo) che resta sul territorio e che sul territorio viene re-investito (a differenza di quelle fuoriuscite di indotto definite *tourism leakages*)?
- Come misurare i miglioramenti in termini di salute e benessere per le comunità locali e anche per i visitatori? Delle possibili misure già adottate sono: la spesa SSN evitata, % persone che la usano per attività fisica quotidiana, incremento benessere mentale...
- Come misurare il valore (enorme) dei servizi ecosistemici generati dalla componente naturale della ciclovia, ovvero dal bosco lineare che si è sviluppato lungo la stessa?
- Come misurare il sentiment dei residenti verso i turisti?
- Qual è il numero di giovani che decidono di rimanere sul territorio grazie alle opportunità generate dalla nuova imprenditorialità e dal turismo (ma non solo)?
- Quanta e quale nuova imprenditorialità è stata generata dalla ciclovia? Ciò è uno degli aspetti più facilmente misurabile.



La ciclovía Treviso-Ostiglia: evoluzione e stato dell'arte

- 4.1. Contesto e posizione geografica
- 4.2. Analisi degli utenti

04



La “Treviso-Ostiglia” è un’importante ciclovía che si sviluppa lungo il tracciato della storica linea ferroviaria Ostiglia-Treviso, realizzata con scopi militari nei primi anni del ‘900 e dismessa negli anni ‘60. Questo percorso si estende per oltre 118 km attraverso la pianura veneta, collegando i territori delle province di Treviso, Padova, Vicenza, Verona e Mantova. Il tratto assoggettato alla gestione da parte della Federazione dei Comuni del Camposampierese, affidata con DGR n. 1403 del 12 ottobre 2021, è quello compreso tra il Comune di Treviso e il Comune di Montegalda, per una lunghezza totale di circa 56 km.

Nel mese di agosto 2024, è stato inaugurato un nuovo tratto di circa 28 km, tra Montegalda e Cologna Veneta, ed è previsto per il 2025 il completamento dell’ultima porzione della ciclovía nel territorio regionale Veneto, tra Cologna Veneta e il Comune di Cerea, mentre non è ancora noto il cronoprogramma dei lavori per la realizzazione degli ultimi 6 km fino a Ostiglia, in provincia di Mantova.

La Treviso-Ostiglia è un itinerario che si svolge principalmente su pista ciclopeditone, con brevi tratti in cui pista ciclabile e marciapiede sono separati, e alcuni tratti su strada locale, come rappresentato nella cartografia (Allegato 1).

4.1 Contesto e posizione geografica

Il tratto della ciclovía tra Treviso e Montegalda è situato nel cuore del Veneto, attraversando una varietà di paesaggi che includono aree urbane, zone rurali e tratti di particolare interesse naturale e storico. Questo percorso collega il capoluogo Treviso, noto per il suo centro storico ben conservato e le sue mura medievali, con Montegalda, un piccolo comune situato vicino al confine con la provincia di Vicenza. La ciclovía segue il tracciato pianeggiante dell’antica ferrovia, che garantisce un percorso accessibile a ciclisti di tutti i livelli.

4.1.1 Popolazione

Al 1° gennaio 2024, i comuni attraversati dalla Ciclovía Treviso-Ostiglia contano complessivamente una popolazione di 1.010.197 abitanti, con una netta predominanza di Treviso, che registra 962.342 residenti (95,3% del totale). Seguono a distanza Trebaseleghe (12.889 ab.) e Camposampiero (11.867 ab.), che si collocano come i comuni più popolosi della zona.

Analizzando la distribuzione per fasce d’età, emerge una concentrazione demografica nelle classi centrali e anziane, segnale di un’area con dinamiche di invecchiamento:

- 50-59 anni: 178.523 abitanti (17,7% della popolazione totale),

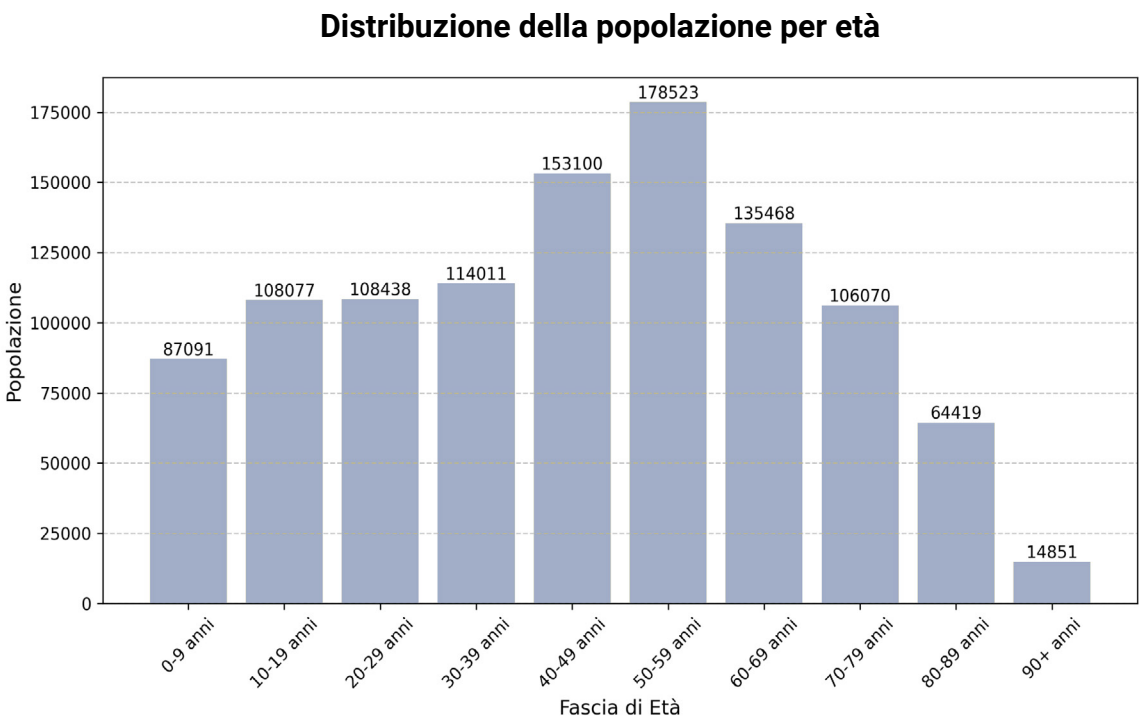


Figura 4.1 – Distribuzione della popolazione dei Comuni attraversati dalla ciclovía per classi di età.

- 40-49 anni: 153.100 abitanti (15,1%),
 - 60-69 anni: 135.468 abitanti (13,4%).
- Queste tre fasce rappresentano complessivamente il 46,2% della popolazione totale, confermando la prevalenza della popolazione adulta e pre-anziana.
- Popolazione giovane (0-29 anni): complessivamente 303.606 abitanti (30,1%), distribuiti come segue:
- **0-9 anni:** 87.091 ab. (8,6%),
 - **10-19 anni:** 108.077 ab. (10,7%),
 - **20-29 anni:** 108.438 ab. (10,7%).

La ridotta incidenza delle fasce 0-9 anni indica un basso tasso di natalità.

Popolazione anziana (70+ anni): 185.340 abitanti (18,4% del totale), con:

- **70-79 anni:** 106.070 ab. (10,5%),
- **80-89 anni:** 64.419 ab. (6,4%),
- **90+ anni:** 14.851 ab. (1,5%).

La forza lavoro attiva (30-59 anni) costituisce il gruppo più rilevante, con 445.634 abitanti (44,1%), segnalando un buon potenziale economico per il territorio. Tuttavia, la popolazione anziana supera sensibilmente la componente giovane, con un rapporto di circa 1,5:1, ponendo potenziali sfide per la sostenibilità demografica ed economica futura.

Oltre a Treviso, i comuni con la popolazione più rilevante sono:

- **Trebaseleghe:** 12.889 ab.,
- **Camposampiero:** 11.867 ab.,
- **Piazzola sul Brenta:** 11.093 ab.,
- **San Giorgio delle Pertiche:** 10.130 ab.,
- **Quinto di Treviso:** 9.945 ab..

I comuni meno popolosi sono Campodoro (2.616 ab.) e Montegalda (3.376 ab.).

4.1.2 Caratteristiche generali della ciclovia

La ciclovia è caratterizzata da una pista ciclopeditale realizzata su una carreggiata in sede propria, separata dal traffico motorizzato, che offre un'esperienza perlopiù sicura e piacevole per gli utenti, sebbene presenti numerosi attraversamenti di strade,

alcuni dei quali presentano ancora problemi per la sicurezza, che saranno dettagliati nel capitolo 6.2.

Il fondo della pista è prevalentemente asfaltato, con alcuni tratti che sono stati lasciati in ghiaia stabilizzata per la scelta originale di ridurre l'impatto ambientale dell'opera. Lungo il percorso sono presenti diverse aree di sosta attrezzate con panchine, fontanelle, nonché alcuni cartelli informativi, pensati per fornire servizi essenziali ai ciclisti e migliorare la loro esperienza. Attraversando la regione del Veneto diagonalmente da nord-est a sud-ovest (o viceversa), che è un'area densamente popolata e ricca di attività artigianali e industriali, sono molto numerose le intersezioni con altre strade, tra le quali l'autostrada A4 o la superstrada statale "del Santo", con una media di un incrocio ogni 900 metri.

4.1.3 Caratteristiche del territorio

Topografia: Il percorso della ciclovia è completamente pianeggiante (ad eccezione delle rampe di salita e discesa da ponti e sottopassaggi), con leggere ondulazioni che non rappresentano un ostacolo significativo per i ciclisti di diversa esperienza. Questo facilita l'accessibilità per tutti i tipi di utenti, inclusi bambini e anziani.

Infrastrutture esistenti: Lungo il percorso sono presenti diverse infrastrutture di supporto, come aree di sosta attrezzate, punti di ristoro e stazioni di riparazione per biciclette. Questi servizi sono distribuiti in modo variabile, con una maggiore concentrazione nei pressi dei centri abitati più grandi.

Collegamenti con altre reti ciclabili: La ciclovia Treviso-Ostiglia si interseca con altre importanti reti ciclabili regionali e locali, facilitando il collegamento con destinazioni turistiche e urbane. Questa interconnessione offre opportunità per sviluppare un turismo ciclistico integrato e per promuovere la mobilità sostenibile.

4.1.4 Punti di accesso e punti di interesse

Lungo il tratto Treviso-Montegalda, la ciclovia attraversa numerosi Comuni e aree di interesse: Treviso, punto di partenza della ciclovia, con il suo centro storico ricco di arte e cultura; Badoere con la suggestiva "Rotonda"; Piombino Dese, con Villa Corna-

ro; Loreggia, con le sue ville, Camposampiero, punto di incrocio con il Cammino di Sant'Antonio e con la ciclovia del Muson dei Sassi; Campo San Martino, punto di intersezione con la ciclovia del Brenta; Piazzola sul Brenta, punto di passaggio con la presenza rilevante di Villa Contarini; Grisignano di Zocco, un punto strategico per il collegamento con la linea ferroviaria tra Padova e Vicenza, in un'ottica di intermodalità e Montegalda, termine di questo tratto, situato in una zona verdeggianti e ricca di storia, vicino al fiume Bacchiglione, ove passa un'altra ciclovia che collega le città di Padova e Vicenza.

Questi Comuni non solo rappresentano tappe rilevanti per i ciclisti, ma offrono anche opportunità per scoprire la storia locale, la cultura e la gastronomia del Veneto.

- **Punti di accesso principali:** i principali punti di accesso al tratto della ciclovia tra Treviso e Montegalda includono le città di Treviso, Camposampiero, Piazzola sul Brenta e Grisignano di Zocco. Questi punti di accesso sono facilmente raggiungibili con mezzi pubblici e privati, e offrono parcheggi e servizi per i ciclisti. I punti di accesso sono numerati, da nord-est verso sud-ovest, e segnalati con apposito cartello riportante numero e denominazione, come nell'esempio riportato in foto.
- **Punti di interesse culturali e naturali:** Lungo il percorso si trovano numerosi punti di interesse

che arricchiscono l'esperienza dei ciclisti. Questi includono città, ambienti naturali, aree protette, ville venete, e siti storici legati alla vecchia linea ferroviaria. Tali punti non solo valorizzano l'attrattiva della ciclovia, ma richiedono anche specifiche attenzioni in termini di conservazione e promozione. I principali punti di interesse naturalistico-ambientale sono: il Parco Regionale del Fiume Sile, l'Oasi di Cervara, l'Oasi di Cornara, l'Oasi Rossato e il Parco Guizze, l'area umida del Fiume Brenta e del fiume Bacchiglione.

Per quanto riguarda i punti di interesse culturale, ve ne sono numerosi lungo il percorso, raggiungibili con spostamenti di pochi km, se ne riportano, di seguito, i più significativi.

• **Le Ville Venete:** In tutto il territorio attraversato dalla pista ciclabile si incontrano decine e decine di testimonianze di ville, palazzi e dimore che spaziano dal Quattrocento al Settecento. Dalle dimore signorili alle porte della città di Treviso, alla barchessa di Villa Badoer a Morgano, da Cà Marcello e Villa Cornaro (UNESCO) fino alla spettacolare Villa Contarini con la piazza antistante, a Piazzola sul Brenta, le Ville Venete rappresentano la testimonianza principale della lunga dominazione della Serenissima Repubblica sul comprensorio, e sono vere e proprie fabbriche del loro tempo. Offrono ampi giardini e parchi arricchiti da interessanti specie botaniche e alberi secolari;



gli interni affrescati, presenti nella maggior parte di queste dimore, completano l’esperienza di visita.

- **Medioevo e luoghi della devozione:** emerge chiara anche l’impronta medievale: è un’espressione visibile in alcuni manufatti che disegnano il volto dei borghi. L’epoca medievale emerge chiara attraverso le numerose testimonianze di fede e devozione: chiese, oratori, capitelli riflettono la storia delle sue comunità. I Santuari Antoniani di Camposampiero sorgono sui luoghi santificati dalla presenza di S. Antonio nell’ultimo mese di vita.
- **Didattica e cultura:** I borghi attraversati dalla ciclovia accolgono piccoli, grandi centri di diffusione culturale aperti con regolarità al pubblico. La città di Treviso ospita importanti raccolte presso il Museo Bailo e il Museo Santa Caterina, sono presenti anche un Museo di Civiltà contadina a Campo San Martino e il Museo delle Campane a Montegalda, una delle più grandi raccolte in Europa.

4.2 Analisi degli Utenti

La ciclovia Treviso-Ostiglia è frequentata da una vasta gamma di utenti, che include:

- **Ciclisti locali e pendolari:** una buona parte degli utenti della ciclovia tra Treviso e Montegalda è rappresentata da ciclisti locali e pendolari che utilizzano il percorso per spostamenti quotidiani. Questo segmento richiede infrastrutture ben mantenute e sicure, con accessi facilitati ai centri urbani.
- **Turisti e cicloturisti:** la ciclovia attrae anche un numero crescente di turisti, sia italiani che stranieri, interessati a esplorare il paesaggio rurale e le attrazioni culturali della regione. Questi utenti richiedono informazioni adeguate, segnaletica chiara, e servizi di supporto come punti di ristoro e alloggi.

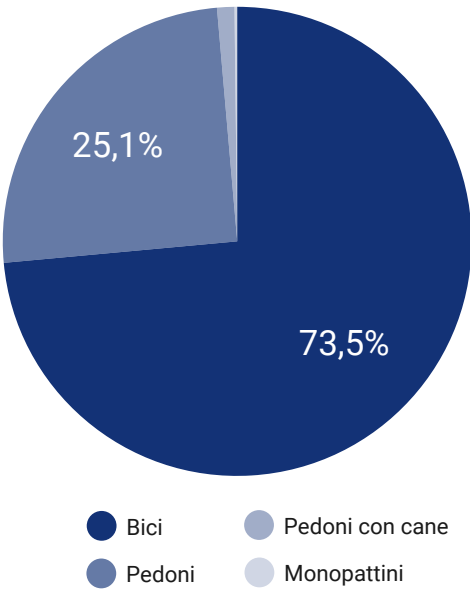
- **Famiglie e utenti ricreativi:** durante i weekend e le festività, la ciclovia è frequentemente utilizzata da famiglie e gruppi ricreativi. Questi utenti necessitano di un percorso sicuro, con tratti ben ombreggiati e aree di sosta regolari.
- **Atleti e appassionati di ciclismo,** che utilizzano il tracciato per allenamenti o per escursioni giornaliere. In questo gruppo di utenti si colloca infatti il “sottogruppo” che rappresenta la fetta maggiore dell’utenza della ciclovia, che sono i ciclisti amatori che percorrono la ciclovia per escursioni giornaliere.
- **Escursionisti a piedi,** perlopiù abitanti dei territori limitrofi, che usano la ciclovia per passeggiate, da soli, in compagnia, col cane.

Esigenze degli Utenti

- **Sicurezza:** Tutte le categorie di utenti richiedono elevati standard di sicurezza. Questo include la necessità di una superficie stradale priva di ostacoli, una segnaletica chiara e visibile, e un’illuminazione adeguata nelle aree più frequentate e nei punti critici.
- **Comfort e Servizi:** Gli utenti apprezzano la presenza di aree di sosta, fontane per l’acqua potabile, servizi igienici e punti di riparazione per le biciclette. La disponibilità di questi servizi lungo il percorso migliora significativamente l’esperienza complessiva.
- **Informazione e Segnaletica:** Un sistema di segnaletica efficace è fondamentale per orientare gli utenti e fornire informazioni su distanze, direzioni, e punti di interesse. Inoltre, la presenza di pannelli informativi che descrivono la storia e le caratteristiche naturali della ciclovia può arricchire l’esperienza dei turisti.

Andando ad approfondire le diverse tipologie di utenti e le relative esigenze e percezioni, le figure 4.2 e 4.3 mostra come prevalgano nettamente gli utenti in bicicletta, ma è significativa anche la presenza di pedoni.

Mezzi utilizzati dagli utenti



Mezzi di trasporto

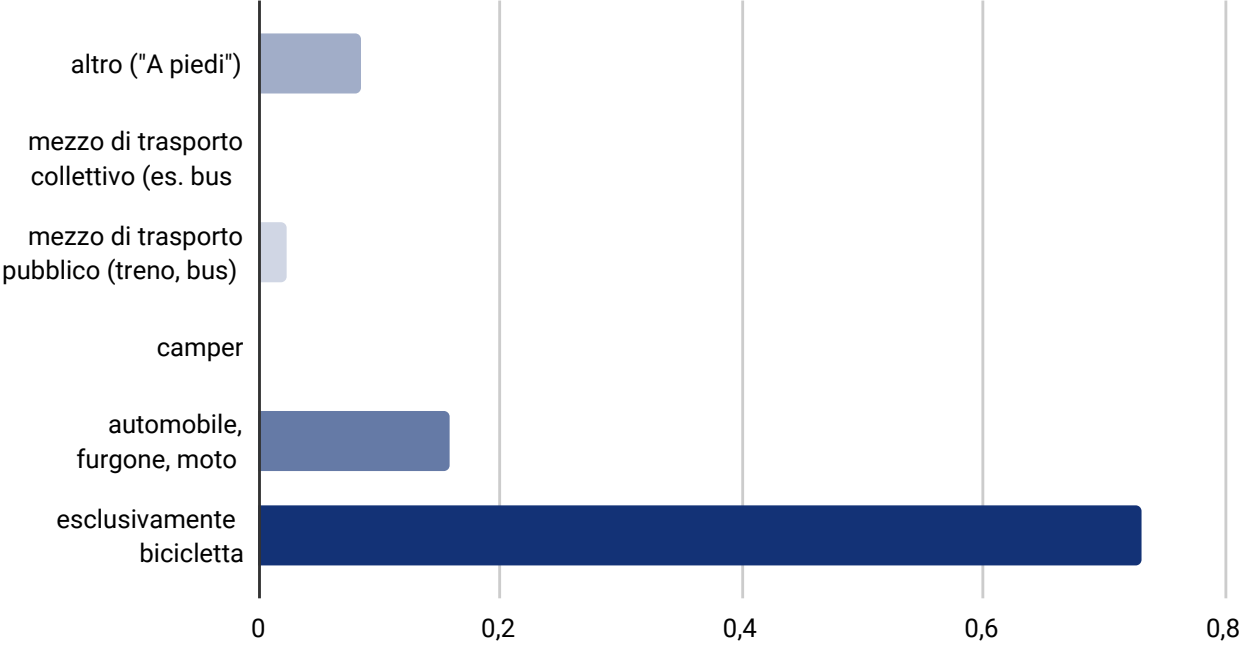


Figura 4.2 – Mezzi utilizzati dagli utenti della ciclovia e composizione dei gruppi (Fonte: indagine 2024)

Tra i ciclisti, nella figura 4.1 si può osservare il tipo di bici impiegato, per individuare diverse tipologie: è significativa la quantità di essi che percorre la ciclovia con bici da corsa o gravel (28% la somma delle due), ovvero biciclette utilizzate solitamente per escursioni sportive, a velocità mediamente elevate. A questa tipologia di utenti, va sommata una parte di

quelli circolanti con MTB, anch’essa usata da alcuni per escursioni sportive/allenamenti, ma non è stato possibile distinguere chiaramente questi da quelli che mantengono invece velocità più moderate. È interessante anche osservare la percentuale del 18% complessivo di bici da viaggio osservate, distinte in quanto attrezzate per il cicloturismo (con borse).

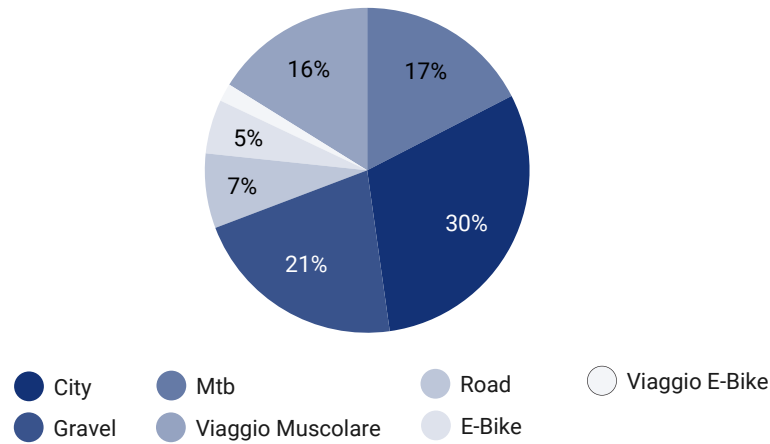


Figura 4.3 – Tipologie di biciclette impiegate dai ciclisti sulla ciclovía (Fonte: indagine 2024)

Il dato sull’attività svolta (figura 4.4) indica l’allenamento, insieme all’escursione giornaliera, come le due attività principali, con una durata di mezza giornata circa, mentre la pista rimane ancora poco utilizzata per gli spostamenti quotidiani (meno del 5% degli utenti intervistati). Rispetto a questo, potrebbe influire il periodo in cui si è svolta l’indagine, tra

giugno e luglio, periodi solitamente molto caldi che scoraggiano l’uso della bici per andare al lavoro o per altri piccoli spostamenti quotidiani. Tuttavia, va anche detto che nelle 6 giornate di campionamento, le temperature sono sempre state inferiori alla media, e decisamente piacevoli.

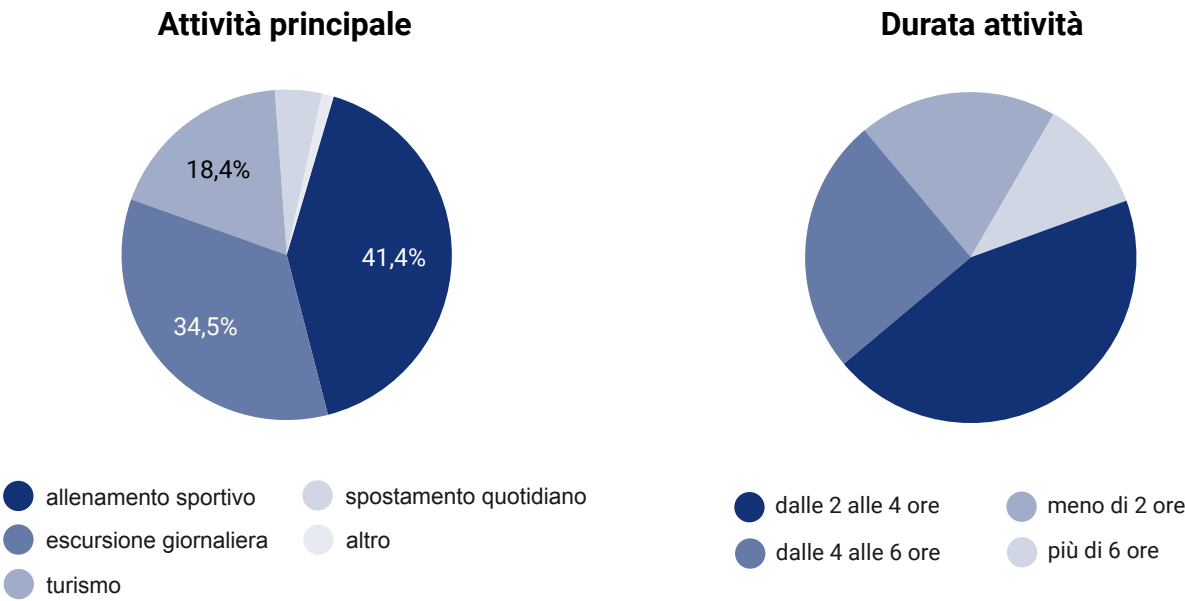


Figura 4.4 – Attività svolte dai frequentatori della ciclovía (Fonte: indagine 2024)

Questo dato va letto insieme a quello sulla motivazione (Figura 4.5), da cui risulta come “riposo e relax” e “scoperta” siano le due principali motivazioni che portano gli utenti sulla ciclovía, sia quelli che vi

accedono per la prima volta, sia chi vi torna più volte. Anche questa indicazione conferma una scarsa presenza sulla pista di utenti che vi transitano per semplice spostamento quotidiano.

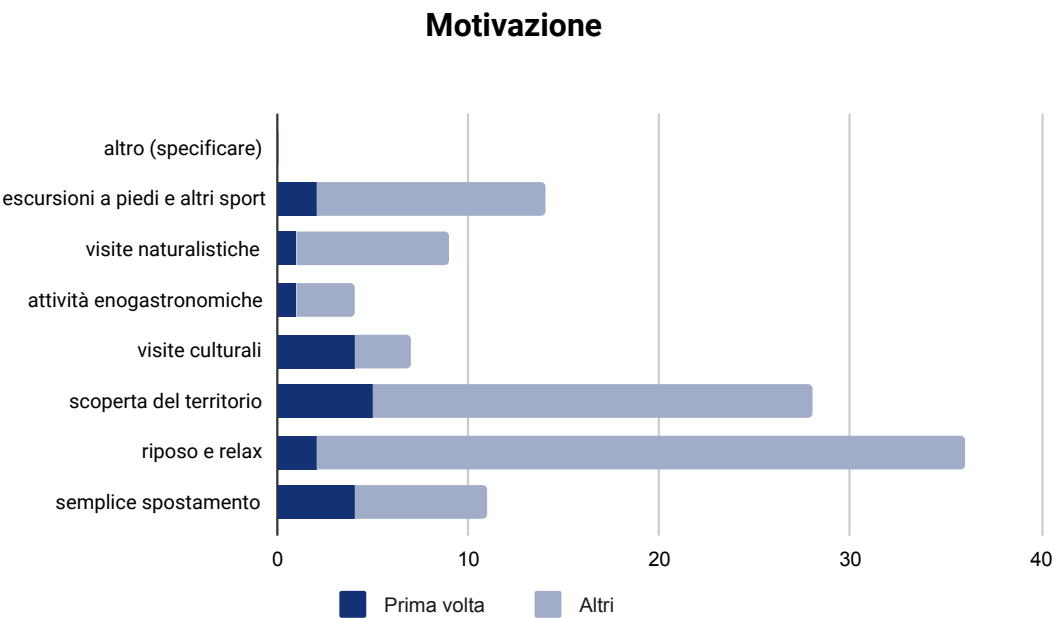


Figura 4.5 - Motivazione degli utenti della ciclovía

Infine, alle persone intervistate è stata chiesta anche una valutazione sugli aspetti qualitativi della ciclovía (rappresentata nella figura 4.6), con la classica domanda: “Come valuta i seguenti aspetti relativamente a questa ciclovía?” Le risposte, a crocette, su una scala likert con 4 gradi di soddisfazione da “per

nulla soddisfacente” a “molto soddisfacente”, mostrano una soddisfazione generalmente abbastanza buona. Alcuni aspetti hanno ricevuto valutazioni più critiche: i servizi a supporto dei ciclisti, la manutenzione e la qualità della pavimentazione.

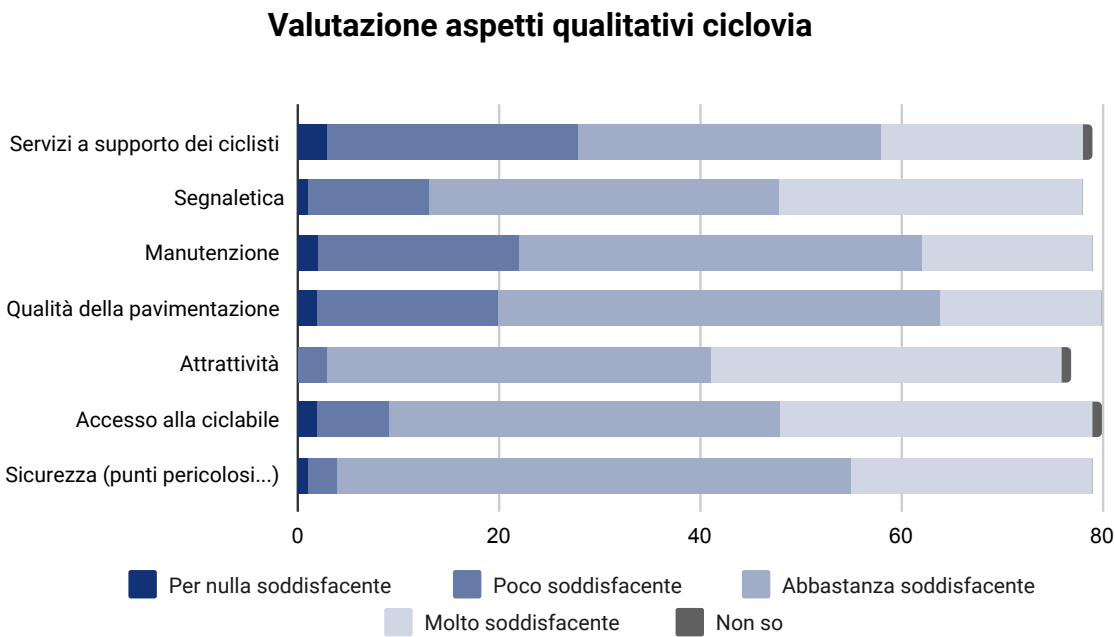


Figura 4.6 - Valutazione degli aspetti qualitativi della ciclovía

Valutazione Ambientale

Lungo la pista ciclabile, per tratti omogenei anche piuttosto lunghi, si è sviluppato un “bosco lineare”, ovvero una fascia di vegetazione di larghezza variabile da 10-20 metri a 50-60 metri, caratterizzata da un piano dominante popolato da varie specie arboree, alcune tipiche della zona (olmo, acero campestre, pioppo, farnia) con una estesa presenza di robinia, specie alloctona tipicamente presente lungo le tratte ferroviarie. La composizione di questa fascia consente, a tutti gli effetti, di considerarla “bosco”, secondo la definizione normativa, proprio per la continuità, benché vi siano tratti ove la larghezza è esigua. In ragione di questo, nonché della evidente necessità di provvedere a una gestione mirata della componente arborea, la Provincia di Padova si è dotata di un piano di gestione del bosco lineare, per il tratto di propria competenza (circa 35 km, quindi circa il 60% di tutto il tratto gestito dal SG) redatto da uno studio di professionisti forestali, al quale si rimanda per tutto ciò che concerne questi aspetti. **Sarà premura del SG, nell'esercizio delle proprie funzioni e attività, coordinarsi con la Provincia di Padova (e viceversa) affinché il piano di gestione forestale e il piano di gestione della ciclovia possano procedere in maniera sinergica e armonizzata.**

- **Flora e Fauna:** Il tratto della ciclovia tra Treviso e Montebelluna attraversa aree di significativa rilevanza ecologica, tra cui zone umide, boschi e campi agricoli. È essenziale monitorare l'impatto della

ciclovia sulla flora e fauna locale, adottando misure di conservazione come la creazione di corridoi ecologici e la protezione di habitat sensibili.

- **Impatto del Traffico Ciclistico:** Sebbene il traffico ciclistico abbia un impatto ambientale significativamente inferiore rispetto al traffico motorizzato, la gestione di un flusso crescente di ciclisti richiede attenzione per evitare il degrado dei sentieri e la disturbo della fauna selvatica, soprattutto nelle aree naturali protette.

- **Inquinamento e Rifiuti:** La gestione dei rifiuti lungo la ciclovia è cruciale per mantenere l'ambiente pulito e preservare la qualità estetica del percorso. È necessario predisporre punti di raccolta differenziata dei rifiuti e promuovere campagne di sensibilizzazione tra gli utenti.

Opportunità per la Conservazione Ambientale

- **Promozione della Biodiversità:** Lungo il percorso ciclabile ci sono opportunità per promuovere la biodiversità attraverso la piantumazione di specie vegetali autoctone, la creazione di stagni e zone umide per favorire la fauna locale, e l'installazione di nidi artificiali per uccelli e pipistrelli.

- **Educazione Ambientale:** La ciclovia può servire come un'importante risorsa educativa, offrendo programmi per le scuole e attività per sensibilizzare i cittadini sull'importanza della conservazione dell'ambiente naturale.



La Treviso-Ostiglia nel futuro

5.1. La Treviso - Ostiglia nel 2027: una visione condivisa

05



La direzione di sviluppo per la Treviso-Ostiglia che viene presentata in questo capitolo rappresenta non solo un orientamento per il futuro, ma ha ispirato comunque l'impostazione di tutto il piano.

In sintesi, la visione per il 2027 è quella di avere una ciclovía “viva”, ben gestita e sicura, che continui a rappresentare un'infrastruttura chiave per il trasporto sostenibile ed un'opportunità per il turismo, l'economia locale e la coesione sociale. Si mira a creare un'infrastruttura intermodale e multifunzionale che migliori il territorio, promuova la salute e la sostenibilità e sia apprezzata e rispettata da residenti e visitatori.

Quali sono le azioni chiave da mettere in atto per realizzare questa visione?

Per realizzare questa visione entro il 2027, sono state individuate alcune azioni strategiche:

- **Regolamentazione e manutenzione:** creare norme per l'uso della ciclovía che consentano sicurezza e pari opportunità per tutti i fruitori, gestire la manutenzione regolare, e aumentare la presenza di cestini per rifiuti e servizi igienici lungo il percorso.
- **Educazione e sensibilizzazione:** promuovere l'educazione all'uso della ciclovía, in particolare per quanto riguarda la gestione dei rifiuti e il rispetto per l'ambiente. Includere campagne di sensibilizzazione per i residenti, anche per consentire una più corretta comprensione dell'importanza dell'infrastruttura verde, della sua gestione e dei benefici che essa garantisce alle persone.
- **Implementazione della comunicazione agli utenti:** installare sistemi digitali e agili per la comunicazione sul percorso, come il posizionamento di QR codes per facilitare la navigazione e fornire informazioni turistiche su attrazioni, percorsi alternativi, e servizi disponibili.
- **Integrazione con altre ciclovie:** implementare il collegamento della ciclovía con le altre piste ciclabili della regione (così come con altri progetti coerenti, come il progetto Greentour) per aumentare la fruibilità rete ciclabile e migliorare l'attrattività per turisti e ciclisti locali.
- **Miglioramento delle infrastrutture e dei servizi di supporto:** lavorare sull'integrazione, il miglio-



ramento e il posizionamento di nuove strutture e servizi di supporto, come segnaletica (per i servizi e le attrazioni), stazioni di ricarica e punti informativi, per rendere l'esperienza sulla ciclovía più completa, agevole e sicura.

Per una più approfondita comprensione delle azioni suggerite, si riporta nel sottocapitolo seguente il dettaglio degli elementi che compongono la visione e delle azioni proposte per realizzarla, così come sono stati presentati dai partecipanti agli incontri del 4 e del 28 ottobre, al termine dell'attività facilitata per fare emergere proprio queste indicazioni.

5.1 La Treviso - Ostiglia nel 2027: una visione condivisa

La vision sopra sintetizzata è stata delineata prima di tutto dal SG, forte dei suoi 3 anni di esperienza “ufficiale”, cui si sommano i 6 (7) precedenti la DGR, in cui comunque ha esercitato questa funzione. Il SG, che nel corso della sua esperienza non ha mai smesso di mantenere un rapporto stretto e costante di confronto con gli stakeholders, ha consolidato il proprio orientamento rivolgendosi in maniera mirata e strutturata, ancora una volta (anzi, due), ai propri stakeholders, nei due incontri partecipativi del 4 e del 28 ottobre 2024, dedicati rispettivamente agli operatori turistici ed agli enti pubblici. Le indicazioni emerse da questi due incontri hanno sostanzialmente rafforzato la vision del SG, integrandola con alcuni ulteriori elementi.

L'incontro con gli operatori turistici e con i gestori dei servizi presenti lungo la ciclovía è stato partecipato da 29 persone, che hanno contribuito con impegno ed entusiasmo, apportando le indicazioni schematizzate nella tabella 5.1.

Elementi che configurano la visione della Treviso-Ostiglia nel 2027	Le azioni possibili per metterla in atto
INFRASTRUTTURA Treviso-Ostiglia una ciclovía sicura, affidabile, accessibile e inclusiva.	• Presenza di Servizi di assistenza in caso di imprevisti • Possibilità di accesso di ambulanze/elicotteri per emergenze • Presenza di Cartellonistica e info multilingua • Implementazione della comunicazione digitale e cartacea • Posizionamento di postazioni per la ricarica elettrica diffuse • Installazione di illuminazione per la sicurezza notturna • Rimozione delle barriere architettoniche • Attivazione di collegamenti con bus e servizi di mobilità pubblica • Manutenzione regolare • Migliorare la segnaletica orizzontale e verticale • Sistemazione aree di sosta + videosorveglianza
ECONOMICO Migliorare la presenza (quantità) e l'accessibilità (indicazioni) dei servizi lungo la ciclovía, in particolare ristori e servizi per la fruizione intermodale (il "ritorno").	• Migliorare il collegamento tra i vari punti della ciclovía • Assicurare la visibilità per le esperienze e i servizi sempre disponibili lungo la ciclovía • Consentire il posizionamento della cartellonistica che indica le strutture, anche prevedendo un contributo privato
NATURA Preservare e migliorare e valorizzare il patrimonio verde (Bosco lineare)	• Impianto di specie diverse e miglioramento della biodiversità • Arricchire con orto botanico
GOVERNANCE Coinvolgere anche i fruitori della ciclovía per condividere obiettivi chiari e responsabilità di cura attraverso attenzioni e azioni concrete.	• Prevedere campagne di rilevamento regolari (con questionari di gradimento) • Censire i servizi esistenti • Identificare e migliorare le aree dove mancano i servizi
SOCIALE Una ciclovía che rinforza i legami (→ fare rete tra operatori e con i fruitori), coinvolge i residenti (→ Condivisione delle progettualità con la comunità locale: custodi delle tradizioni) e offre opportunità di vita sociale (la fruizione stessa, ma anche gli eventi)	• Raccontare la storia della ciclovía attraverso fotografie storiche • Realizzare un "museo diffuso delle tradizioni", che consenta una lettura del paesaggio "che parla" (• Recuperare i caselli per realizzare punti di aggregazione, narrazione e servizi • Portare avanti l'organizzazione del Festival

Nel corso dell'incontro del 28 ottobre 2024, con gli enti pubblici, sono emerse indicazioni in parte coincidenti, in parte ulteriori, rispetto a quelle fornite dagli operatori privati. In ogni caso, è importante notare che non si sono registrate posizioni divergenti o contrastanti. Rispetto all'incontro con gli operatori privati, a questo secondo gruppo di stakeholders è stata posta una domanda introduttiva, con lo scopo di invitarli ad adottare il punto di vista dell'interesse pubblico, che in effetti i partecipanti rappresentavano, in qualità di amministratori e tecnici di enti pubblici. All'inizio della discussione, è stato loro chiesto: **"Ad oggi, cosa rappresenta la ciclovía per la comunità?"**

In sintesi, le risposte hanno confermato quanto ben compreso e interpretato dal SG, ovvero che la ciclovía rappresenta un'importante opportunità per la comunità, che offre diversi servizi per target differenti:

- **Connessione e servizio locale:** è vista come un vero e proprio servizio di collegamento per resi-

denti e visitatori.

- **Turismo e opportunità economiche:** la ciclovía attrae turisti, creando opportunità per il turismo e per l'economia locale, e aumenta il valore del territorio circostante.
- **Spazio per attività ricreative e sportive:** la ciclovía è un itinerario ciclo-pedonale accessibile a pedoni e ciclisti, e promuove di fatto lo svolgimento di attività sportive e ricreative.
- **Rete di percorsi:** rappresenta una valida alternativa o un collegamento ad altri circuiti ciclabili, con i quali si può facilmente collegare.

dopo aver messo a fuoco ciò che la ciclovía rappresenta per le comunità attraversate dal suo tracciato, come per il gruppo degli operatori privati, si è passati alla discussione della visione futura per la ciclovía, da riferire al 2027, che è stata articolata in tre aree principali:



A. Infrastruttura

Manutenzione: Una regolare manutenzione dell'infrastruttura è considerata cruciale. Questo include la riparazione della pavimentazione, la pulizia dei sentieri, e la rimozione di eventuali ostacoli. Alcuni tratti richiedono una nuova pavimentazione, passando ad asfalto o materiali più sicuri rispetto allo sterrato ancora presente.

Sicurezza e intersezioni: La ciclovía viene spesso attraversata da strade. L'obiettivo è quello di intervenire per segnalare adeguatamente e/o rallentare la viabilità degli autoveicoli, in modo da rendere sicure queste intersezioni.

Segnaletica e QR Code: una segnaletica chiara e visibile è essenziale per orientare i ciclisti e segnalare punti di interesse. Inoltre, l'uso di QR code lungo il percorso permette di accedere facilmente a mappe digitali, informazioni turistiche e indicazioni per percorsi alternativi, aumentando l'interattività e l'esperienza del viaggio.

Intermodalità: uno degli obiettivi principali è rendere la ciclovía facilmente accessibile e integrata con altri mezzi di trasporto pubblico, come autobus e treni. Questo permetterà agli utenti di combinare

diversi mezzi di trasporto per i loro spostamenti, ad esempio usando la ciclovía per arrivare a una stazione e poi continuare il viaggio in treno, oppure usare questi mezzi per rientrare al punto di partenza, per chi vi svolge escursioni giornaliere. L'idea è di individuare e/o sviluppare fermate di interscambio, che rendano semplice per i ciclisti proseguire verso altre destinazioni senza l'uso dell'auto.

Servizi igienici: aumentare la disponibilità di servizi igienici lungo il percorso per migliorare il comfort degli utenti e mantenere pulito il percorso.

Punti di sosta e palestra della salute: si preveda l'installazione di aree di sosta attrezzate lungo la ciclovía, compresa una "Palestra della Salute" all'aperto nella zona di Treviso, per incoraggiare l'attività fisica e il benessere. Questi punti offrirebbero spazi per il riposo, esercizi e interazioni sociali, rendendo ancor più la ciclovía un luogo d'incontro per la comunità.

Connessione con altri percorsi: l'obiettivo è creare/migliorare i collegamenti con altre ciclovie regionali, per formare una rete ciclabile continua e integrata. Questo aumenterà la fruibilità della ciclovía, rendendo possibile percorsi ciclistici più lunghi e agevolando l'accesso a diverse zone di valenza turistica della regione.



B. Sviluppo economico e promozione del territorio

Punti di ristoro e stazioni in disuso: per incentivare l'uso della ciclovía e creare nuove opportunità economiche, si preveda di aumentare i punti di ristoro lungo il percorso, come bar e aree di picnic, ad esempio recuperando le altre stazioni ferroviarie in disuso (non già riqualificate) come spazi per attività commerciali e di servizio ai ciclisti.

Promozione delle attrazioni turistiche: per valorizzare ulteriormente le attrazioni turistiche lungo il

percorso, si lavori a una comunicazione efficace che renda riconoscibili e accessibili questi luoghi lungo il percorso, quindi incentivi i visitatori a esplorare le bellezze del territorio. Segnaletica, mappe e QR code aiuteranno a far conoscere queste attrazioni.

Strategie di comunicazione: si propone di aumentare le campagne informative, eventi e collaborazioni con enti turistici locali per promuovere la ciclovía come attrazione locale, con l'obiettivo di incrementare il flusso turistico e sostenere l'economia locale.



C. Sociale e cambiamento culturale

Decoro e pulizia: l'aspetto estetico e la pulizia della ciclovía sono considerati aspetti essenziali per valorizzare il territorio. Si propone di intensificare gli sforzi per mantenere l'ambiente pulito, con regolari interventi di pulizia e sensibilizza-

zione dei residenti per creare una cultura del rispetto verso questi spazi.

Cambiamento della mentalità locale: è importante incoraggiare una maggiore partecipazione e responsabilità da parte dei residenti, promuovendo una mentalità favorevole all'uso della bicicletta e alla

mobilità sostenibile. Campagne educative e iniziative nelle scuole e nelle comunità locali potrebbero rafforzare la consapevolezza dell'importanza della ciclovía e del rispetto per l'ambiente.

Accessibilità per tutti: rendere la ciclovía accessibile e sicura per ogni tipo di utente, dalle famiglie con bambini agli anziani, è una priorità. L'idea è di creare un'infrastruttura inclusiva che possa essere utilizzata in modo sicuro e piacevole da tutta la popolazione. Ad oggi, il target misto che usa la ciclovía crea dei problemi di convivenza tra i diversi attori e diverse velocità alla quale la si utilizza (ad esempio la conflittualità d'uso tra ciclisti sportivi/gravel e bambini in bici).



Indicazioni gestionali per la dimensione turistica

- 6.1. Governance turistica
- 6.2. Dati turistici ufficiali
- 6.3. Organizzazione dei servizi e dei prodotti
- 6.4. Comunicazione, promozione e commercializzazione
- 6.5. Monitoraggio e Valutazione dell'Impatto Turistico



06

In questo capitolo, si esploreranno le strategie per gestire la ciclovia Treviso-Ostiglia come prodotto turistico e come infrastruttura chiave per le destinazioni turistiche che attraversa. La gestione del percorso come prodotto turistico richiede un approccio integrato che consideri la promozione, l'accessibilità e l'offerta di servizi di qualità, il tutto mantenendo l'approccio rigenerativo che è stato inquadrato nel capitolo 3.

La prima indicazione utile al fine di gestire correttamente la dimensione turistica della pista riguarda il rapporto tra prodotto e destinazione turistica. Il cicloturismo infatti è un segmento di mercato che si caratterizza per essere una forma di turismo territoriale, ovvero per prendere forma richiede la collaborazione di molteplici locali e l'organizzazione della filiera turistica in destinazione. Inoltre, la complessità del cicloturismo è data dalla specializzazione dei diversi target, che richiedono servizi curati per quanto riguarda la ricettività, la ristorazione, i noleggi di biciclette ed attrezzature, gli accompagnamenti, l'orientamento, la sicurezza, i trasporti intermodali, la fruibilità e la sicurezza dell'infrastruttura.

Il piano di gestione tiene dunque in considerazione il rapporto tra il presidio turistico del Camposampierese, riconosciuto come Marchio d'Area all'interno dell'OGD Padova, e le sinergie che il Soggetto Gestore ha attivato per garantire la vitalità del prodotto, coinvolgendo tutte le destinazioni organizzate attraversate dalla pista: l'OGD di Treviso con il suo Parco, l'OGD di Padova e i suoi comuni rurali dell'Alta Padovana, l'OGD di Vicenza con l'associazione dei comuni dell'Area berica, fino alle associazioni locali attive all'interno dell'OGD Verona.

La governance di una ciclovia di rilevanza regionale richiede competenze specialistiche, una visione strategica e un approccio collaborativo. L'esperienza dimostra che strutture organizzative stabili, come i marchi d'area, facilitano il dialogo tra territori e attori locali, migliorando la coerenza degli interventi.

Da questo punto di vista, l'Ufficio Turistico della Federazione dei Comuni del Camposampierese (FCC), in qualità di cuore operativo del Soggetto Gestore, rappresenta un modello virtuoso di amministrazione di progetti anche complessi e la disponibilità di lavorare a servizio di altri Enti. La funzione di back-office dell'Ufficio Turistico è il motore gestio-

nale, poiché coordina azioni concrete che rafforzano l'identità turistica, assicurando coerenza e sinergia nelle progettualità intraprese. Questo ruolo, consolidato negli anni grazie a una profonda conoscenza del territorio e delle sue dinamiche, è stato ulteriormente valorizzato attraverso l'organizzazione in Marchio d'Area. Tale struttura ha permesso un dialogo costante con l'OGD di riferimento, contribuendo a una pianificazione turistica condivisa e orientata verso obiettivi di lungo periodo.

Un esempio significativo del valore strategico di questo approccio è il processo di rebranding avviato dall'Ufficio Turistico della Federazione nel periodo post-Covid, che ha segnato un'evoluzione nell'identità turistica del territorio. Il passaggio dal Marchio d'Area "Valle Agredo" alla nuova denominazione Camposampierese – nel cuore del Veneto ha richiesto un attento lavoro di analisi dei valori territoriali e di ripensamento dell'immagine coordinata. Questo processo non solo ha reso l'identità del Camposampierese più riconoscibile e aderente alla geografia, ma ha anche risposto in modo mirato alle nuove esigenze del mercato turistico, dimostrando una capacità di adattamento e visione strategica che è essenziale per la competitività.

La capacità gestionale dell'Ufficio Turistico si riflette anche nella promozione della ciclovia Treviso-Ostiglia come prodotto leader e nella sua integrazione con servizi ed eventi tematici. Tali azioni hanno arricchito l'esperienza dei visitatori e rafforzato il dialogo con le realtà locali. Grazie alla professionalità interna, l'Ufficio Turistico è stato in grado di sviluppare strumenti di comunicazione, creare reti di operatori e instaurare sinergie con enti pubblici e privati.

Di seguito si presentano gli elementi che compongono la dimensione turistica della ciclovia, in maniera molto schematica.

Strutture di accoglienza e supporto

- **Aree di sosta e punti di servizio:** oltre a mantenere quelle esistenti, nel corso del triennio di gestione si punterà a stimolare la creazione di ulteriori aree di sosta attrezzate lungo la ciclovia, con servizi igienici, aree picnic, punti di ricarica per e-bike e officine per la riparazione delle biciclette, puntando in particolare alla rigenerazione degli ex caselli ferroviari. Alcuni di questi sono già stati trasformati in servizi per i cicloturisti ("Casello 104" a Morgano, oppure l'Hub

Cicloturistico Casello di Barbano a Grisignano di Zocco), e ce ne sono molti altri lungo il tracciato.

- **Servizi di noleggio e assistenza biciclette:** si continuerà a stimolare lo sviluppo di una rete di punti di noleggio biciclette e servizi di assistenza, incluse e-bike, per rendere l'esperienza accessibile a tutti i tipi di utenti e facilitare l'uso della ciclovia per i turisti. Oggi questo tipo di servizi esistono in provincia di Treviso, mentre non sono disponibili né nel tratto padovano né in quello vicentino.

- **Strutture ricettive:** il SG ha individuato 93 strutture ricettive entro una distanza massima di 3 km dal tracciato della ciclovia, tra hotel, locande, agriturismo, ostelli, affittacamere e case religiose di ospitalità. Queste strutture sono mappate e si può accedere alla prenotazione delle camere direttamente dal sito www.ciclabile-treviso-ostiglia.it, grazie all'implementazione del sistema DMS regionale.

Offerta di esperienze cicloturistiche, attività tematiche e pacchetti dinamici

- **Offerta integrata per cicloturisti:** il SG stimolerà la creazione di pacchetti turistici dinamici che combinano l'uso della ciclovia con visite a siti culturali, degustazioni enogastronomiche e soggiorni in agriturismi o hotel bike-friendly.

- **Eventi e attività speciali:** si continuerà a organizzare l'evento annuale lungo la ciclovia, il Treviso-Ostiglia Fest, come approfondito più avanti, per attrarre visitatori e promuovere la ciclovia come destinazione vivace e dinamica.

Integrazione con le attrazioni locali e culturali

È importante mettere a fuoco strategie per integrare la ciclovia con le attrazioni locali e culturali dei comuni attraversati, aumentando il suo valore come percorso turistico.

Connessioni con punti di interesse culturale e naturale

- **Segnalazione di itinerari tematici:** creare e promuovere itinerari tematici lungo la ciclovia che colleghino attrazioni culturali (come ville venete, chiese storiche) e naturali (parchi regionali, riserve naturali), fornendo ai cicloturisti una guida dettagliata delle tappe e dei punti di interesse.

- **Partnership con musei e siti storici:** collaborare con musei locali, siti storici e altre attrazioni cultu-

rali per offrire sconti o ingressi gratuiti ai cicloturisti che utilizzano la ciclovia, incentivando così la visita delle attrazioni locali.

Promozione dell'enogastronomia locale

La pista ciclabile rappresenta un'ottima opportunità anche per far scoprire e quindi promuovere i prodotti eno-gastronomici dei territori attraversati. Sia i cicloturisti in viaggio, che i numerosissimi fruitori della pista per escursioni giornaliere, sia i ciclisti che i pedoni, si tratta di utenti che ricercano e apprezzano i prodotti enogastronomici locali.

Nell'ambito dell'iniziativa di ripensamento del marchio d'area Camposampierese, è significativa la progettualità dei **prodotti Ambassador**, autentici testimoni dell'attaccamento alla terra, della ricerca di ricette genuine, dell'attenzione alla filiera corta e dell'amore per la trasformazione di ingredienti semplici in ricette dal sapore genuino. I prodotti Ambassador sono l'espressione autentica della terra del Camposampierese, selezionati con rigore scientifico, certificazioni aziendali e attenzione alla sostenibilità. Essi mettono in risalto, quando possibile, la storicità del mondo rurale e contadino, contribuendo al recupero delle tradizioni produttive locali.

La commissione ha individuato sette produttori distribuiti tra i Comuni del Camposampierese, con un totale di 35 prodotti. Tra di essi, spiccano prodotti freschi come latticini, insaccati e prodotti di quarta gamma, ingredienti attenti alla biodiversità come farina di mais cinquantino e farro, e prodotti trasformati quali marmellate, paste, biscotti, friabili e birre artigianali, facilmente riconoscibili grazie al loro distintivo Marchio.

Il progetto strategico sui prodotti ambassador potrebbe servire da riferimento per individuare ulteriori prodotti presso gli altri territori attraversati dalla ciclovia, con analogia metodologia, quindi poi organizzare percorsi enogastronomici che valorizzino i prodotti tipici del territorio anche grazie alla ciclovia.

Un altro spunto per migliorare la gestione della dimensione turistica della ciclovia è quello di provare a incentivare il coinvolgimento delle comunità locali nella promozione del cicloturismo attraverso mercati contadini, fiere locali e manifestazioni culturali che si svolgono in prossimità della ciclovia.

6.1 Governance turistica

Per governance turistica si intende quell'insieme di regole e processi volte ad organizzare con autorità, gestire e controllare le complesse dinamiche che garantiscono e migliorano le funzioni di accoglienza, informazione, ospitalità, progettazione, realizzazione e cura dell'offerta turistica, comunicazione e promo-commercializzazione. La governance di una destinazione, che trova concretezza in un riconoscimento formale di enti partecipati da componenti pubblici e privati, costituisce la base delle azioni di *destination management* e *destination marketing*.

L'organizzazione turistica mette in pratica gli approcci del destination management in coerenza con il quadro normativo regionale.

Data l'importanza del rapporto fra prodotto turistico territoriale e la destinazione, il piano nel presente capitolo fa chiarezza dei diversi livelli di governance turistica e spiega il funzionamento organizzativo del Marchio d'Area Camposampierese coordinato dal SG.

6.1.1 Sistema e funzionamento della governance turistica

La Legge Regionale 11 del 2013 ha introdotto il concetto di destinazione turistica ed ha individuato nelle Organizzazioni di Gestione di Destinazione (OGD) i soggetti attuatori delle politiche turistiche.

Nel padovano queste indicazioni hanno stimolato la costituzione di due OGD: Terme e Colli Euganei e Padova. La costituzione e il rafforzamento del Marchio d'Area Valle Agredo prima e Camposampierese più ha consentito al territorio della FCC di poter aderire all'OGD Padova con il duplice scopo di attuare su scala locale le politiche regionali applicate a info-accoglienza, diffusione del DMS, assistenza alle imprese del territorio per l'attuazione delle politiche di coesione FESR e dall'altro di portare il proprio contributo per la costituzione dell'offerta turistica del marchio Padova. La Treviso Ostiglia è un prodotto promosso dalla destinazione Padova, in sinergia con i canali del marchio Camposampierese, al quale viene riconosciuto il compito di soggetto gestore.

La governance turistica locale si articola quindi su



più livelli. Esiste l’Organizzazione di Gestione della Destinazione con i suoi organismi di consultazione e decisione, ai quali la FCC partecipa attivamente ed esiste un tavolo del turismo interno alla FCC con lo scopo di dare la direzione e il controllo dello sviluppo turistico nel territorio.

Il Camposampierese è un marchio d’area turistico compreso all’interno della più ampia destinazione Padova perché ha una soggettiva giuridica ed una operatività data dalla Federazione e dal personale formato offerto dall’azienda partecipata ASI. L’organismo ha una garanzia di finanziamento grazie ad un regolamento condiviso dai comuni per l’uso dell’imposta di soggiorno con finalità turistiche, dispone di un piano strategico, di un piano operativo, di una immagine coordinata. Anche sul fronte digitale il territorio della Federazione ha lavorato per affinare l’uso di un unico Destination Management System (DMS), di un sito di destinazione, di un sito tematico per il prodotto Treviso Ostiglia e del presidio dei canali dei social network.

L’operato del marchio d’area è orientato ad assecondare le necessità delle imprese turistiche del territorio, per questa ragione oltre ad avere una buona rappresentatività all’interno del tavolo del turismo, l’ufficio del turismo collega gli operatori tra di loro in gruppi operativi orientati ai diversi prodotti turistici anche attraverso un uso appropriato del DMS.

L’organizzazione turistica del Camposampierese è dunque il punto di forza che ha permesso al territorio di candidarsi come ente gestore della pista ciclabile e di esercitare questa funzione con competenza ed autorevolezza, introducendo per la prima volta in regione la figura del **route manager**, ovvero di un tecnico di destinazione che opera in maniera trasversale rispetto ai confini delle diverse destinazioni attraversate da una pista ciclabile ma al tempo stesso agisce in maniera verticale sul tematismo cicloturismo.

Per quanto la ciclovia attraversi un territorio che

non è solamente quello individuato per il marchio d’area “Camposampierese”, la Federazione dei Comuni del Camposampierese, è un ente dotato di competenza tecnica, amministrativa e turistica, capacità organizzativa e risorse, in grado di adempiere al ruolo di Soggetto Gestore per l’intero percorso della ciclabile. Esso, pertanto, assume un ruolo di coordinamento della gestione del prodotto turistico anche al di fuori del territorio afferente al proprio Marchio d’area.

Se consideriamo i nuovi tratti, inaugurati nel 2024, è interessante notare che nei Comuni vicentini attraversati dalla Treviso-Ostiglia, il percorso interseca un’altra ciclovia di valenza strategica regionale, individuata nella REV come E7 la “Riviera Berica”, per il quale è riconosciuto il terzo (su 3 totali nella regione) soggetto gestore, che è l’Associazione di Comuni IPA Area Berica. Il confronto con questo soggetto, così come quello con il secondo soggetto gestore riconosciuto dalla Regione del Veneto (la Provincia di Padova, per l’escursione E2) è già in corso e proficuo. Nella prospettiva di una gestione unitaria e coordinata dell’intera ciclovia Treviso-Ostiglia, è importante poter sviluppare una collaborazione con i presidi territoriali organizzati, ove presenti, perché è evidente che, più ci si allontana dall’area direttamente presidiata dal Soggetto Gestore (il Camposampierese) più il suo ruolo di gestione si complica, sia sul piano della manutenzione sia, e soprattutto, su quello della dimensione turistica.

Infine, sarà opportuno, per il SG, coinvolgere nella governance “allargata” della ciclovia anche soggetti che siano espressione dell’iniziativa privata (imprese, terzo settore e società civile), possibilmente rappresentativi di aggregazioni, come potrebbero essere reti di imprese turistiche o associazioni di categoria.

Le attività svolte dal SG, relativamente alla dimensione turistica della pista ciclabile, sono schematizzate e descritte nella tabella 6.1.

Macro Tema	Attività	Descrizione
Comunicazione online - offline	Gestione e aggiornamento sito web	Aggiornamento continuo del sito www.ciclabile-treviso-ostiglia.it con informazioni sui percorsi, eventi, servizi disponibili e novità. Contenuti curati dalla redazione del Soggetto Gestore.
	Gestione delle pagine social	Creazione di contenuti originali e gestione delle pagine social ufficiali della ciclovia (Facebook, Instagram), con risposte dirette ai commenti e messaggi degli utenti.
	Edizione della newsletter	Creazione e invio di una newsletter periodica con aggiornamenti su eventi, novità, iniziative e offerte legate alla ciclovia.
	Comunicazioni interne agli operatori	Invio di informazioni e aggiornamenti agli operatori turistici del territorio tramite mailing list dedicate.
	Gestione posta ordinaria e richieste e-mail	Risposta a richieste di informazioni turistiche inviate a info@ciclabile-treviso-ostiglia.it .
Marketing istituzionale	Partecipazione a fiere di settore	Presenza a fiere turistiche (es. Fiera del Cicloturismo).
	Sviluppo di un piano di destinazione	Definizione di strategie per aumentare la notorietà della ciclovia e attrarre nuovi target turistici.
	Promozione su riviste e video	Collaborazioni con media locali e nazionali per articoli e servizi sulla ciclovia; realizzazione di video promozionali e interviste.
	Creazione immagine coordinata	Sviluppo e aggiornamento di materiali grafici (logo, mappe, brochure, gadget) e gestione delle forniture promozionali.
	Gestione rapporti con giornalisti e troupe TV	Coordinamento di press tour e assistenza alle troupe televisive per la produzione di contenuti sulla ciclovia.
	Educational e press tour	Organizzazione e gestione di viaggi stampa per giornalisti, blogger, guide turistiche e operatori per far conoscere le potenzialità del percorso
Comunicazione coordinata con Regione Veneto	Edizione di mappe e pubblicazioni	Produzione e distribuzione di mappe e pubblicazioni ufficiali in collaborazione con la Regione Veneto, con focus sui percorsi, i servizi e le attrazioni lungo la ciclovia.
Gestione interoperativa	Collaborazione con uffici turistici	Coordinamento con altri uffici turistici locali per promuovere offerte integrate e scambiare informazioni sui flussi turistici.
	Utilizzo della piattaforma DMS	Inserimento e aggiornamento di dati sulla piattaforma regionale DMS per la gestione digitale delle informazioni turistiche in interoperabilità con gli altri uffici di competenza
Attività di animazione territoriale	Organizzazione di eventi tematici	Promozione di eventi come il “Treviso-Ostiglia FEST” per valorizzare il percorso e le comunità locali.
	Collaborazione con operatori locali	Coinvolgimento di strutture ricettive, punti ristoro e noleggiatori di biciclette per sviluppare offerte e pacchetti tematici.

Tabella 6.1 - Attività svolte dal SG, relativamente alla dimensione turistica della pista ciclabile.

6.1.2 Relazioni con gli stakeholders pubblici e privati

La FCC ha attivato relazioni con diversi portatori di interesse con varie modalità. Tra operatori pubblici i rapporti sono regolamentati da convenzioni ed accordi. Con la Regione del Veneto è attiva la convenzione che riconosce la FCC ente gestore della Pista Ciclabile Treviso Ostiglia, con OGD Padova, è attiva una sottoscrizione del protocollo che istituisce la creazione dell’organismo attuatore delle politiche turistiche del territorio, con gli operatori privati esistono delle relazioni informali ma consolidate con gli operatori del territorio. Queste sono favorite dalle associazioni di categoria e dalla condivisione di progetti concreti di organizzazione dei servizi di accoglienza e di promozione del territorio e dei prodotti turistici. Come accennato sopra, entrambe le macro-tipologie di stakeholders saranno rappresentate nel tavolo tecnico permanente, cui è assegnato un importante ruolo consultivo per la gestione.

6.1.3 La gestione tecnico-amministrativa degli aspetti turistici

La gestione tecnico-amministrativa degli aspetti turistici è eseguita dal personale tecnico ed amministrativo dell’ente gestore e prevede le seguenti attività:

- validazione, applicazione aggiornamento del piano di gestione;
- caricamento e aggiornamento dei dati e delle informazioni sul DMS;
- gestione del sito internet e dei social network;
- realizzazione ed aggiornamento del GIS relativo all’infrastruttura;
- individuazione di percorsi alternativi, in caso di interruzione della pista ciclabile;
- istruzione tecnica di autorizzazioni, concessioni, pareri, ordinanze;
- analisi e pubblicazione dei dati sui flussi (dai contabici), sugli incidenti, report sull’efficacia e gradimento dell’infrastruttura;

- fornitura di dati ed informazioni a soggetti esterni;
- coordinamento con gli altri enti locali interessati dal passaggio della ciclovia, ovvero stipula e monitoraggio delle convenzioni con gli stessi;
- coordinamento con la Regione Veneto per quanto riguarda la gestione generale della ciclovia, in particolare in ottica turistica.

Infine, un tema chiave è quello della **contribuzione turistica**. Alla luce delle numerose e importanti funzioni che il SG assume anche nella dimensione turistica, sarebbe opportuno garantire copertura finanziaria per questo ruolo anche attraverso un adeguato trasferimento di risorse, da parte dei Comuni e degli enti attraversati dalla ciclovia. Nel corso del triennio di gestione, il SG provvederà a definire il volume totale di questo costo, e ad individuare le modalità per richiedere agli enti la corrispondente copertura.

6.2 Dati turistici ufficiali

Come già indicato nel capitolo 1, **non sono disponibili, ad oggi, dati puntuali sul fenomeno cicloturistico della ciclovia**, così come mancano dati precisi sulla fruizione della pista ciclabile. Non sono ancora installati conta-passaggi automatici e le stime si basano su dati proxy, come quelli dei servizi di ristorazione presso i punti ristoro lungo la pista.

Confrontando questi dati, forniti dai gestori degli esercizi commerciali, con i passaggi rilevati nel corso dell’indagine svolta nell’ambito dei lavori per la composizione del piano di gestione⁴, si può affermare che i fruitori della pista ciclabile siano nell’ordine di alcune centinaia di migliaia, ma è un dato che andrà verificato, in futuro, con metodologie più robuste.

Oltre alla frequentazione della pista ciclabile, è molto importante mettere a fuoco quali siano la consistenza e le caratteristiche del movimento turistico nella sua interezza, nei territori attraversati dalla ciclovia. È fondamentale sottolineare come **i dati turistici siano rilevati, ad oggi, a partire dagli input inseriti dalle strutture ricettive e aggregati su base comunale**. Pertanto, nei seguenti sottocapitoli, saranno presentati e commentati i dati turistici relativi agli interi territori dei Comuni attraversati. Vanno dunque letti

⁴ L’indagine non aveva l’obiettivo di rilevare quantitativamente la fruizione della ciclabile, bensì di ottenere indicazioni qualitative utili per individuare problemi e punti di forza della ciclovia, nonché a qualificare gli utenti della stessa. Pertanto, il dimensionamento e la composizione del campione non sono adeguati per elaborare una stima precisa e attendibile della frequentazione, in termini quantitativi.

con attenzione, in particolare i dati relativi al Comune di Treviso, che è interessato da flussi turistici di una consistenza notevole, rispetto ai quali il cicloturismo rappresenta una proporzione sicuramente marginale.

6.2.1 Movimento turistico

Nel 2023, i comuni del territorio lungo la Ciclovia Treviso-Ostiglia⁵ hanno registrato complessivamente 276.627 arrivi e 564.224 presenze. Il Comune di Treviso emerge come protagonista assoluto, con 194.487 arrivi e 387.271 presenze, incidendo rispettivamente per il 70,3% degli arrivi e il 68,6%

delle presenze totali. Seguono Quinto di Treviso (29.882 arrivi, 48.685 presenze) e Camposampiero (28.859 arrivi, 74.176 presenze), che rappresentano significative porzioni del flusso turistico dell’area.

Rispetto al 2019, si osserva un incremento del 4,5% negli arrivi (da 264.611 a 276.627) e del 2,1% nelle presenze (da 552.801 a 564.224), segnale di un pieno recupero dei flussi post-pandemia. Tuttavia, la durata media del soggiorno è rimasta stabile, attestandosi a 2,0 giorni sia nel 2018 che nel 2023, dopo un picco temporaneo di 2,7 giorni nel 2020-2021.

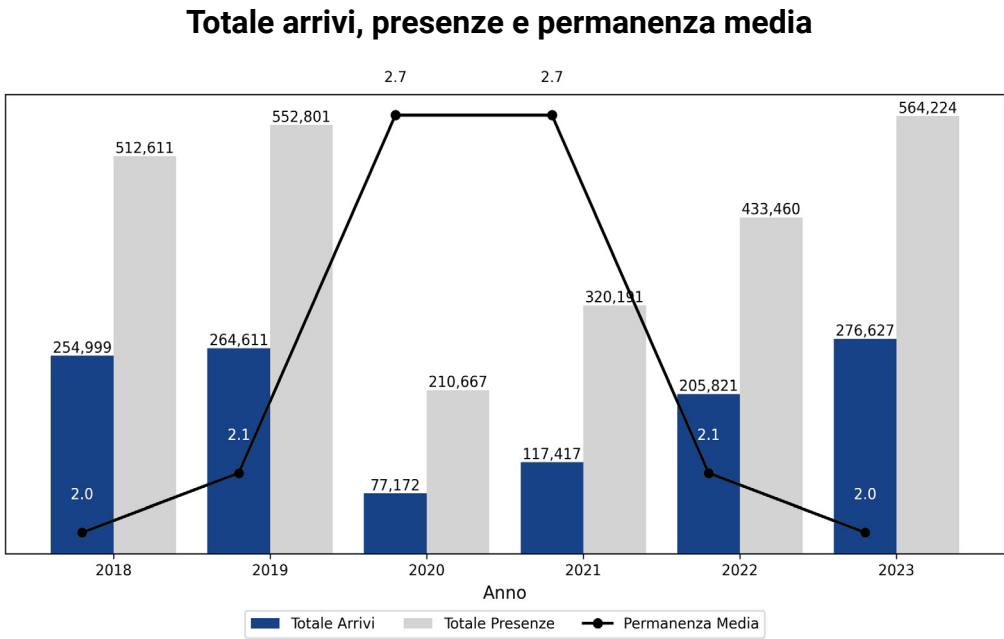


Figura 6.2 - Totale arrivi, presenze e permanenza media nei Comuni attraversati dalla ciclovia Treviso-Ostiglia (dati 2018-2023, Fonte: Sistema Statistico Regione Veneto, Osservatorio Turistico Integrato Regionale).

Analizzando ulteriormente i dati:

Per i turisti Italiani, la durata media del soggiorno è (leggermente) scesa a 2,1 giorni nel 2023, con 125.702 arrivi e 269.114 presenze.

Per i turisti stranieri, la durata media è rimasta stabile a 2,0 giorni, con 150.925 arrivi e 295.110 presenze.

⁵ Treviso, Quinto di Treviso, Morgano, Trebaseleghe, Piombino Dese, Loreggia, Camposampiero, Santa Giustina in Colle, San Giorgio delle Pertiche, Curtarolo, Campo San Martino, Piazzola sul Brenta, Campodoro, Comune di Grisignano di Zocco, Montegalda.

Totale arrivi, presenze e permanenza media

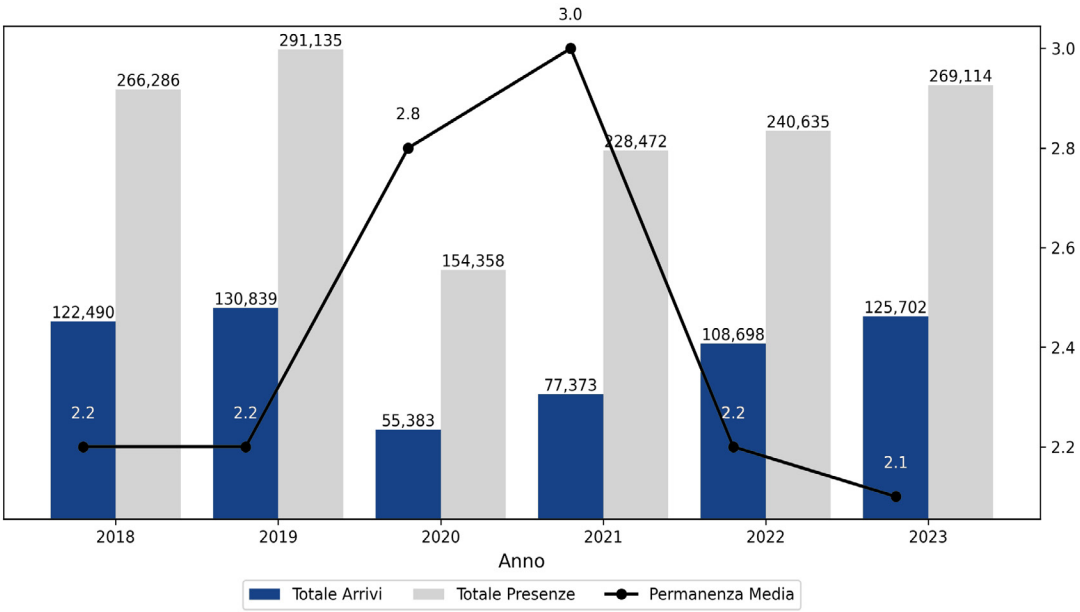


Figura 6.3 - Arrivi, Presenze e permanenza media di turisti Italiani nei Comuni attraversati dalla ciclovia Treviso-Ostiglia (dati 2018-2023, Fonte: Sistema Statistico Regione Veneto, Osservatorio Turistico Integrato Regionale).

Arrivi, presenze e permanenza media di turisti stranieri

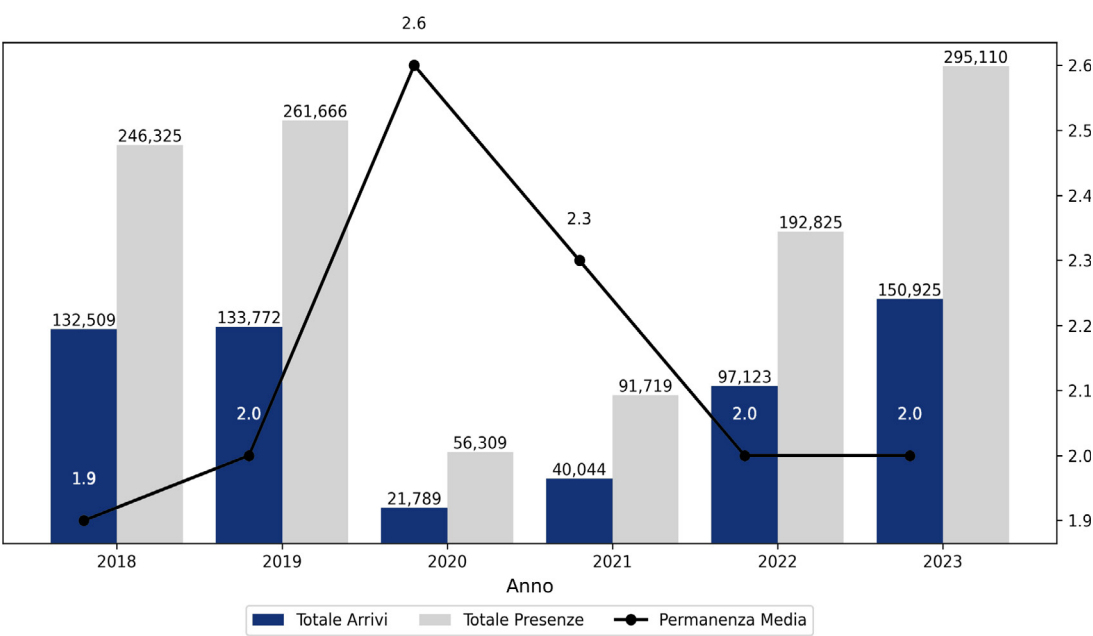


Figura 6.4 - Arrivi, Presenze e permanenza media di turisti Italiani nei Comuni attraversati dalla ciclovia Treviso-Ostiglia (dati 2018-2023, Fonte: Sistema Statistico Regione Veneto, Osservatorio Turistico Integrato Regionale).

Treemap degli arrivi per Comune

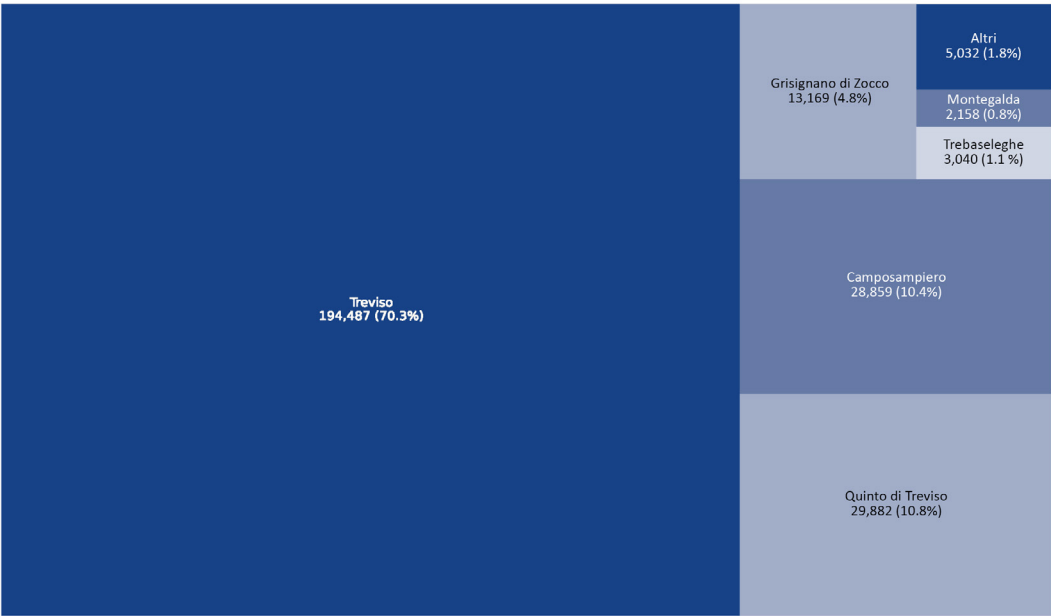


Figura 6.4 - Arrivi, Presenze e permanenza media di turisti stranieri nei Comuni attraversati dalla ciclovia Treviso-Ostiglia (dati 2018-2023, Fonte: Sistema Statistico Regione Veneto, Osservatorio Turistico Integrato Regionale).

La treemap in figura 6.5 evidenzia come il Comune di Treviso domini il flusso turistico della Ciclovia Treviso-Ostiglia nel 2023, seguono a distanza Quinto di Treviso e Camposampiero. Gli altri comuni, come Grisignano di Zocco (4,8%), Trebaseleghe (1,1%), Montegalda (0,8%) e una piccola quota di “Altri” contribuiscono in misura marginale al totale degli arrivi.

Questo conferma la centralità di Treviso come polo d’attrazione principale alla partenza della ciclovia. Come premesso, proprio in questo grafico si può notare come i dati relativi al Comune di Treviso vadano letti con attenzione, dal momento che il cicloturismo rappresenta una proporzione sicuramente marginale rispetto al totale di queste presenze.

Distribuzione percentuale degli arrivi

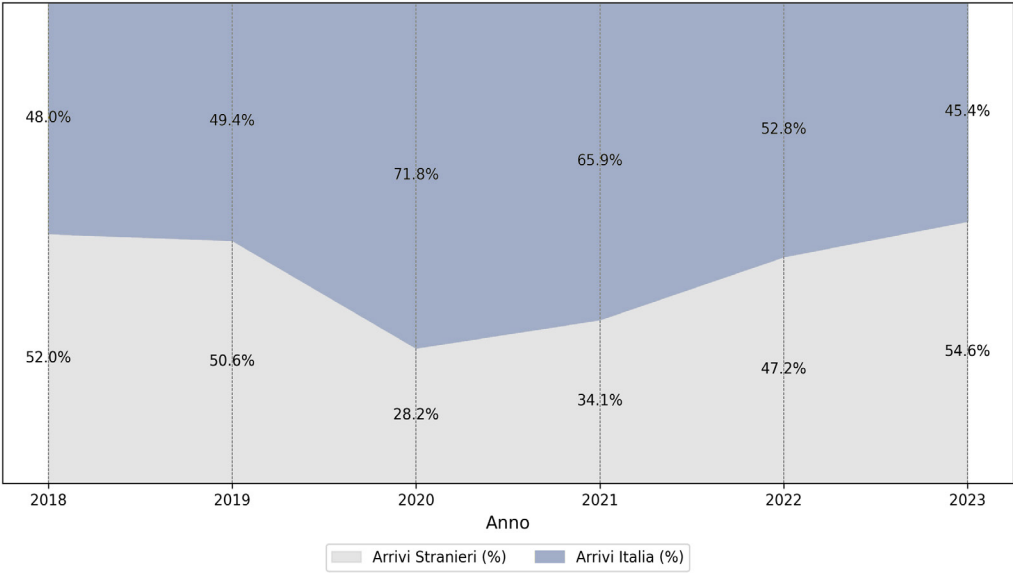


Figura 6.5 - Treemap degli arrivi di turisti nei Comuni attraversati dalla ciclovia Treviso-Ostiglia (dati 2018-2023, Fonte: Sistema Statistico Regione Veneto, Osservatorio Turistico Integrato Regionale).

6.2.2 Mercati di riferimento

I principali frequentatori del territorio attraversato dalla Treviso-Ostiglia nel 2023 sono i turisti stranieri, che rappresentano il 54,6% dei visitatori totali, mentre la componente italiana costituisce il 45,4%. Questo dato segna un’inversione rispetto al 2019, quando gli stranieri rappresentavano solo il 49,4% degli arrivi totali. Escludendo il biennio pandemico 2020-2021, caratterizzato da un crollo del turismo internazionale, si osserva una netta ripresa del turismo estero, con una crescita complessiva e un superamento dei livelli pre-pandemia.

Tra i principali mercati internazionali, emergono risultati contrastanti:

- **Polonia:** 10.787 arrivi (+219,0% rispetto ai 3.382 arrivi del 2019),
- **Corea del Sud:** balzo eccezionale con 5.059 arrivi (+289,2% rispetto ai 1.300 del 2019),
- **Spagna:** 9.842 arrivi (+99,8% rispetto ai 4.925 del 2019),
- **Austria:** 6.887 arrivi (+48,4% rispetto ai 4.641 del 2019),

- **Romania:** 9.632 arrivi (+89,4%).

Tuttavia, si evidenzia il crollo drammatico della Cina, che registra un calo dell’83,2%, passando da 29.825 arrivi nel 2019 a soli 5.016 nel 2023. Anche il Regno Unito mostra un decremento del 20,6%, passando da 7.979 a 6.338 arrivi.

Per quanto riguarda il mercato interno, il Veneto rimane il principale bacino di provenienza con 18.972 arrivi nel 2023 (+8,8% rispetto ai 17.434 del 2019). Seguono:

- **Lombardia:** 27.777 arrivi (+1,8%),
- **Emilia Romagna:** 11.308 arrivi (+5,8%),
- **Friuli Venezia Giulia:** 5.554 arrivi (+5,2%).

Al contrario, si registrano cali significativi per:

- **Puglia:** -23,3% (da 6.537 a 5.016 arrivi),
- **Sicilia:** -29,0% (da 7.508 a 5.333 arrivi).

Questi dati sottolineano il ritorno della domanda internazionale, con risultati straordinari in alcuni mercati chiave, ma anche criticità evidenti, come il crollo del mercato cinese.

Confronto arrivi (Italia) 2023 vs 2019

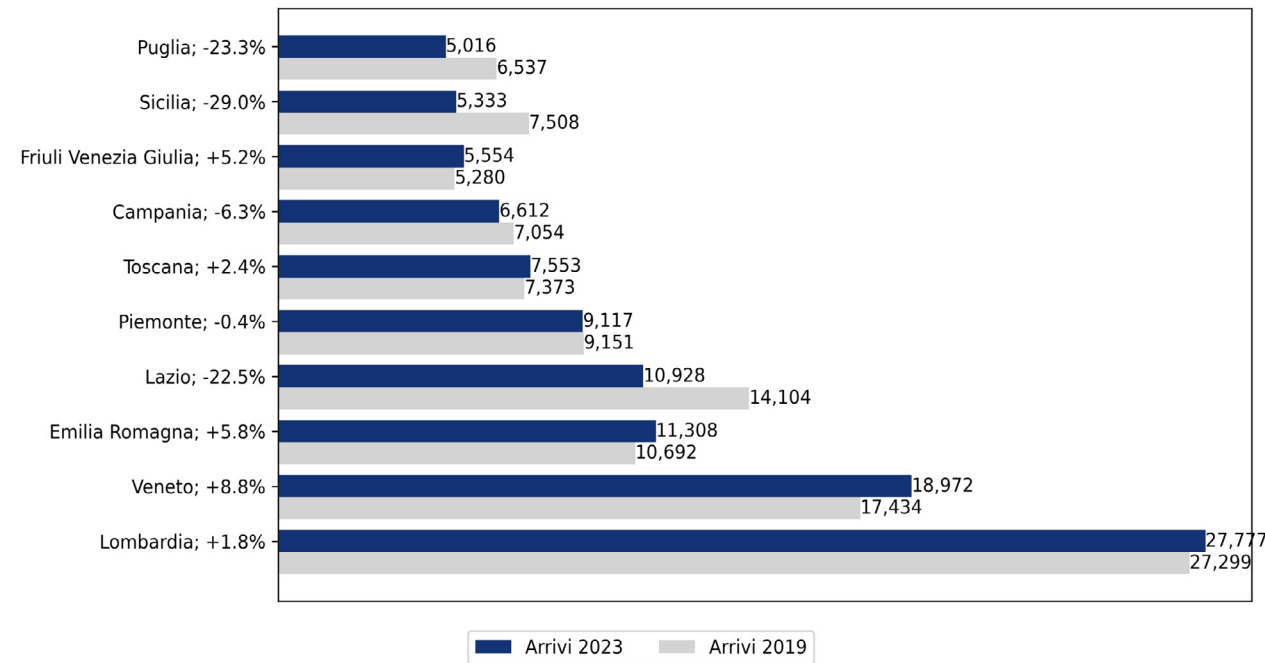


Figura 6.6 - Distribuzione percentuale degli arrivi nei Comuni attraversati dalla ciclovia Treviso-Ostiglia (dati 2018-2023, Fonte: Sistema Statistico Regione Veneto, Osservatorio Turistico Integrato Regionale).

Confronto arrivi (estero) 2023 vs 2019

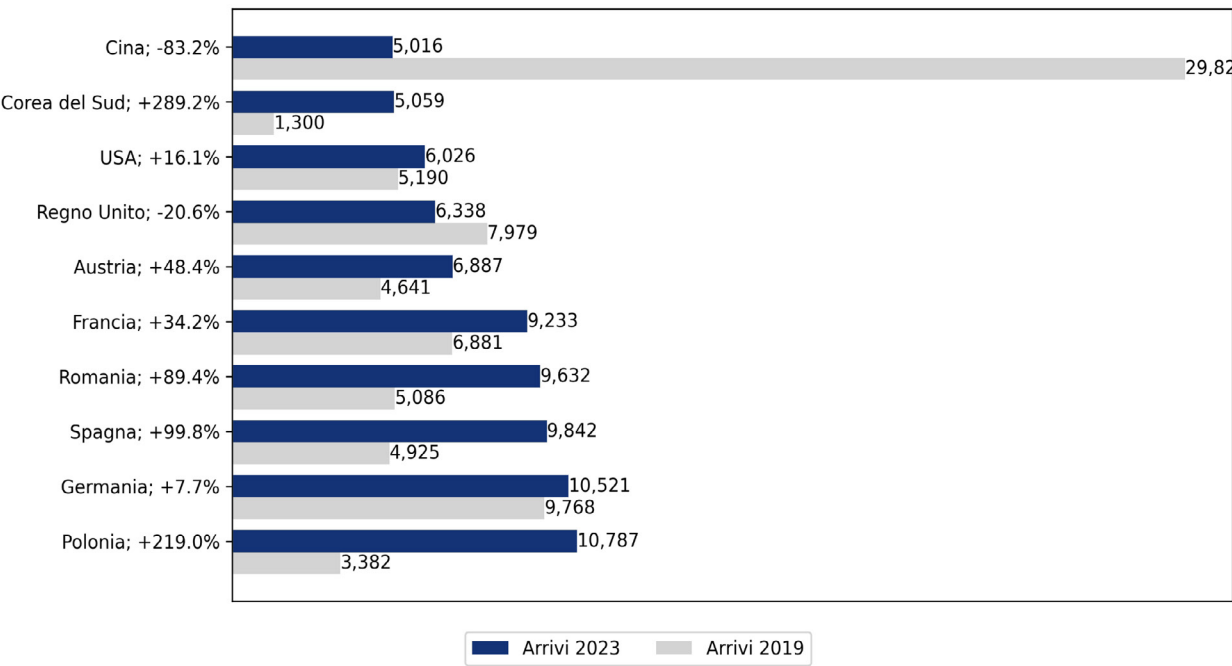


Figura 6.7 - Confronto tra gli arrivi nel 2023 e il 2019, con riferimento ai mercati esterni (paesi esteri), nei Comuni attraversati dalla ciclovia Treviso-Ostiglia (dati 2018-2023, Fonte: Sistema Statistico Regione Veneto, Osservatorio Turistico Integrato Regionale).

6.2.3 Capacità ricettiva

Per quanto riguarda l’offerta ricettiva, nel 2023 sono stati censiti 595 esercizi ricettivi, con una capacità complessiva di 5.127 posti letto. Sul totale, 34 esercizi appartengono alla categoria degli alberghi, per un totale di 1.935 posti letto.

I restanti 561 esercizi (per un totale di 3.192 posti letto) ricadono invece nella ricettività extra-alberghiera, così suddivisa:

- 489 alloggi in affitto gestiti in forma imprenditoriale, che offrono 2.386 posti letto;
- 17 agriturismi e un ittiturismo, con una capacità complessiva di 279 posti letto;
- 2 ostelli per la gioventù, che offrono 128 posti letto;

- 3 case per ferie, con una capacità totale di 152 posti letto;
- 50 bed & breakfast, che offrono 247 posti letto.

Si trovano, inoltre, 1 agri-campeggio e due aree camper attrezzate, rispettivamente a San Giorgio delle Pertiche, a Quinto di Treviso e Montegalda. Questo panorama evidenzia la forte incidenza della ricettività complementare rispetto all’offerta alberghiera, con un focus sugli alloggi gestiti in forma imprenditoriale e sulle strutture di piccole dimensioni come i bed & breakfast e gli agriturismi.

Rispetto a questi dati, estrapolati dai database regionali, sono circa un centinaio le strutture ricettive disponibili nel raggio di massimo 2 km dalla pista ciclabile, secondo un censimento operato dal SG.

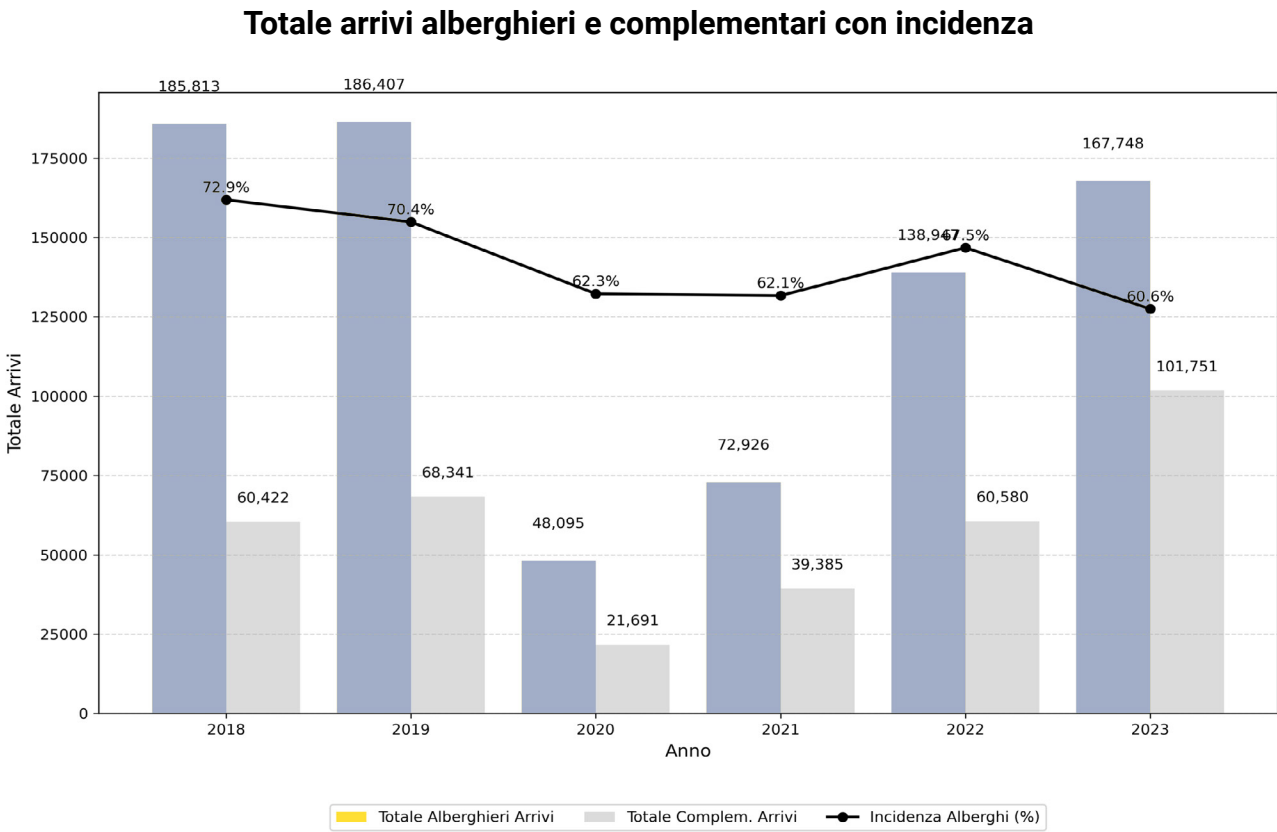


Figura 6.9 - Ripartizione degli arrivi tra tipologie di strutture ricettive dal 2018 al 2023, nei Comuni attraversati dalla ciclovia Treviso-Ostiglia (dati 2018-2023, Fonte: Sistema Statistico Regione Veneto, Osservatorio Turistico Integrato Regionale).

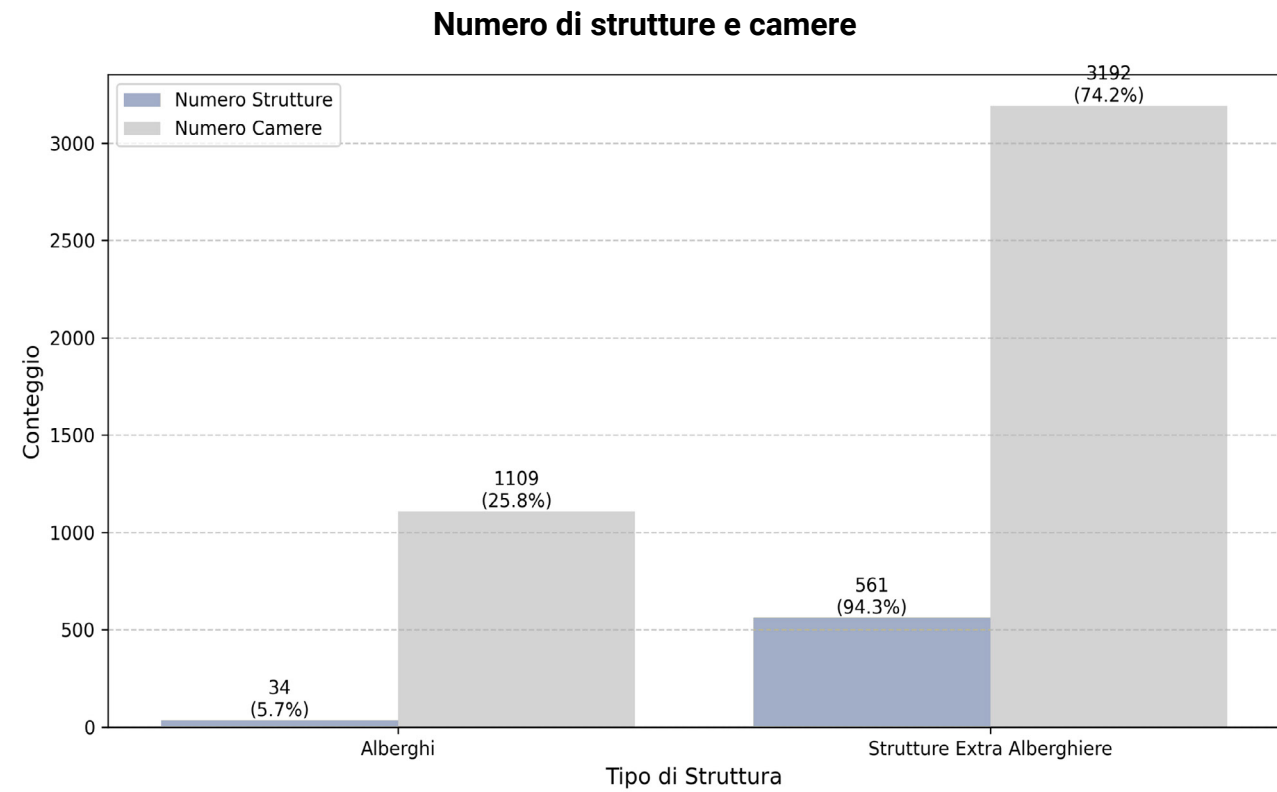


Figura 6.10 - Quantità e tipologia di strutture ricettive disponibili nei Comuni attraversati dalla ciclovia Treviso-Ostiglia (dati 2018-2023, Fonte: Sistema Statistico Regione Veneto, Osservatorio Turistico Integrato Regionale).

6.3 Organizzazione dei servizi e dei prodotti

6.3.1 Carta dei servizi per il cicloturismo

Come indicato anche nel capitolo 6.4, la predisposizione di una Carta dei Servizi per il cicloturismo rappresenta un’azione che può contribuire significativamente al miglioramento della ciclovia come prodotto turistico. Chiaramente, la Carta dei Servizi andrebbe realizzata coinvolgendo gli operatori stessi in un progetto di collaborazione che preveda innanzitutto un’attività di formazione, sulla quale si può poi basare il lavoro di scrittura della Carta.

6.3.2 Offerta turistica: prodotto leader, complementare, base. Eventi.

Il **Treviso Ostiglia Fest** è un evento annuale organizzato dalla **Federazione dei Comuni del Camposampierese**, nato con l'obiettivo di promuovere la ciclovia Treviso-Ostiglia e di valorizzare il territorio attraversato dalla pista ciclabile. L'evento è stato ideato per celebrare la cultura ciclistica e per incentivare l'uso della bicicletta come mezzo di trasporto sostenibile e strumento di scoperta turistica del paesaggio veneto.

Il Treviso Ostiglia Fest è stato organizzato per la prima volta nel [anno di inizio, ad esempio, 2022], e da allora ha visto un incremento significativo in termini di partecipazione e di impatto mediatico. La manifestazione si è rapidamente affermata come un appuntamento fisso nel calendario degli eventi locali, attirando un numero crescente di partecipanti di tutte le età e provenienze.

Fino a oggi, il Treviso Ostiglia Fest ha visto 3 edizioni, caratterizzate da:

- **Gite in bicicletta e percorsi tematici:** ogni edizione propone diverse gite in bicicletta lungo la ciclovia, con percorsi tematici che variano da itinerari culturali a percorsi naturalistici, ideali sia per ciclisti esperti che per famiglie.
- **Eventi culturali e attività ricreative:** il festival include una serie di eventi collaterali, come concerti all'aperto, spettacoli teatrali, laboratori per bambini, e degustazioni enogastronomiche di prodotti locali. Questi eventi arricchiscono l’esperienza dei partecipanti, offrendo loro un’opportunità di immergersi nella cultura e nelle tradizioni del territorio.

- **Coinvolgimento della comunità locale:** l'evento promuove il coinvolgimento attivo della comunità locale, con la partecipazione di volontari, associazioni e aziende del territorio. Questo ha rafforzato il senso di appartenenza e la consapevolezza dell’importanza della ciclovia come risorsa comune.

- **Workshop e convegni sulla mobilità sostenibile:** durante il festival, vengono spesso organizzati workshop e convegni tematici per discutere di mobilità sostenibile, gestione delle ciclovie e promozione del cicloturismo, coinvolgendo esperti del settore e rappresentanti istituzionali.

Negli anni, il Treviso Ostiglia Fest ha attirato una partecipazione sempre più ampia. Le ultime edizioni hanno registrato la partecipazione di migliaia di persone, tra ciclisti locali, turisti nazionali e internazionali, famiglie e appassionati di attività all’aria aperta.

Ricadute in termini di gestione della Ciclovia

- **Miglioramento delle infrastrutture:** l'evento ha contribuito a sensibilizzare l’opinione pubblica e gli amministratori locali sulla necessità di investire nella manutenzione e nel miglioramento delle infrastrutture ciclabili, portando a interventi significativi lungo il percorso della ciclovia per garantire una maggiore sicurezza e comfort per gli utenti.

- **Coinvolgimento della comunità e aumento della consapevolezza:** la partecipazione attiva della comunità locale ha favorito un maggiore senso di responsabilità verso la ciclovia, promuovendo azioni di volontariato per la manutenzione e la pulizia del percorso.

Ricadute in termini di promozione turistica

- **Aumento della visibilità della Ciclovia:** il festival ha giocato un ruolo cruciale nel posizionare la ciclovia Treviso-Ostiglia come destinazione di cicloturismo di rilievo nel Veneto, attrattiva per turisti italiani e stranieri. La promozione dell’evento attraverso vari canali di comunicazione ha incrementato la notorietà della ciclovia e ne ha rafforzato l’immagine a livello regionale e nazionale.

- **Incremento dell’indotto economico locale:** l’afflusso di visitatori durante il festival ha generato ricadute economiche positive per i Comuni attraversati dalla ciclovia, beneficiando strutture ricettive, ristoranti, negozi e altri servizi turistici locali.

Potenzialità e Sviluppi Futuri del Treviso Ostiglia Fest

Il Treviso Ostiglia Fest rappresenta un importante asset per la promozione della ciclovia Treviso-Ostiglia e offre significative potenzialità per il futuro. Le possibili linee di sviluppo dell'evento includono:

- **Espansione dell'offerta di eventi e attività:** ampliare il programma del festival includendo nuove attività, come gare cicloturistiche competitive, tour guidati tematici con esperti, e percorsi educativi dedicati alla flora e fauna locali. Ciò potrebbe attirare un pubblico ancora più variegato e aumentare la partecipazione.
- **Collaborazioni con partner nazionali e internazionali:** sviluppare collaborazioni con altri eventi ciclistici e turistici in Italia e all'estero, creando sinergie per promuovere la ciclovia Treviso-Ostiglia a un pubblico internazionale e favorire lo scambio di buone pratiche.
- **Potenziamento del marketing digitale:** investire in strategie di marketing digitale avanzate, come l'uso di influencer del cicloturismo, campagne sui social media e contenuti multimediali di alta qualità, per raggiungere un pubblico più ampio e aumentare la visibilità dell'evento.
- **Sostenibilità e impatto ambientale:** rafforzare l'attenzione alla sostenibilità dell'evento, introducendo misure per ridurre l'impatto ambientale del festival, come l'uso di materiali riciclabili, la promozione del trasporto pubblico e dell'intermodalità, e la sensibilizzazione dei partecipanti sulle pratiche ecocompatibili.

Con queste potenzialità e sviluppi futuri, il Treviso Ostiglia Fest può continuare a crescere come evento di riferimento per la promozione della ciclovia e contribuire significativamente allo sviluppo del cicloturismo nella regione.

6.4 Comunicazione, promozione e commercializzazione

Il Soggetto Gestore è dotato di un piano di marketing che comprende sia le strategie e azioni relative al marchio d'area Camposampierese, sia quelle relative al prodotto turistico "Treviso-Ostiglia", che ricadono chiaramente su un territorio ben più esteso. Senza ripetere qui indicazioni già adeguatamente

dettagliate nel piano di marketing, si rimanda a questo documento, che andrà implementato e aggiornato tenendo conto delle evoluzioni della ciclovia. Si riprendono qui solamente alcune indicazioni generali sui principali aspetti trattati dal piano di marketing.

L'esperienza dei primi tre anni ha dimostrato che un piano di marketing strutturato e adeguatamente finanziato è essenziale per la valorizzazione della ciclovia. In questi primi tre anni il Soggetto Gestore ha puntato sul finanziamento di 3 aree specifiche di promozione con gli obiettivi generali di promuovere la ciclovia come destinazione di eccellenza per il cicloturismo, consolidare e rafforzare il marchio Treviso-Ostiglia a livello regionale, nazionale ed europeo, coinvolgere operatori economici locali e utenti finali attraverso una strategia multicanale e generare ricadute economiche positive per il territorio, con particolare attenzione alle aree attraversate dalla ciclovia.

In particolare le aree sulle quali si è intervenuti sono:

Marchio e Brand Identity

Il lavoro sul marchio e la brand identity ha prodotto il Brand Manual, al quale si deve fare riferimento per tutto ciò che concerne questi temi, attraverso un percorso così composto:

- **Creazione del marchio (2022):** lancio del brand Treviso-Ostiglia con logo e linee guida.
- **Sviluppo (2023):** introduzione di materiale promozionale coordinato, mappe aggiornate e gadget brandizzati.
- **Consolidamento (2024):** rafforzamento della riconoscibilità attraverso campagne mirate e l'estensione del brand nei nuovi segmenti del percorso.

Oltre all'applicazione del marchio negli strumenti di comunicazione e marketing, si suggerisce di coinvolgere gli stakeholders, pubblici e privati, nella conduzione di un'azione ampia di branding, che attraverso la diffusione del marchio porti ad un chiaro riconoscimento da parte della "comunità della ciclovia", base per una riconoscibilità esterna che è un obiettivo chiave in termini di branding.

Infine, una dinamica importante nella gestione del marchio e della brand identity è rappresentata dall'uso del logo della ciclovia, nell'ambito di iniziative patrocinat

stato oggetto della DGR n. 3 del 07 gennaio 2025 ("Disposizioni per l'utilizzo del Logo del soggetto gestore del percorso cicloturistico "Treviso Ostiglia" per le attività di comunicazione e promozione unitaria del percorso") che ha stabilito che il logo registrato dal SG debba essere da esso gestito e applicato a tutto il percorso anche nei tratti di nuova costruzione, a sud di Montegalda.

La concessione dell'uso del logo spetta sempre al SG, al quale va rivolta la richiesta, e le modalità d'uso dello stesso saranno dettagliate nel redigendo regolamento d'uso del logo, che farà poi riferimento al brand manual per le indicazioni applicative.

Comunicazione Multicanale

- Diffusione a mezzo stampa:

coinvolgimento della stampa italiana (2022, 2023); ampliamento alla stampa estera (2024).

- Diffusione video:

realizzazione di un video emozionale (2022); produzione e distribuzione di puntate tematiche su canali regionali e social (2023, 2024).

- Partecipazione a fiere di settore:

presenza costante alle principali fiere cicloturistiche (2022-2024), con focus su relazioni B2B e promozione diretta al pubblico.

- Comunicazione digitale:

gestione attiva del sito internet e delle pagine social;

invio regolare di newsletter informative.

organizzazione di incontri di disseminazione rivolti a operatori economici e comunità locali.

- Animazione e Eventi

Treviso-Ostiglia FEST, già ampiamente descritto, che è l'evento cardine per l'animazione della ciclovia, organizzato e promosso annualmente (2022-2024).

Risorse e Modello di Finanziamento

Il finanziamento delle attività di marketing è stato garantito da una somma composta di: contributi dei partner territoriali (Comuni) suddivisi al 50% in base ai chilometri di ciclovia ricadenti nel territorio e al

50% in base al numero di abitanti; a questi si aggiunge una somma proveniente dall'imposta di soggiorno, che la Federazione del Camposampierese sceglie di impiegare anche per sostenere la gestione della ciclovia, prodotto di punta del territorio.

Inoltre, le attività di promozione e marketing, negli ultimi 3 anni hanno potuto contare su **cofinanziamenti da bandi regionali e nazionali**, sui quali si continuerà a investire anche nei prossimi anni, in particolare: nel 2022 il bando basato sulla DGR 342/2021 ha consentito di impiegare € 57.000 totali, nel 2023 il Bando "Vicini al Territorio" di Venice Promex ha messo a disposizione € 40.000 totali, infine nel 2024 la DGR 487/2023 ha consentito di ottenere € 70.000 totali.

6.4.1 Piano di marketing e comunicazione – indicazioni gestionali

La **Carta dei Servizi** può rappresentare uno strumento chiave per consolidare la partnership con operatori ed enti turistici locali, sia nell'ottica di sviluppare la brand identity e garantire la qualità del prodotto, sia per promuovere attività e/o pacchetti turistici integrati basati sulla ciclovia.

Punti Informativi e materiale promozionale: nell'ambito delle azioni previste dalla Carta dei Servizi, presso i punti ristoro e presso tutti i servizi turistici lungo il percorso e nei centri abitati adiacenti sono attrezzati dei **punti informativi brandizzati**, con i totem ove sono posizionate le carte topografiche a strappo e altro materiale promozionale. Anche in questo caso, oltre al posizionamento del materiale promozionale, si prevedano attività di formazione del personale.

Come indicato più avanti (capitolo 7.4) si consiglia di provvedere al **posizionamento di segnaletica commerciale di rilevanza cicloturistica** (ovvero segnalazione degli esercizi che forniscono servizi strategici per il prodotto cicloturistico).

Sviluppo di nuove Iniziative

Innovazioni digitali per la promozione, ovvero esplorare la possibilità di appoggiarsi alle principali applicazioni per le attività outdoor in bicicletta (Komoot, Outdoor Active, Strava) per comunicare con l'utenza, fornendo un utile strumento per la fruizione, ma anche orientando scelte (ad esempio circa i luoghi da vedere/visitare) e comportamenti grazie ai contenuti che possono essere veicolati da queste applicazioni.

Espansione delle collaborazioni internazionali, ad esempio rafforzando la promozione della ciclovia a livello internazionale attraverso collaborazioni con operatori turistici stranieri e la partecipazione a fiere internazionali del turismo.

6.5 Monitoraggio e valutazione dell’impatto turistico

In questo sottocapitolo si abbozzano le strategie per monitorare e valutare l’efficacia delle iniziative turistiche, assicurando che le attività promozionali e infrastrutturali abbiano un impatto positivo sul territorio, e verificando se vi siano le condizioni per riscontrare un effetto rigenerativo sul territorio.

Raccolta dati sull’utenza turistica

- **Sistemi di monitoraggio del flusso turistico:** sarebbe fondamentale provvedere al più presto all’installazione di sensori e sistemi di conteggio lungo la ciclovia per monitorare i flussi di cicloturisti e raccogliere dati utili alla pianificazione e alla gestione delle risorse. Ad oggi, non si dispone di dati consistenti e affidabili sulla frequentazione della ciclovia. La stessa indagine condotta per informare i lavori di questo piano non fornisce dati sufficientemente completi, ma consente di rilevare una notevole distanza tra le stime basate sulle osservazioni nel corso dell’indagine e le stime basate sulla frequentazione dei punti ristoro.
- **Sondaggi e feedback degli utenti:** la conduzione di sondaggi periodici e la raccolta di feedback da parte degli utenti per valutare la soddisfazione dei ciclo-

turisti e identificare aree di miglioramento, potrebbe rivelarsi non eccessivamente complessa. Le indagini possono essere condotte periodicamente (1 ogni due anni, ad esempio) avvalendosi della collaborazione dell’università (studenti, stagisti, tesisti) e potendo contare su un’estesa community, con pagine social molto frequentate, nonché una buona rete di stakeholders con cui collaborare allo scopo.

Valutazione dell’impatto economico e sociale

Effettuare studi sull’**impatto economico** del cicloturismo nei Comuni attraversati dalla ciclovia, valutando i benefici per l’economia locale, insieme alla valutazione dell’impatto sociale può fornire dati di fondamentale importanza per attivare fonti di finanziamento diversificate e correttamente dimensionate. Come sarà dettagliato nel capitolo 7.5, le risorse attualmente in dotazione al SG per la gestione della ciclovia risultano decisamente inadeguate rispetto alle effettive esigenze, e decisamente sotto-dimensionate rispetto ai benefici che essa può produrre, soprattutto nella prospettiva di gestione delineata in questo documento. La mancanza di dati consistenti sulla frequentazione è un primo problema da superare per l’elaborazione di stime consistenti del valore prodotto. Inoltre, questo genere di valutazioni deve tenere insieme tutto il valore, partendo dall’indotto economico generato, che rappresenta il primo e spesso unico indicatore in questo senso, per sommarvi con uguale importanza il valore sociale complessivo in termini di miglioramento della vita dei fruitori e delle comunità interessate, cui corrisponde il risparmio di costi socio-sanitari, nonché di miglioramento ambientale a livello locale e globale.



Manutenzione dell'infrastruttura e sicurezza

7.1. Descrizione e funzionalità degli elementi

7.2. Piano di sicurezza

7.3. Piano di manutenzione

7.4. Interventi migliorativi sull'infrastruttura

7.5. Piano dei costi



07

Il capitolo sulla manutenzione dell'infrastruttura e sul piano per la sicurezza della ciclovia Treviso-Ostiglia rappresenta una parte cruciale del piano, per garantire un'esperienza sicura, piacevole e sostenibile per tutti gli utenti. L'implementazione delle misure di manutenzione e sicurezza delineate, unitamente a un monitoraggio costante, permetterà di preservare l'attrattività e la funzionalità della ciclovia nel lungo termine, contribuendo anche alla promozione del turismo ciclabile e al miglioramento della qualità della vita delle comunità locali. Tuttavia, va sottolineato che, come indicato nel capitolo 2.3, non tutte le azioni individuate in questo capitolo possono essere eseguite direttamente dal Soggetto Gestore, in quanto alcune attengono alle responsabilità degli enti proprietari o di altri enti. Per queste, il ruolo del Soggetto Gestore, è piuttosto quello di coordinarsi con i soggetti indicati affinché essi assolvano ai propri compiti nei tempi e nei modi adeguati. Inoltre, è di fondamentale importanza che il SG sia riconosciuto come ente autorevole da coinvolgere nei contesti (tavoli tecnici, conferenze di servizi, processi partecipativi, commissioni, ecc.) di pianificazione, discussione e confronto relativamente ad aspetti che riguardino la ciclabilità e il cicloturismo, nei territori interessati dal passaggio della pista ciclabile Treviso-Ostiglia.

Come accennato nel capitolo 2, nel triennio di gestione 2025-2027 il SG si rivolgerà con continuità al **tavolo tecnico permanente**, di particolare importanza per quanto riguarda il coordinamento degli aspetti relativi alla manutenzione dell'infrastruttura e la sicurezza.

Dall'indagine condotta è emersa chiaramente una valutazione complessivamente positiva della gestione della ciclovia, si possono comunque individuare alcune priorità d'intervento per migliorare la pista ciclabile Treviso - Ostiglia, legate perlopiù a tipiche attività *manutentive ordinarie e straordinarie*, quali: pavimentazione (per il 24% degli intervistati, al 1° posto), sfalcio dell'erba (per il 13% degli intervistati, al 2° posto) e segnaletica (per il 10% degli intervistati, al 4° posto).

7.1 Descrizione e funzionalità degli elementi

Il tratto della ciclovia Treviso-Ostiglia tra Treviso e Montegalda è caratterizzato da una serie di elementi

infrastrutturali progettati per garantire una fruizione sicura e confortevole per gli utenti. Questi elementi includono:

- **Pista ciclopeditonale in sede propria:** la maggior parte del percorso si sviluppa su una pista ciclabile in sede propria, separata dal traffico motorizzato. La larghezza della carreggiata ciclabile varia da 2,5 a 3,5 metri, con una superficie perlopiù in asfalto e alcuni tratti in ghiaia stabilizzata.

- **Segnaletica verticale e orizzontale:** la ciclovia è dotata di segnaletica verticale (cartelli stradali e informativi) e orizzontale (strisce di margine, attraversamenti ciclabili) per facilitare l'orientamento degli utenti e garantire il rispetto delle regole di sicurezza. Le indicazioni di direzione, esaustive e complete, sono state apposte secondo il manuale della segnaletica cicloturistica regionale. Risultano invece quasi del tutto assenti indicazioni relative ai servizi e agli attrattori turistici posti al di fuori della ciclabile, che consentano di raggiungerli dalla ciclabile.

- **Intersezioni:** la pista ciclopeditonale interseca numerose strade lungo i 56 km, in media una ogni 900 m, di classi e caratteristiche diverse. Presso le intersezioni, la pista è attrezzata con segnaletica e attrezzatura finalizzate a garantire la sicurezza degli utenti. Tuttavia, in generale, le intersezioni rappresentano, in questo momento, uno degli elementi più critici, cui rivolgere alcuni interventi di miglioramento.

- **Aree di sosta attrezzate:** lungo il percorso sono presenti diverse aree di sosta attrezzate con panchine, tavoli, fontanelle e pannelli informativi, progettate per offrire riparo e ristoro ai ciclisti.

- **Punti di accesso e interconnessione con altre reti ciclabili:** la ciclovia è accessibile da decine di punti lungo il percorso, incluse diverse connessioni con altre ciclovie locali, regionali e nazionali. Questi punti sono spesso dotati di parcheggi per biciclette e servizi di bike sharing. Con l'ultima revisione della segnaletica, ogni punto di accesso è stato dotato di un cartello identificativo con il nome del toponimo e una numerazione progressiva, importante per facilitare gli interventi sulla ciclabile, sia di tipo manutentivo sia, soprattutto, per soccorso e altre emergenze.

- **Illuminazione:** in alcune sezioni della ciclovia, specialmente vicino ai centri abitati, è presente un

sistema di illuminazione per garantire la sicurezza durante le ore notturne e nei periodi di scarsa visibilità.

- **Barriere di sicurezza:** barriere protettive sono installate in punti critici, come incroci con strade ad alta intensità di traffico e attraversamenti ferroviari, per proteggere gli utenti da potenziali pericoli. Molte di queste sono in questo momento fortemente usurate, da sostituire.

- **Bosco lineare, siepi e banchine:** lungo tutto il percorso della ciclovia, seppur con alcune discontinuità, ai lati della pista si sviluppano formazioni vegetali caratterizzate dalla presenza di specie arboree, che rappresentano una componente fondamentale della ciclovia, per il valore paesaggistico, naturalistico e ambientale, ma anche banalmente perché assicurano riparo dal sole e dal vento.

7.2 Piano di sicurezza

Più che articolare un “piano per la sicurezza” a se stante, la dimensione della sicurezza non può che essere del tutto integrata nel documento, quindi nelle azioni di manutenzione e di miglioramento che esso propone. Ad ogni modo, prima di illustrare in dettaglio gli interventi di manutenzione e miglioramento, è utile proporre una declinazione del piano applicando questa chiave di lettura, che sottolinea la priorità della sicurezza degli utenti della ciclovia Treviso-Ostiglia, ovvero mira a minimizzare i rischi associati all’uso del percorso e a migliorare l’esperienza complessiva, tenendo conto di vari aspetti.

7.2.1 Interventi di Manutenzione per la Sicurezza

Controllo regolare delle condizioni del percorso, che consiste nell’esecuzione di ispezioni periodiche per identificare e correggere immediatamente eventuali pericoli, come buche, crepe, o accumuli di detriti che potrebbero causare incidenti.

Gestione delle intersezioni e degli attraversamenti, finalizzata al miglioramento della sicurezza negli incroci con strade per ridurre il rischio di collisioni. Il focus sulla gestione di questi tratti è molto importante perché, come recita l’introduzione del manuale redatto dall’ufficio federale Svizzero per la ciclabilità, “una catena è forte quanto il suo anello più debole, lo stesso vale per la sicurezza e la fruibilità dei per-

corsi ciclabili, dove gli anelli più deboli sono quasi sempre le intersezioni; è qui che molti ciclisti si sentono sopraffatti e si verificano gli incidenti più gravi” (USTRA, 2022).

Programmi di educazione e sensibilizzazione: la promozione di campagne educative per sensibilizzare gli utenti sui comportamenti sicuri da adottare sulla ciclovia, come l’uso del casco, il rispetto dei limiti di velocità e la segnalazione dei movimenti è un’altra componente fondamentale e urgente. In parallelo, attività analoghe vanno rivolte alle popolazioni locali, con l’obiettivo di incrementare il numero di quanti utilizzano la bicicletta (e la pista), nella quotidianità, con il risultato di far crescere immediatamente anche la sensibilità generale e l’attenzione verso i ciclisti sulle strade aperte al traffico veicolare.

7.2.2 Interventi di Miglioramento per la Sicurezza, l’Attrattività, la Continuità e l’Intermodalità

Nel piano sono proposti interventi di **estensione della segnaletica informativa e di sicurezza**, attraverso l’implementazione di una segnaletica aggiuntiva per fornire informazioni sui punti di interesse, i servizi disponibili lungo il percorso e le distanze residue, oltre a segnalazioni di sicurezza specifiche per i tratti più pericolosi.

Il **miglioramento dell’attrattività del percorso**, attraverso l’adeguata segnalazione dei punti di interesse e servizi lungo il percorso, può rendere la ciclovia più attrattiva per cicloturisti e utenti locali, che rappresentano le tipologie di utenti per i quali la ciclovia è concepita.

È utile lavorare anche per **migliorare la continuità del percorso**, individuando e risolvendo le discontinuità residue attraverso interventi infrastrutturali, come la costruzione di ponti o sottopassi ciclopedonali, e migliorare la connettività con le reti ciclabili esistenti specialmente quelle locali.

La fruibilità, sia per l’utenza cicloturistica sia per i residenti, crescerebbe notevolmente con il **potenziamento delle connessioni tra la ciclovia e le stazioni ferroviarie**, i terminal degli autobus e le aree di parcheggio, facilitando l’uso combinato della bicicletta con altri mezzi di trasporto. Questo potrebbe includere l’installazione di rastrelliere per biciclette sicure e la promozione di servizi di trasporto bici sui mezzi pubblici locali.

7.2.3 Monitoraggio e Valutazione della Sicurezza

Un primo aspetto fondamentale per quanto riguarda il tema della sicurezza è in realtà un aspetto di governance, ovvero il ruolo del SG rispetto alla necessità di coordinarsi con gli enti competenti (Comuni e polizia locale) per ciascuno dei tratti di competenza di questi.

Il SG dovrà segnalare tempestivamente agli enti competenti, ogni qual volta si verifichi una situazione di rischio che egli è in grado di rilevare con maggior tempestività rispetto ad altre autorità competenti, come in occasione di eventi meteorologici di particolare intensità e/o di conseguenze di questi sulla vegetazione lungo la pista, oppure in caso di problemi all’infrastruttura o sue componenti (ponti e/o barriere protettive, ad esempio).

Un’altra esigenza emersa in maniera molto chiara è la **regolamentazione dell’uso della pista**, per garantire la sicurezza a tutti gli utenti specialmente a quelli più “deboli” (pedoni, anziani, bambini,...), ad esempio con la valutazione circa l’introduzione di limiti di velocità in alcuni tratti. L’adozione di un regolamento specifico, e delle relative ordinanze, è una possibilità che dovrà essere valutata dal SG insieme a tutti gli enti aventi competenza di sicurezza pubblica e stradale lungo la ciclovia (i Comuni e la polizia locale), e potrà quindi essere perfezionato nell’ambito del tavolo tecnico permanente.

Inoltre, è stato rilevato un importante problema di **sicurezza pubblica** legato al repentino isolamento di molti tratti della ciclovia, essendo circondati dal bosco immediatamente a ridosso dei centri abitati. Sono ormai numerose le segnalazioni dell’uso della ciclovia come luogo di ritrovo notturno per gruppi di persone che lasciano evidenti tracce del loro passaggio, ma soprattutto vi sono stati diversi episodi di criminalità come spaccio, molestie e tentativi di aggressione.

L’**attivazione di un sistema di sorveglianza** continua della sicurezza, attraverso l’uso di telecamere e sensori potrebbe essere una soluzione, almeno in corrispondenza degli accessi. Ancor più efficace, anche rispetto a questa problematica, è la crescita della frequentazione, specialmente da parte della popolazione locale, che può rappresentare un’insostituibile soluzione per il monitoraggio continuo e il feedback, andando a rilevare tempestivamente i problemi e migliorare le risposte agli incidenti.

Infine, si suggerisce la redazione di **rapporti periodici sulla sicurezza**, con l’analisi degli incidenti e dei problemi riscontrati, da trasmettere alle forze dell’ordine al fine di adattare e migliorare costantemente le strategie di manutenzione e sicurezza.

7.3 Piano di manutenzione

La manutenzione dell’infrastruttura della ciclovia è essenziale per garantire la sicurezza, l’attrattività e la funzionalità del percorso. Il piano di manutenzione si suddivide in interventi ordinari e straordinari.

7.3.1 Interventi di manutenzione ordinaria

Per una gestione di qualità della pista ciclopedonale Treviso - Ostiglia gli interventi di manutenzione ordinaria, presentati per “ambiti” di manutenzione, sono quelli riportati nella tabella 7.1.

In una prima fase, come si è fatto finora, questo tipo di interventi andrà eseguito con il supporto di altri soggetti, come i proprietari dei sedimi, i Comuni (nel cui territorio si trova l’intervento da eseguire), e persino i Consorzi di bonifica, in seguito a segnalazione del SG e grazie alle relazioni che esso ha saputo stabilire con questi enti.

Nel medio termine (auspicabilmente entro il secondo anno di validità del piano), a fronte di un aumento delle risorse messe a disposizione del SG, come sarà meglio descritto nel capitolo 7.5, si consiglia la stipula di una convenzione con soggetti terzi (ad esempio imprese del terzo settore) per l’esecuzione di tutti gli interventi di manutenzione ordinaria sulla ciclovia. Dal confronto con altri contesti, si consideri che un’ottimale manutenzione ordinaria richiederebbe l’impiego di personale dedicato nella misura di circa un/una operaio/a full-time ogni 10-15 km di pista.

Pulizia e manutenzione del manto stradale

L’attività di manutenzione della pista ciclabile comincia con la **regolare ispezione del tracciato**, da programmare con cadenza settimanale e in ogni caso dopo eventi meteorologici importanti. Dal momento che il SG può contare, al momento, su una sola persona adeguatamente preparata, si può pensare di programmare questa importante attività con due modalità. In una prima fase e fino al reperimento di adeguate risorse, l’ispezione può essere svolta

partendo dal centro del tratto gestito (tra Campo-sampiero e Piazzola), dirigendosi una settimana verso est e la settimana dopo verso ovest, in modo da coprire ogni settimana metà del tratto gestito. In seguito, sarebbe opportuno incrementare le risorse al fine di garantire copertura settimanale di tutta la lunghezza della ciclovía soggetta al controllo del SG. Questa azione è fondamentale per garantire un monitoraggio complessivo e costante della ciclovía, quindi per attivare tutte le azioni che si dovessero palesare necessarie, in seguito al sopralluogo. Si consiglia l’impiego di personale appositamente formato, che segua una checklist come quella presentata in tabella 7.1, che si muova sul tracciato con cadenza regolare, e magari già con gli strumenti e gli elementi necessari per il pronto intervento. Durante l’ispezione, all’occorrenza, verranno effettuate le seguenti operazioni:

- **pulizia del piano stradale** da eventuali oggetti che possono ostacolare la percorribilità ciclistica (p.e.: rami, sassi, rifiuti);
- **pulizia delle canalette** di scolo delle acque, se intasate;
- **identificazione e quantificazione dei manufatti da riparare** (buche o dossi nel piano, parapetti, manufatti in legno), e posa di eventuale **segnaletica provvisoria**;
- **controllo dello stato e dell’adeguatezza della segnaletica orizzontale e verticale**;
- **installazione e rimozione di segnaletica** ed ordinanze di chiusura e **deviazione** di tratti di percorso;
- **controllo riempimento cestini rifiuti**;

- **controllo presenza di rifiuti abbandonati al di fuori dei punti di conferimento.**

Inoltre, in seguito al sopralluogo, quando se ne rilevasse la necessità, saranno da eseguire:

- **riparazione del piano stradale** da buche, cedimenti, dossi, radici, ecc.;
- **eventuale sgombero neve** e gestione dei tratti ghiacciati;

Gestione dei rifiuti: per la gestione dei rifiuti, come accennato nel capitolo 2.3, va innanzitutto stabilito un accordo con gli enti locali preposti (ETRA, Con-tarina, ecc.). In seguito all’ispezione settimanale del tracciato, nel quadro dell’accordo con gli enti incaricati, si procederà quindi solamente alla tempestiva segnalazione di eventuali anomalie (eccessivo riempimento, presenza di rifiuti abbandonati al di fuori dei cestini, eventuali danneggiamenti, ecc.) al fine di provvedere al più presto al ripristino delle condizioni ottimali.

Controllo e manutenzione della segnaletica

Il monitoraggio dello stato, ovvero del corretto posizionamento e leggibilità della segnaletica, è previsto tra le attività da completare durante l’ispezione settimanale del tracciato. Una volta individuate eventuali criticità, gli interventi di manutenzione ordinaria della segnaletica comprendono:

- posa di eventuale segnaletica provvisoria;
- rifacimento provvisorio della segnaletica orizzontale;
- installazione e rimozione di segnaletica ed ordinanze temporanee.

Ambito di manutenzione	Attività piano di manutenzione	Interventi di manutenzione	A chi è in carico	Tempistica
Pulizia e manutenzione del manto stradale	Ispezione del tracciato	Sopralluogo per ispezione generale	SG	Settimanale
		Pulizia ordinaria del piano stradale	SG	2 pulizie dalle foglie autunnali
		Pulizia delle canalette di scolo delle acque	Consorzi di bonifica	Al bisogno
		Riparazione del piano stradale	Ente proprietario	Al bisogno
	Gestione dei rifiuti (*con riferimento all’attuale impostazione della gestione rifiuti)	Svuotamento cestini rifiuti	SG/Multiutility	In base alla stagione (settimanale nei periodi di maggior affluenza o mensile nel resto dell’anno)
		Controllo rifiuti abbandonati	SG/Multiutility	Settimanale
Controllo e Manutenzione della segnaletica		Attivazione dei soggetti preposti allo smaltimento dei rifiuti (per svuotamenti/recupero rifiuti extra-ordinari)	SG/Multiutility	Al bisogno
		Rifacimento della segnaletica orizzontale	Ente proprietario	Al bisogno
		Posa di eventuale segnaletica provvisoria urgente (eventi atmosferici straordinari)	SG ed ente proprietario	Al bisogno
Manutenzione degli elementi naturali e accessori della ciclovía	Manutenzione delle aree di sosta e degli arredi urbani	Installazione e rimozione di segnaletica ed ordinanze temporanee	Ente proprietario	Al bisogno
		Identificazione e quantificazione dei manufatti/arredi da riparare	SG	Annuale/Al bisogno
		Riparazione parapetti e manufatti/arredi	Ente proprietario	Al bisogno
	Manutenzione del Verde	Riparazione fontane	Comuni (intestatari utenza)	Al bisogno
		Sfalcio delle banchine ed aree di sosta (sfalci orizzontali)	SG	5 sfalci /anno
		Sfalcio delle rampe	SG	Al bisogno
		Taglio di rami e ramaglie che invadono la pista (sfrondi verticali)	SG	2 “sfrondi”/anno
		Disinfestazioni (vespe/bruco americano)	SG	2 passaggi/anno
	Manutenzione degli impianti tecnologici	Controllo del funzionamento di semafori e corpi illuminanti	Comuni	Al bisogno

Tabella 7.1 – Sintesi degli interventi di manutenzione ordinaria.

Manutenzione del verde e dei manufatti

Il monitoraggio delle condizioni della vegetazione, delle aree di sosta e dei manufatti presenti lungo la ciclovia viene svolto nel corso dell’ispezione settimanale del tracciato. Vi sono poi alcune attività che vanno eseguite al bisogno, mentre altre sono da considerarsi attività periodiche programmate.

Manutenzione delle aree di sosta, dei manufatti e degli arredi:

- riparazione dei parapetti e dei manufatti in legno;
- manutenzione degli arredi urbani presso le aree di sosta;
- riparazione delle fontane.

Manutenzione del verde:

- sfalcio delle banchine ed aree di sosta: con almeno 5 sfalci annuali con mezzi meccanici e con l’ausilio di mezzi “manuali” (tosaerba, decespugliatori, ...); dopo lo sfalcio va pulito il piano stradale da sassi e residui vegetali;
- sfalcio delle rive prive di vegetazione arborea: con almeno 2 sfalci annuali con mezzi meccanici (trattore con braccio trituratore). Questa lavorazione può essere limitata o eliminata nel caso di una gestione delle rive del rilevato ferroviario da parte dei proprietari confinanti;
- taglio di rami e ramaglie che invadono la pista: il contenimento delle chiome della vegetazione arborea deve essere eseguito dagli enti proprietari. In particolare, per il tratto di proprietà della Provincia di Padova, è stato predisposto un piano di gestione forestale che prevede, oltre a interventi di “sfrondo”, veri e propri interventi selvicolturali sulla componente vegetale del bosco lineare.

Tuttavia, potrebbe essere necessario che il SG esegua direttamente interventi più frequenti (e rapidi) di rimozione di singoli rami che venissero a invadere la pista, in seguito a precipitazioni o episodi di vento forte.

- Infine, tra gli interventi di manutenzione ordinaria è prevista la disinfestazione, con appositi prodotti chimici, da nidi di vespe presso le aree di sosta e da bruco americano che, in maniera irregolare, tende ad infestare le siepi campestri e le specie arbustive e/o arboree soggette lungo i lati della pista.

Manutenzione degli impianti tecnologici, quali i semafori e i corpi illuminanti, al momento unici impianti tecnologici presenti, secondo i piani di manutenzione forniti dagli installatori. In seguito all’installazione di altri impianti (suggeriti al capitolo 7.4), andrà effettuata la manutenzione anche degli impianti di videosorveglianza, dei cartelli luminosi per fornire indicazioni di emergenza, e dei conta-passaggi, secondo i piani forniti dagli installatori. Questo tipo di interventi spetta agli enti proprietari, e possono essere delegati al SG, a fronte di un’adeguata copertura dei costi.

7.3.2 La manutenzione straordinaria

La manutenzione straordinaria consiste nel rinnovare e sostituire parti anche strutturali dell’infrastruttura e nel realizzare o integrare altri servizi senza alterare i volumi, le superfici e la destinazione d’uso. Le operazioni di manutenzione straordinaria sono a carico degli enti proprietari, salvo diverse previsioni che dovranno essere definite caso per caso, prevedendo precise attribuzioni di responsabilità e adeguate coperture finanziarie. **Il compito del SG, per quanto riguarda la manutenzione straordinaria, è limitato al rilevare tempestivamente la necessità**

di effettuare gli interventi, quindi esso attiva l’iter di comunicazione agli enti proprietari, fornendo tutte le indicazioni utili per la realizzazione dell’intervento, e segue il coordinamento e monitoraggio delle operazioni, fino al completamento ovvero al ripristino delle condizioni ottimali.

In alcuni casi, gli interventi possono essere eseguiti dal SG, per garantire tempestività e adeguatezza rispetto alle funzioni che egli presidia, ma andranno comunque concordati con gli enti proprietari, che devono garantire la copertura finanziaria. La tabella 7.2 riassume tutti gli interventi di manutenzione straordinaria previsti, che sono così riassumibili:

Ripristino del manto stradale: interventi di rifacimento o riasfaltatura dei tratti della ciclovia che presentano danni significativi o usura che compromette la sicurezza e il comfort degli utenti.

Sostituzione della segnaletica scaduta o scorretta e della segnaletica deteriorata: questo ambito di interventi prevede la rimozione e la sostituzione della segnaletica danneggiata o obsoleta con nuovi segnali conformi agli standard di sicurezza e visibilità,

nonché al manuale della segnaletica cicloturistica della Regione Veneto.

Interventi di gestione della vegetazione arborea e dei manufatti. La gestione del bosco lineare, delle siepi e degli alberi isolati lungo la ciclovia, è di competenza degli enti proprietari, così come:

- la sostituzione delle barriere protettive/parapetti in punti critici per garantire che offrano un adeguato livello di protezione;
- la riparazione o il rifacimento di tutte le opere d’arte e i manufatti (ponti, rampe, fontane);
- la riparazione dell’infrastruttura a seguito di eventi straordinari;
- la sostituzione degli arredi urbani, presso le aree di sosta e/o le panchine isolate;
- il rifacimento e la realizzazione ex novo di intere aree di sosta;
- la realizzazione e la riparazione di nuovi impianti tecnologici (videosorveglianza, cartelli luminosi per fornire indicazioni di emergenza, conta-passaggi).

Ambito di manutenzione	Interventi di manutenzione	Chi la esegue
Ripristino del manto stradale	rifacimento della pavimentazione stradale usurata	Ente Proprietario
	rifacimento del piano stradale danneggiato	Ente Proprietario
Segnaletica	Sostituzione della segnaletica scaduta o scorretta	Ente Proprietario
	Sostituzione segnaletica deteriorata	Ente Proprietario
Interventi di gestione della vegetazione arborea e dei manufatti	Manutenzione, riparazione o rifacimento di opere d’arte (ponti) e manufatti	Ente Proprietario
	Riparazione dell’infrastruttura a seguito di eventi straordinari	Ente Proprietario
	Sostituzione dei parapetti	Ente Proprietario
	Esecuzione interventi di diradamento del bosco e riduzione della chioma di singoli alberi	Ente Proprietario
	Sostituzione della vegetazione arborea	Ente Proprietario
	Sostituzione degli arredi urbani	Ente Proprietario
	Rifacimento aree di sosta	Ente Proprietario
	Realizzazione nuove aree di sosta (sulla base di accordi)	Ente Proprietario
	Realizzazione di nuovi impianti tecnologici (sulla base di accordi)	Ente proprietario e SG

Tabella 7.2 – Sintesi interventi di manutenzione straordinaria.



7.4 Interventi migliorativi sull’infrastruttura

Gli interventi di miglioramento, riassunti nella tabella 7.3, sono stati individuati confrontando sostanzialmente 3 fonti, con metodi diversi: attingendo innanzitutto all’esperienza (8 anni, ormai) del gestore; ascoltando gli utenti, nel corso dell’indagine condotta appositamente nell’ambito di questo lavoro, nonché attraverso le numerose segnalazioni e discussioni che si possono osservare sui social networks, ed intervistando portatori di interesse particolari; infine facendo riferimento alle migliori esperienze italiane e non solo, di realizzazione e gestione di ciclovie. Le attività di miglioramento infrastrutturale hanno costi elevati, ma sono compensati in poco

tempo dall’indotto creato dall’aumento dell’utilizzo. Inoltre, alcuni interventi di miglioramento potrebbero risultare decisivi per affermare le caratteristiche di innovatività e attrattività della ciclovia, in particolare nell’ottica di portare avanti il progetto di realizzare la prima **ciclovia inclusiva**.
Rispetto agli interventi di miglioramento dell’infrastruttura, il compito principale del SG rimane quello di farsi promotore e/o proponente, salvo poter intervenire direttamente concordando questa modalità con gli enti proprietari, ovvero prevedendo un’adeguata allocazione di risorse. Nondimeno, il SG potrà farsi promotore di interventi di miglioramento anche grazie al reperimento di risorse finanziarie esterne, come fondi comunitari, ministeriali, o altri.

Ambito di intervento	Interventi di manutenzione	Chi la esegue
Sicurezza della pista ciclopedonale	Valutazione della possibilità di separare la carreggiata tra pista ciclabile e quella pedonale (con segnaletica orizzontale), ove possibile.	Ente proprietario
	Rimozione cavalletti dissuasori (fuori norma)	Ente proprietario
Messa in sicurezza attraversamenti e intersezioni (rif. Manuale USTRA)	Riduzione della velocità degli autoveicoli a 30 km/h	Ente proprietario
	Ripristino adeguata visibilità (rimozione/riduzione ostacoli)	SG
	Posizionamento/riposizionamento specchi	Ente proprietario
Limiti di velocità sulla pista ciclabile	Valutazione della possibilità di predisposizione di un Regolamento (Ordinanza)	SG ⁶
Regolamentazione presenza animali	Predisposizione di un Regolamento (Ordinanza)	SG (come sopra)
Deterrenza e protezione degli utenti da criminalità	Installazione e gestione di sistemi di videosorveglianza	Ente proprietario
	Collaborazione con soggetti del terzo settore per vigilanza e monitoraggio quotidiano lungo la ciclovia, fornendo un numero (4-5?) di biciclette a pedalata assistita, da dislocare presso i punti ristoro (una almeno a Treviso, a Camposampiero ed a Grisignano)	SG
Predisposizione di un progetto educativo	Affissione di strumenti di comunicazione/informazione lungo la ciclovia	SG
	Realizzazione di altri interventi previsti dal progetto educativo	SG
Protezione utenti da eventi meteorici estremi	Costituzione di un tavolo di coordinamento con Protezione civile	SG
	Installazione di pannelli luminosi per segnalazione di rischi?	SG
Realizzazione di collegamenti protetti/ sicuri con il territorio	Ciclabili o strade con limiti di velocità a 30 km/h per raggiungere punti di interesse turistico	Enti locali
	Ciclabili o strade con limiti di velocità a 30 km/h per raggiungere parcheggi e stazioni di scambio intermodale	Enti locali

⁶ Al SG spetta il compito di avviare, con il tavolo tecnico permanente, un lavoro di studio circa la possibilità di adottare un regolamento specifico per la ciclovia, quindi di individuarne i contenuti e le modalità applicative.

Miglioramento dell’attrattività e dell’accessibilità	Predisposizione di un disciplinare di servizio per gli esercizi commerciali che vogliono essere riconosciuti (e segnalati) come punti ristoro, che garantisca presenza e massima disponibilità di: servizi igienici, attrezzatura per riparazione e informazioni	SG
	Posa di segnaletica turistica per indicare le deviazioni di collegamento tra la pista ciclopedonale e i principali attrattori turistici	Ente proprietario
	Predisposizione di un disciplinare di prodotto e organizzazione di formazione per far crescere la qualità di tutti i servizi afferenti alla ciclovia	SG
	Posa di nuove panchine (1 ogni 500 m)	Ente proprietario
	Posa e segnalazione di nuove fontanelle di acqua potabile accessibili (attenzione ad altezze, tipologia di rubinetti, presenza di gradini o altri ostacoli)	SG ed ente proprietario
	Realizzazione di nuove aree di sosta complete (tavolo e panchine, portabici, bacheca - 1 area di sosta ogni 5 km circa, il più distante possibile dai punti di accesso)	Ente proprietario
	Realizzazione di coni visuali verso le emergenze paesaggistiche e architettoniche lungo la pista	Ente proprietario
	Posizionamento di segnaletica commerciale autorizzata a indicare servizi privati utili al ciclista/cicloturista	Ente proprietario
	Rimozione della segnaletica commerciale non autorizzata	SG
	Realizzazione di opere artistiche, aree per la ginnastica e/o altre installazioni originali e creative (da sottoporre ad approvazione del SG o da esso commissionate - da inserire nel Regolamento)	SG ed ente proprietario
Miglioramento dell’ambiente	Acquisizione e monitoraggio del piano di gestione forestale	SG
	Organizzazione e/o supporto di iniziative di forestazione nei tratti scoperti	SG
	Integrazione di una comunicazione mirata nei canali esistenti	SG
	Collaborazione con università per lo studio dei benefici prodotti da questa infrastruttura (Nature-Based solution - NBS)	SG
	Collaborazione con associazioni/enti naturalistici per il monitoraggio della qualità ambientale e naturalistica	SG
	Rimozione di tutti i punti di raccolta rifiuti (cestini) lungo la pista ciclopedonale. OPPURE Stipula di convenzioni con ETRA e Contarina (e Solaris SPA – Grisignano) per una gestione corretta e adeguata dei rifiuti lungo il percorso.	SG
	Implementazione di una policy “plastic-free” da perseguire attraverso i disciplinari di prodotto e di servizio sopracitati, il Regolamento d’uso della ciclovia, campagne di comunicazione per la sensibilizzazione degli utenti	SG
Miglioramento dell’accessibilità	Ricognizione e rimozione delle barriere rimovibili, e individuazione e segnalazione di soluzioni per le barriere non rimovibili	SG ed ente proprietario
	Adeguamento dei servizi della ciclovia	SG
	Sistemazione delle salite con rampe ed elementi rompitratta	Enti proprietari
	Collaborazione con servizi di noleggio bici per fornitura di biciclette inclusive	SG
	Collaborazione con testimonial della disabilità per comunicazione progetto "Ciclovia Disability friendly"	SG

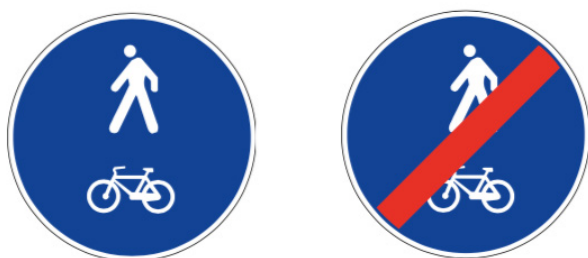
Tabella 7.3 – Sintesi degli interventi di miglioramento della ciclovia Treviso-Ostiglia.

7.4.1 Miglioramento della sicurezza

Tra gli interventi individuati per il miglioramento della sicurezza, molti consentono di migliorare anche l'accessibilità, alcuni in maniera decisiva, andando a risolvere ostacoli e difficoltà attualmente critici per la frequentazione da parte di persone con disabilità, altri comunque importanti in un'ottica di inclusività. In maniera sintetica e schematica si suggeriscono i seguenti interventi:

- **Ove possibile, separazione tra la carreggiata ciclabile e quella pedonale** con una linea continua, passando dall'attuale situazione di pista ciclo-pedonale promiscua a ciclopedonale separata. Nonostante non sia una separazione fisica è comunque un miglioramento importante in quanto definisce chiaramente la posizione delle 2 utenze e contribuisce in maniera significativa a prevenire conflitti tra ciclisti ed escursionisti a piedi e pedoni in generale.

Per realizzare questa separazione vanno modificate sia la segnaletica verticale sia quella orizzontale, sostituendo i seguenti segnali:



Segnale di inizio di una pista ciclabile e pedonale promiscua a sinistra (fig. II 92/b art. 122 del DPR 495/1992) e di fine a destra (fig. II 93/b).

con i seguenti:



- **Rimozione e/o sostituzione dei cavalletti dissuasori, sostanzialmente fuori norma.** La pista ciclabile è una strada e, come tale, non possono esservi posizionati ostacoli che impediscano il transito o, ancora peggio, possano costituire pe-

ricolo per i fruitori. In diversi casi di studio si è riscontrato che questa pratica risulta essere pericolosa per l'utenza, provocando più rischi che benefici. La ridotta distanza dal punto di uscita e ingresso non consente l'uscita dal dissuasore e la fermata subito oltre, da parte di velocipedi "lunghi" come una handbike o una bici con rimorchio. L'inizio e la fine di un percorso protetto sono un punto delicato ed il dissuasore viene quasi sistematicamente evitato da chi vuole mantenere la velocità, adottando traiettorie non previste dalla pista (ovvero passando di lato, il più delle volte, come ben visibile in quasi tutti questi punti) e così divenendo ancora più pericolosi, per se stessi e per i veicoli in transito sulle strade che vengono intersecate. Al contrario, gli utenti la presenza di dissuasori può rappresentare un ostacolo insormontabile per gli utenti più deboli, come i ciclisti in handbike, i bambini trasportati con rimorchi e appendici, in alcuni casi pure per passeggeri e carrozzine. Infine, essi possono rappresentare un pericolo per utenti meno esperti e/o meno abili, come bambini e anziani. La soluzione adottata nelle migliori ciclovie europee è la rimozione dei dissuasori, sostituita con segnaletica verticale e orizzontale sia sulla ciclovia sia sulle strade intersecate. I dissuasori si trovano, nella maggior parte dei casi, a ridosso dell'intersezione.

- **Riduzione della velocità degli autoveicoli a 30 km/h** nei centri abitati attraversati dal percorso ciclopedonale e in corrispondenza delle intersezioni con la pista ciclabile.

- Posizionamento e/o riposizionamento di **specchi** per consentire attraversamenti **sicuri** in corrispondenza delle intersezioni, con altezze e posizioni adeguate alla visibilità per handbike e utenti "deboli";

- Presso gli incroci andrebbe migliorata la **visibilità**, individuando caso per caso come poter intervenire per rimuovere e/o ridimensionare ostacoli (ad esempio le chiome di alberi e arbusti, siepi, ecc.)

- Un problema importante, emerso in questi anni, è quello della convivenza tra diverse tipologie di utenti, in particolare per quanto riguarda la **regolazione della velocità**, nonché la frequentazione della ciclovia da parte di gruppi di ciclisti sportivi che occupano tutta la sede della pista viaggiando

a velocità sostenute, ovviamente a scapito della sicurezza di utenti più lenti e degli utenti più "deboli". L'introduzione di limiti di velocità può essere adottata dal Soggetto Gestore tramite apposita ordinanza, da condividere con gli altri enti interessati dal passaggio della pista ciclabile (Comuni e Provincia) nonché con i rispettivi uffici di polizia locale, cui compete la sorveglianza sul rispetto di tali limiti e la competenza.

- Un importante strumento di supporto agli obiettivi del Soggetto Gestore può essere un **progetto educativo** volto a sensibilizzare l'utenza della ciclovia verso le norme di fruizione della stessa, nel rispetto di tutti gli utenti, dell'infrastruttura stessa e, in senso ancora più completo, dell'intero sistema socio-ecologico che compone la ciclovia. Il progetto educativo potrà prevedere iniziative da realizzarsi sulla ciclovia, come giornate/eventi in bicicletta per cittadinanza, pannelli che presentino norme comportamentali, attività di promozione della ciclabilità nelle scuole del territorio, ecc.

- Si è rilevato poi un importante problema di sicurezza non tanto legato ad aspetti "stradali" quanto di episodi di **devianza sociale e criminalità**. Non è più sporadica la presenza di gruppi di persone che sfruttano l'isolamento di molti tratti della ciclovia per radunarsi e consumare alcolici e sostanze, e lasciando poi molti rifiuti e residui a bordo pista. Inoltre, si sono registrati episodi di adescamento e persino di aggressione, fortunatamente perlopiù sventati, ma che hanno palesato una nuova importante dimensione di criticità per la sicurezza degli utenti della ciclovia. Un primo livello di miglioramento in tal senso è la costituzione di un tavolo di confronto e di un protocollo di azione con le forze dell'ordine, con le quali valutare eventuali ulteriori misure di dissuasione e/o prevenzione che possano essere organizzate. Andranno individuate poi modalità e risorse per il posizionamento di un impianto di videosorveglianza, che può costituire un efficace strumento di deterrenza contro queste problematiche. Sarebbe auspicabile riuscire a coprire anche i parcheggi con la videosorveglianza.

- Nondimeno, risultano critici aspetti di sicurezza relativi a **eventi meteorici estremi**, come temporali, forti venti, trombe d'aria, ecc. Rispetto a queste criticità, il SG potrà predisporre un piano per le emergenze, che preveda il coordinamento con i corpi e le

figure preposte, come protezione civile, sindaci, ecc.

- La **presenza di animali** e le modalità di conduzione degli stessi è un ulteriore problema. La gestione degli animali sulla ciclovia, oltre ad avere ricadute in termini di sicurezza, pone problemi legati alla pulizia e al decoro, dal momento che le deiezioni non sempre vengono raccolte e gestite correttamente dai proprietari. In dettaglio:

Il caso più comune che sono i **cani**, per i quali spesso non è osservata la regola di uso del guinzaglio, o vengono portati sulla ciclovia con guinzagli molto lunghi, che possono rappresentare un pericolo per le biciclette. La conduzione di cani al guinzaglio è un obbligo di legge già vigente, andrebbe specificato, attraverso il regolamento, l'uso del guinzaglio corto.

Meno comune è il caso dei **cavalli**, ma è già capitato che un gruppo di escursionisti a cavallo chiedesse di poter utilizzare la ciclovia per le proprie escursioni. Si può consentire, ma indicando l'obbligo di raccogliere le deiezioni e di transitare sulle banchine e non sulla pista asfaltata.

Infine, si è rilevato il problema del transito di **greggi di ovini**, che occupano totalmente la ciclovia, sebbene per tempi limitati a qualche ora. Da approfondire la possibilità di interdire il passaggio alle greggi, che lasciano dietro di sé notevoli quantità di sterco e fango.

7.4.2 Miglioramento della continuità e dell'intermodalità

Per migliorare la continuità dell'infrastruttura andrebbero attuate le seguenti misure:

- **Realizzazione di collegamenti protetti o "strade 30"** (con limiti di velocità inferiori a 30 km/h) tra la pista ciclopedonale esistente ed i centri abitati e le emergenze turistiche presenti. Oltre che per il già citato obiettivo di miglioramento della sicurezza delle intersezioni, l'individuazione di questo tipo di strade (sulle quali posizionare la segnaletica direzionale per raggiungere la ciclabile - in entrata - e i punti di interesse sparsi sul territorio - in uscita) risulterebbe estremamente funzionale a collegare la ciclovia con il territorio e viceversa.

- **Realizzazione di collegamenti protetti o strade 30** tra la pista ciclopedonale esistente, le stazioni dei mezzi pubblici (treno, bus, aeroporto, ...), pri-

vati (taxi, NCC, ...) e le vie d'acqua.

- **Realizzazione di parcheggi di interscambio auto - bici o realizzazione di collegamenti protetti o strade 30** a parcheggi già esistenti. Particolarmente critica é l'area di sosta nei pressi dell'ex stazione di Badoere utilizzata da un numero sempre maggiore di automobilisti. In questo caso si registrano anche furti con scasso a danno delle automobili parcheggiate. In questo caso Per questa ragione sarebbe auspicabile dirottare il fruitore che raggiunge la pista ciclabile con l'automobile nei pressi di parcheggi nei centri abitati di Silvelle, Piombino Dese (nei pressi della stazione ferroviaria), Camposampiero (ufficio IAT, stazione ferroviaria), Pieve di Curtarolo, Piazzola sul Brenta (ufficio IAT).

7.4.3 Miglioramento dell'attrattività

Per migliorare la continuità dell'infrastruttura andrebbero attuate le seguenti misure:

- Predisposizione di un **disciplinare di servizio** per gli esercizi commerciali che vogliono essere riconosciuti (e segnalati) come **punti ristoro**, che garantisca presenza, l'accessibilità e la massima disponibilità di: servizi igienici, attrezzatura per riparazione e informazioni. In particolare va prestata attenzione alla ricognizione dei **servizi igienici** presenti, e la definizione di protocolli di gestione con i proprietari (attualmente i servizi si trovano in corrispondenza dei punti ristoro privati), affinché siano disponibili e fruibili agli utenti della ciclovia e non necessariamente a disposizione dei soli clienti degli esercizi;
- Posa di **segnaletica turistica** per indicare le deviazioni di collegamento tra la pista ciclabile e i principali attrattori turistici.
- Sviluppo di un **disciplinare di prodotto** che punti a far crescere la qualità dei servizi afferenti alla ciclovia, che comprenda l'organizzazione di una **formazione specifica** sulla ciclabilità, la bicicletta e l'accoglienza turistica, per favorire una crescita complessiva del prodotto cicloturistico.
- **Posa di panchine** (almeno 1 ogni 500 m), **fontanelle dell'acqua potabile** (1 ogni 5 km) e realizzazione di **nuove aree di sosta** (costituite da gruppo tavolo, panche, portabici, bacheca informativa - 1 area di sosta ogni 5 km). Particolarmente vocate

alla funzione ricreativa appaiono le aree antistanti le ex stazioni ferroviarie: Campodoro, Loreggia, Badoere.

- Rimozione della segnaletica commerciale non autorizzata e di eventuali altri cartelli non consoni.
- Da valutare con la Provincia di Padova il posizionamento di **segnaletica commerciale** per indicare i servizi privati utili ai ciclisti/al cicloturismo che si incontrano lungo il percorso, come strutture ricettive, punti ristoro, agriturismo, negozi di biciclette con noleggio/riparazione, ecc. Il canone di concessione per il posizionamento del cartello potrebbe rappresentare un'ulteriore fonte di entrate da destinare alla gestione della ciclovia.
- **Realizzazione di coni visuali** (abbattimento della vegetazione e manutenzione dello spazio libero così creato) tra la pista ciclopedonale esistente ed i centri abitati e le emergenze architettoniche, ambientali e paesaggistiche presenti, come nel caso di villa Marcello a Levada di Piombino Dese.
- Realizzazione di **opere d'arte**, aree per la ginnastica e/o altre installazioni originali e creative (da sottoporre ad approvazione del SG o da esso commissionate - da inserire nel Regolamento).

7.4.4 Miglioramento dell'ambiente in cui è inserita la ciclovia

Come accennato, lungo la ciclovia si trovano estese porzioni di "bosco lineare", ovvero aree con coperture vegetali che possono essere definite "bosco" ai sensi delle normative di riferimento, che in molti casi sono state favorite, ovvero create ex novo o espanse, grazie alla creazione della ciclovia. Questa dinamica di miglioramento ambientale, assai significativa in un contesto in cui normalmente alla realizzazione di un'infrastruttura corrisponde un inevitabile degrado ambientale, è una delle caratteristiche di pregio della Treviso-Ostiglia, che andrebbe in generale supportata, sia in un'ottica di mantenimento e miglioramento (della dinamica stessa), sia in un'ottica di comunicazione per affermare questa sua peculiarità come punto di forza distintivo.

Nondimeno, si tratta di una dinamica che richiede anch'essa un'attenzione gestionale, riassumibile in queste azioni:

- Coordinamento con la provincia di Padova per la realizzazione del **piano di gestione forestale** del bosco lineare, da acquisire per conoscenza;
- Organizzazione e/o supporto di **iniziative di forestazione** lungo il percorso, nei tratti ancora scoperti, in collaborazione con gli enti locali, i proprietari e professionisti del settore che realizzino gli impianti a regola d'arte. L'iniziativa avviata con la collaborazione del portale WOWNature, presso Grisignano di Zocco e nelle nuove aree previste per il 2025, è il riferimento in tal senso;
- Integrazione di una **comunicazione dedicata** a questi aspetti nel piano di comunicazione della ciclovia (vedasi cap. 6. 3)
- Collaborazione con istituti di ricerca (università) al fine di condurre attività di ricerca sulla gestione di questa infrastruttura verde e sui benefici che essa può fornire alle comunità residenti ed agli utenti.
- Collaborazione con associazioni naturalistiche per il monitoraggio e la ricerca relativi alla composizione floristica e faunistica del bosco;
- Collaborazione con associazioni locali per la vigilanza e il monitoraggio dello stato di salute del sistema naturale e delle sue componenti, nonché per inibire comportamenti che possano minacciare lo stesso.
- Miglioramento della **gestione dei rifiuti**, da perseguire attraverso due approcci alternativi:
Rimozione di tutti i punti di raccolta rifiuti (cestini) lungo la pista ciclopedonale e posizionamento di indicazioni che invitino a portare con sé i rifiuti prodotti durante le escursioni. OPPURE
attraverso la **stipula di convenzioni** con ETRA e Contarina (ed eventuali altre aziende nei rispettivi territori di competenza) che garantiscano adeguato servizio nei punti di conferimento dei rifiuti lungo la ciclovia, ovviamente con numero e tipologia di contenitori per poter effettuare correttamente una raccolta differenziata, eventualmente anche riducendo gli stessi e concentrandoli presso i punti di ingresso e uscita dalla ciclovia, con il posizionamento di telecamere per prevenire abusi;
- Implementazione di una policy **"plastic-free"** da perseguire attraverso i disciplinari di prodotto e

di servizio sopracitati, il Regolamento d'uso della ciclovia, campagne di comunicazione per la sensibilizzazione degli utenti.

7.4.5 Miglioramento dell'accessibilità, per una "Ciclovia Inclusiva"

Negli interventi già citati nei sottocapitoli precedenti, che contribuiscono tutti, in maniera più o meno significativa, a migliorare anche l'accessibilità ovvero l'inclusività della ciclovia, è stato sempre inserito il riferimento a prestare attenzione alle modalità di realizzazione degli interventi, al fine di garantire l'accessibilità complessiva della ciclovia e dei servizi. In generale, alcune attenzioni particolari per il miglioramento dell'accessibilità sono:

- Ricognizione e rimozione delle barriere rimovibili. **Ricognizione delle barriere non rimovibili** e individuazione e adeguata segnalazione di **percorsi alternativi**;
- L'**adeguamento dei servizi** della ciclovia, quali aree di sosta, punti acqua, servizi igienici, colonnine attrezzi per la riparazione, con rimozione delle barriere, correzione delle misure e del posizionamento degli stessi;
- La **sistemazione delle poche salite** presenti lungo la ciclovia con rampe ed elementi rompitratta, ovvero l'inserimento di rampe e tratti pianeggianti per consentire fermate e riposi a persone con disabilità
- La collaborazione con i servizi privati di noleggio biciclette per l'integrazione di **biciclette "inclusive"** nella loro offerta.
- La collaborazione con cooperative sociali del territorio per l'esecuzione di piccoli interventi di manutenzione
- La collaborazione con ciclisti testimonial per comprendere e monitorare bisogni, problemi e soluzioni riguardanti l'accessibilità, e condurre campagne di comunicazione mirate.

Con la realizzazione di questi interventi, unitamente a quelli indicati al capitolo 7.4.1, la ciclovia potrebbe ambire ad essere la prima infrastruttura di questo tipo veramente inclusiva o **"disability friendly"** in Italia.

7.5 Piano dei costi

Secondo il piano di manutenzione proposto, i costi di gestione del tratto di pista ciclopedonale di competenza della Federazione del Camposampierese dovrebbero aggirarsi tra i 2000 e i 2500 €/km, tuttavia è chiaro che si tratta di una stima che va verificata ed eventualmente adeguata dopo aver accertato che sia garantita la collaborazione di tutti gli enti esterni citati nel piano (Comuni, enti proprietari, Consorzi di bonifica, ETRA e Contarina, ecc.).

Qualora gli impegni per il SG dovessero aumentare, a fronte di una diversa allocazione dei compiti tra esso e gli altri enti citati, anche i costi aumenteranno. Dal confronto con il contesto Trentino, dove la manutenzione ordinaria è realizzata avvalendosi della collaborazione di cooperative sociali consorziate in un unico affidamento del servizio, e coordinate dal soggetto gestore provinciale, si è individuato un costo medio per le attività di manutenzione ordinaria, laddove completamente eseguite dal SG (ovvero se tutte le attività della tabella 7.1 fossero in capo al SG) di circa 6000 €/km.

Le entrate a copertura di questi costi non possono che venire da uno schema di contribuzione a carico degli enti proprietari e/o dei Comuni attraversati dalla ciclovia, basato sulla lunghezza del tratto di percorso.

Per finanziare il piano di gestione, pertanto, si propone di partire dallo schema di finanziamento sin qui adottato, evidenziando però come sia opportuno

avviare un confronto con gli altri enti coinvolti, per avviare una ristrutturazione di questo schema che consenta di comporre un budget più adeguato, sia per i compiti di gestione “ordinaria”, sia per sostenere e quantomeno avviare le azioni di sviluppo, che si dovranno basare, il più possibile e quando possibile, a opportunità di finanziamento esterno (bandi su fondi europei e/o nazionali).

In particolare, le azioni che si propone di valutare per una ristrutturazione del budget sono tre:

- 1. adeguamento delle aliquote di contribuzione per ciascun Comune alla stima del costo della manutenzione;
- 2. coinvolgimento degli enti proprietari o portatori di ulteriori interessi nella gestione della ciclovia;
- 3. valutare l’adozione dell’imposta di soggiorno in tutti i territori attraversati dalla ciclovia e la destinazione di una quota di essa al SG per funzioni di gestione, promozione e marketing turistico della ciclovia.

Lo schema in tabella 7.4 presenta uno schema generale della struttura del budget che il SG dovrebbe poter impiegare per una piena attuazione del piano di gestione, basato sullo status quo, ovvero sull’aggiornamento (a gennaio 2025) dei prezzi per i servizi ricompresi nel modello di manutenzione, nonché sul confronto con le (poche) altre realtà ove sia individuato un unico ente gestore per lunghi tratti di pista ciclabile.

GESTIONE TURISTICA	Gestione della dimensione turistica Immagine coordinata Promozione Eventi	Anno 2024: 70.000 €/anno , di cui 52.500€ finanziati da RV Anno ordinario: circa 40000 €/anno di attività base
MANUTENZIONE	Piano di manutenzione ordinaria	nel 2025 → 2000 €/km (ottimale → 2500 €/km)
	Manutenzione straordinaria	Costi dipendenti dagli interventi e a carico degli enti preposti (proprietari)
	Interventi di miglioramento	Costi dipendenti dai progetti e dai fondi utilizzati da concordare nel tavolo tecnico permanente

Tabella 7.4 - Schema del piano finanziario per la gestione della Treviso - Ostiglia

Come evidenziato nello schema, in questo budget è compresa una somma da destinarsi all’attività di gestione della sicurezza e della manutenzione ordinaria, va aggiunta un’ulteriore somma da impegnare per la gestione del prodotto turistico, la promozione e il marketing, oltre agli importi per la copertura delle attività di manutenzione ordinaria. La gestione turistica richiede l’impiego stabile di almeno una persona (attualmente è così, per 56 km di ciclovia, per circa 30 ore/settimana), che sviluppa poi iniziative di comunicazione, promozione e marketing avvalendosi di budget ulteriori che essa stessa reperisce attraverso bandi e altri contributi. Per l’adeguata copertura di tale attività, come sopra indicato, si stima

un fabbisogno di circa 40000 €, somma minima per i costi del personale e degli strumenti di base per l’esercizio di queste funzioni.

Infine, come già indicato nei rispettivi capitoli, altre iniziative di fund raising coordinate dal SG potrebbero alimentare il budget da impiegare nella gestione, quali: i canoni per la concessione di segnaletica commerciale lungo la pista, la vendita di merchandising brandizzato presso i punti ristoro, la promozione di iniziative specifiche attraverso campagne di crowdfunding, seguendo l’esempio degli interventi di forestazione attraverso il portale WOWNature, l’accesso a bandi di finanziamento pubblico/privato.



Bibliografia



08

Betta Gianfranco e Maccagnan Paolo "Cicloturismo e cicloturisti in Trentino", Provincia Autonoma di Trento, Osservatorio per il turismo – 2010.

Burighel L., Da Re R. e Gallo D. 2015. Veneto in bicicletta. Opportunità per gli operatori turistici. ETIFOR Srl. Regione Veneto – Dipartimento Turismo

Caroli M. G. 2013. Il marketing territoriale. Strategie per la competitività sostenibile del territorio. Ed. Franco Angeli

Cortesi G. e Rovaldi U. 2011. Dalle rotaie alle bici. Indagine sulle ferrovie dismesse recuperate all'uso ciclistico. Federazione Italiani Amici della Bicicletta. Milano, Febbraio 2011

Da Re R. 2016. Metodi e tecniche di progettazione partecipata. Dipartimento TESAF Università degli studi di Padova. Legnaro, 29 Febbraio 2016

Deromedis S. 2019. Il Manuale delle piste ciclabili e della ciclabilità. Ediciclo editore. Portogruaro (VE)

Gallo D. 2015. Strategie e azioni della regione veneto per coinvolgere gli operatori economici e dei territori. In atto Il ruolo delle Regioni nella Mobilità Ciclistica. Cosmobike Mobility, Verona 11-14 Settembre 2015.

Gallo D. 2016. "Turismo rurale o ruralità turistica? Nuove professionalità per il turismo che scopre il territorio. In Atti Martedì senza frontiere. Legnaro, 21 Marzo 2016

Pollock, A., Flourishing Beyond Sustainability ETC Workshop in Krakow, February 6, 2019.

Ufficio federale delle strade (USTRA), 2021, Mobilità ciclistica nelle Intersezioni. Manuale per l'infrastruttura, Berna (CH).

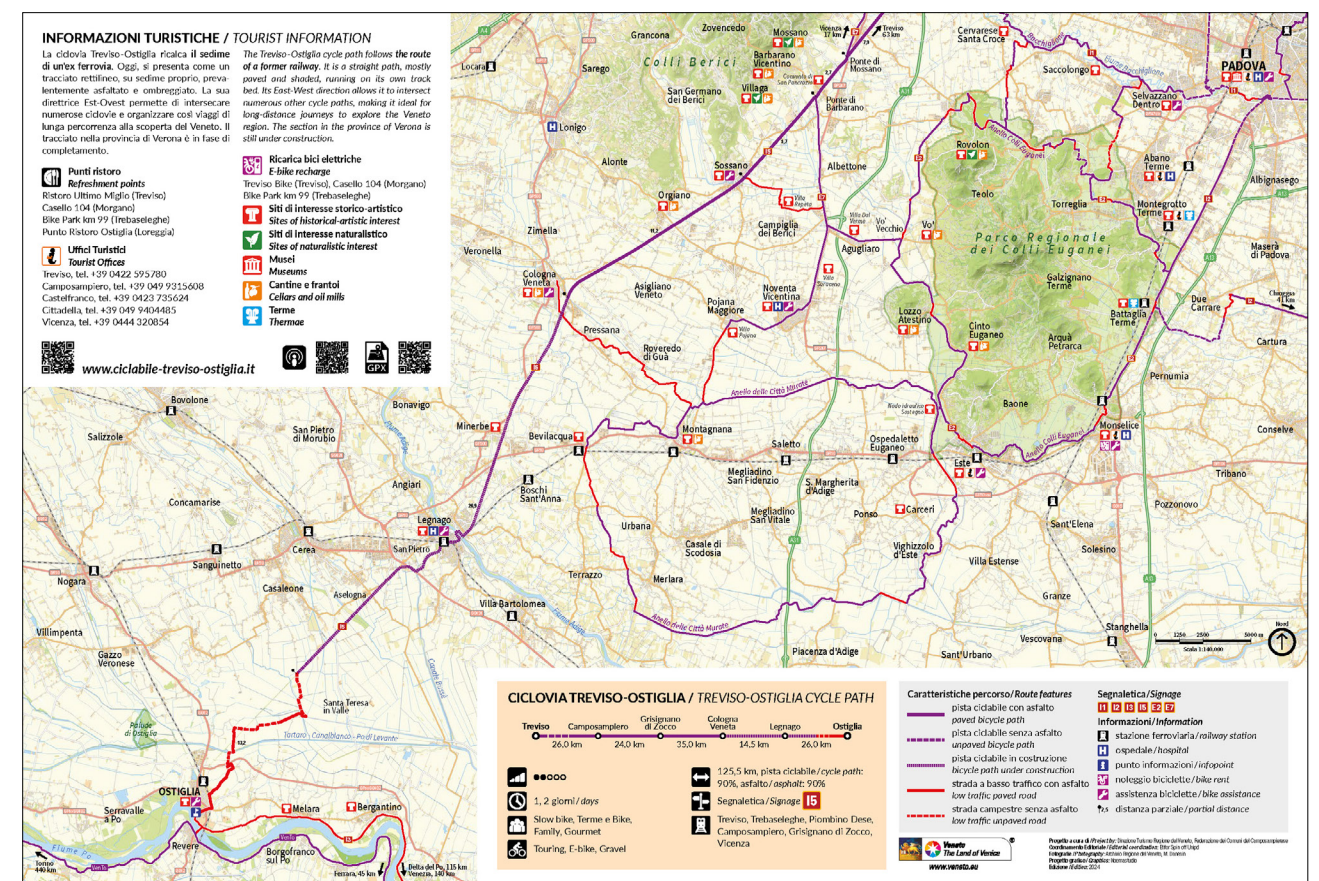
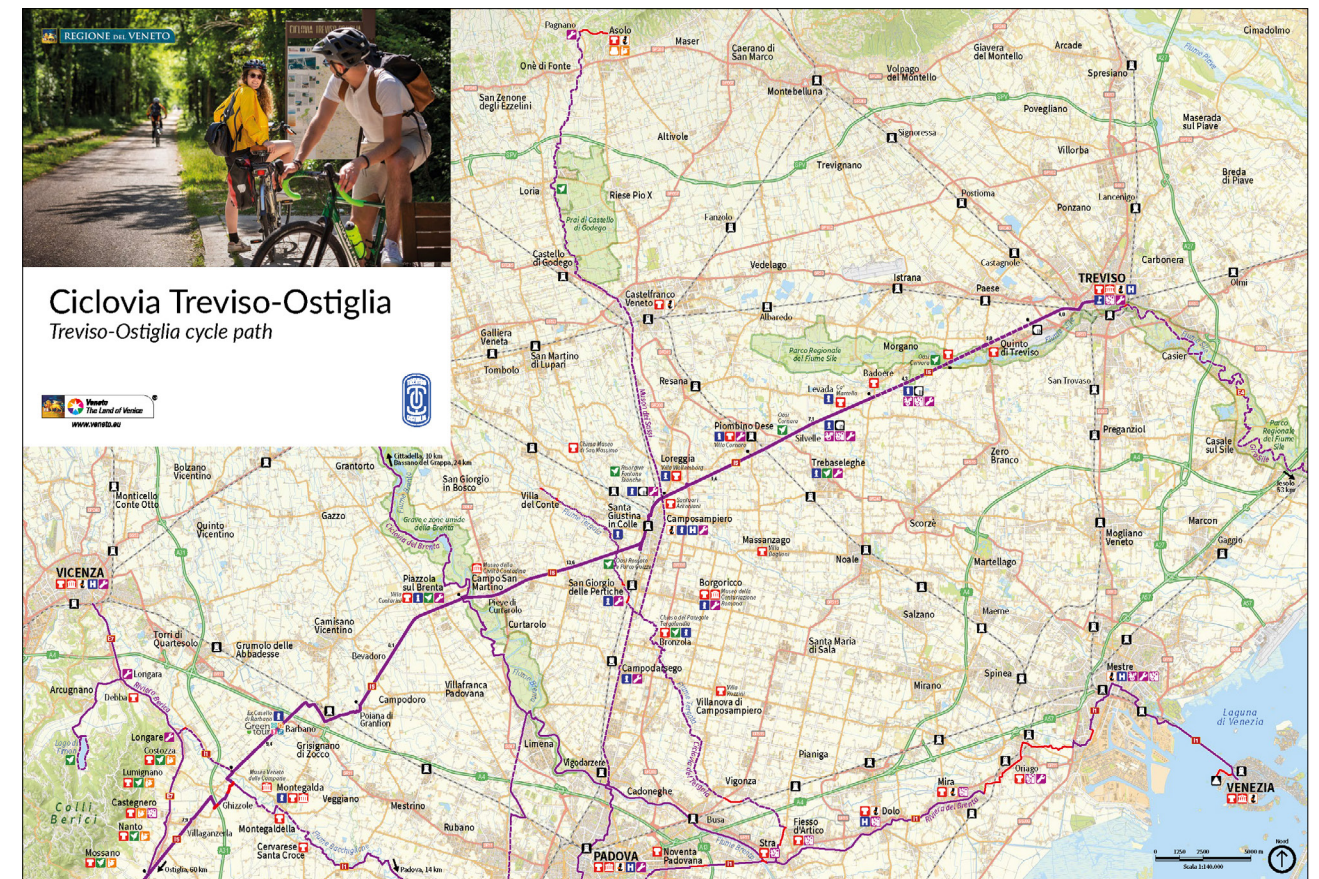
Allegati

Allegato 1 - Cartografia cicloturistica

Allegato 2 - Questionario di rilevamento somministrato agli utenti della ciclovia

Allegato A) Integrazione. Obiettivi di sostenibilità

Allegato 1



Allegato 2



Questionario ai frequentatori della ciclovia Treviso – Ostiglia

Le chiediamo di compilare il questionario in tutte le sue parti. Il questionario è individuale. Il questionario è anonimo e le informazioni saranno trattate col massimo della riservatezza, secondo le previsioni del Reg. UE 679/2016 e del D.lgs. 196/2003 (GDPR e Codice in materia di protezione dei dati personali)

Data / / 2024

Località rilievo

Condizioni meteo

Il presente questionario è stato:

☐ auto-compilato

☐ somministrato da rilevatore

A) INFORMAZIONI GENERALI

1. Per quali attività è qui oggi principalmente?

☐ spostamento quotidiano (lavoro, scuola, spesa, etc.)

☐ allenamento sportivo

☐ escursione giornaliera

☐ turismo (con soggiorno di almeno 1 notte)

☐ altro (specificare

2. Con chi sta percorrendo la ciclabile oggi?

☐ da solo

☐ in coppia

☐ in famiglia

☐ con amici

☐ con un gruppo organizzato

☐ altro (specificare

3. Come ha reperito informazioni sulla ciclabile Treviso - Ostiglia? (più risposte)

☐ internet, social network

☐ amici, parenti, conoscenti

☐ tour operator o agenzia viaggi

☐ materiale informativo (brochure, newsletter, ...)

☐ aziende per il turismo, uffici turistici

☐ conoscenza personale

☐ segnaletica stradale, cartellonistica

☐ struttura ricettiva dove risiede

☐ riviste specializzate o associazioni sportive

☐ altro (specificare

4. A quali attività intende dedicarsi durante questa escursione/viaggio? (più risposte)

☐ semplice spostamento

☐ riposo e relax

☐ scoperta del territorio

☐ visite culturali

☐ attività enogastronomiche

☐ visite naturalistiche

☐ escursioni a piedi e altri sport

☐ altro (specificare

5. Quanto tempo pedalerà nella giornata di oggi?

☐ meno di 2 ore

☐ dalle 2 alle 4 ore

☐ dalle 4 alle 6 ore

☐ più di 6 ore

6. Quali altri mezzi di trasporto ha utilizzato durante questa escursione/viaggio?
- ☐ esclusivamente bicicletta
- ☐ automobile, furgone, moto
- ☐ camper
- ☐ mezzo di trasporto pubblico (treno, bus)
- ☐ mezzo di trasporto collettivo (es.: bus riservato o organizzato da tour operator)
- ☐ altro (specificare)

7. Quante volte ha percorso la ciclabile Treviso-Ostiglia?
- ☐ è la prima volta
- ☐ alcune volte
- ☐ diverse volte all'anno
- ☐ almeno una volta al mese
- ☐ ogni settimana
- ☐ quasi ogni giorno

8. Quali dei seguenti tratti ha percorso almeno una volta?
- ☐ Grisignano di Zocco – Piazzola sul Brenta
- ☐ Piazzola sul Brenta - Camposampiero
- ☐ Camposampiero - Quinto di Treviso
- ☐ Da Grisignano verso sud (Ostiglia)
- ☐ nessuno dei precedenti

9. Ha percorso nell'ultimo anno anche altre ciclabili collegate alla pista ciclabile Treviso-Ostiglia?
- ☐ Cammino del Santo (Muson dei Sassi)
- ☐ Sentiero degli Ezzelini (Muson dei Sassi)
- ☐ Ciclovia del Brenta
- ☐ Ciclovia del Tergola
- ☐ GiraSile (E4)
- ☐ Ciclovia del Bacchiglione (I1 - E7)
- ☐ Riviera Berica
- ☐ nessuno dei precedenti

B) SPESE

10. Facendo riferimento alla giornata di oggi, qual è stata la spesa media a persona che ha sostenuto per...	Spesa media giornaliera a persona	
... mangiare e bere?		☐ nessuna spesa
... comprare prodotti tipici?		☐ nessuna spesa
...noleggio bicicletta?		☐ nessuna spesa
... affittare/comprare materiale tecnico?		☐ nessuna spesa
...guida o tour operator?		☐ nessuna spesa
... il parcheggio?		☐ nessuna spesa
..alloggio (solo se cicloturista)?		☐ nessuna spesa
..spese di trasporto (carburante, autostrada, treno, bus, etc.)?		☐ nessuna spesa
... per altro (specificare		☐ nessuna spesa

11. La bici che sta utilizzando è..
- ☐ di proprietà
- ☐ presa a noleggio

C) VALUTAZIONE DELLA PISTA CICLABILE TREVISO – OSTIGLIA

12. Secondo Lei il numero di pedoni e ciclisti in transito lungo questa ciclabile è
- ☐ eccessivo
- ☐ elevato
- ☐ contenuto
- ☐ basso/limitato

13. Come valuta i seguenti aspetti relativi a questa ciclabile?

	Per nulla soddisfacente	Poco soddisfacente	Abbastanza soddisfacente	Molto soddisfacente	Non so
Sicurezza (punti pericolosi, affollamento, attraversamenti)	☐	☐	☐	☐	☐
Accesso alla ciclabile (collegamenti a paesi, parcheggi)	☐	☐	☐	☐	☐
Attrattività (paesaggio, ambiente, cultura)	☐	☐	☐	☐	☐
Qualità della pavimentazione	☐	☐	☐	☐	☐
Manutenzione (taglio dell'erba, pulizia cestini)	☐	☐	☐	☐	☐
Segnaletica	☐	☐	☐	☐	☐
Servizi a supporto dei ciclisti (bar, noleggi, assistenza)	☐	☐	☐	☐	☐
Comunicazione online (sito internet e pagine social ufficiali)	☐	☐	☐	☐	☐
Altro (specificare _____)	☐	☐	☐	☐	☐

14. Quali sono le priorità d'intervento per migliorare la ciclabile?

1.
2.
3.

D) SOLO PER I CICLOTURISTI (almeno una notte)

15. Durata del viaggio? giorni

16. Come è strutturata la sua vacanza?

☐ itinerante in bicicletta, cambiando tendenzialmente ogni giorno luogo di soggiorno

☐ prevalentemente in bicicletta con base fissa, pernottando tutti i giorni o quasi nella stessa località

☐ composta di esperienze diverse, tra cui l'escursione in bicicletta è una delle varie possibilità.

17. In che tipo di struttura alloggia durante il percorso (possibili più risposte)?

☐ albergo

☐ bed and breakfast

☐ agriturismo

☐ affittacamere

☐ appartamento turistico

☐ campeggio

☐ ospite da amici

☐ altro (specificare) _____

18. Tappa iniziale e finale del viaggio, se itinerante:

19. Media giornaliera delle tappe (km)? km

20. Come ha costruito questa vacanza?

☐ non ho prenotato nulla

☐ prenoto un giorno per l'altro, durante la vacanza stessa

☐ ho prenotato prima di mettermi in viaggio

☐ ho prenotato attraverso un tour operator

E) PROFILO GENERALE

21. Et  (anni compiuti): ☐ da 0 a 17 ☐ da 18 a 30 ☐ da 31 a 45 ☐ da 46 a 60 ☐ oltre 60

22. Genere: ☐ maschio ☐ femmina ☐ altro ☐ preferisco non rispondere

23. Titolo di studio:

☐ scuola dell'obbligo
☐ qualifica o diploma professionale
☐ diploma di scuola superiore
☐ laurea, o titolo superiore

24. Comune di residenza:

☐ comune attraversato dalla ciclabile → Comune di _____
☐ all'interno della Regione Veneto → Comune di _____
☐ in Italia → Regione di _____
☐ estero → Nazione _____

25. E' iscritto ad associazioni sportive o ambientaliste?

☐ no
☐ s  Quali? _____

26. Nella sua vita quotidiana, utilizza la bicicletta (possibili pi  risposte):

☐ come mezzo di trasporto principale
☐ talvolta, per spostamenti quotidiani (lavoro, scuola, spesa)
☐ per attivit  ricreative
☐ come attivit  sportiva

27. Negli ultimi 5 anni ha mai fatto vacanze in bicicletta?

☐ no
☐ s , per percorsi di massimo 3 giorni
☐ s , per percorsi di pi  di 3 giorni

28. Se ha fatto altre vacanze in bicicletta, in quali luoghi?

Dove?	Percorso?	Quanti giorni?
☐ in Veneto ☐ in Italia ☐ all'estero	_____	____
☐ in Veneto ☐ in Italia ☐ all'estero	_____	____
☐ in Veneto ☐ in Italia ☐ all'estero	_____	____
☐ in Veneto ☐ in Italia ☐ all'estero	_____	____
☐ in Veneto ☐ in Italia ☐ all'estero	_____	____

F) PROFILO TECNICO

29. Tipologia bicicletta:

☐ city bike ☐ mountain bike ☐ road Bike ☐ bicicletta elettrica ☐ gravel
☐ altro _____

Usa il caschetto:	Borse da viaggio:	Navigatore GPS o applicazione smartphone:	Carta ciclo-turistica o guida cartacea:
☐ s� ☐ no	☐ s� ☐ no	☐ s� ☐ no	☐ s� ☐ no

La ringraziamo per il suo contributo.

Se fosse interessato ai risultati, pu  lasciare qui il suo indirizzo mail: _____

Allegato A) Delibera n... del ...

INTEGRAZIONE DEL PIANO DI GESTIONE PISTA TREVISO-OSTIGLIA.

OBIETTIVI DI SOSTENIBILITÀ

TEMA	TARGET	TIMING
Filiera sostenibile	- Aumento del numero di operatori partecipanti a incontri legati a tematiche di sostenibilità promossi dal Soggetto Gestore	settembre 2028
	- Attivazione di una campagna di comunicazione legata alla strategia di sostenibilità da tenere nella destinazione con il coinvolgimento degli operatori	dicembre 2025
Energia e Clima	- Rispetto del Patto Europeo dei Sindaci per l'Energia e il Clima dei Comuni aderenti	febbraio 2026
	- Ampliamento della Comunità Energetica Rinnovabile (CER) Insieme nei Comuni della Federazione del Camposampierese e della Comunità Energetica Rinnovabile della Marca Trevigiana	settembre 2028
Efficientamento idrico	Etra - Diminuzione perdite idriche secondo Piano di Sostenibilità Viacqua Spa - Diminuzione perdite idriche secondo Bilancio di Sostenibilità	settembre 2028
Gestione efficiente dei rifiuti	ETRA - Secondo Piano di Sostenibilità: - Aumento della quantità e qualità dei rifiuti gestiti, - Miglioramento del trattamento del rifiuto organico - Promozione dell'economia circolare CONTARINA - Secondo Bilancio di Sostenibilità: - Riduzione della quantità totale di rifiuti prodotti nel territorio gestito da Contarina; - Ulteriore riduzione della quantità di rifiuto secco non riciclabile e incremento della raccolta differenziata;	settembre 2028
Mobilità sostenibile	- Integrazione di 21 bus elettrici e 3 autobus a metano nella flotta MOM-Mobilità di Marca	dicembre 2025
	- Realizzazione di una nuova stazione di ricarica da 30 postazioni presso il deposito MOM di Treviso	dicembre 2026
	- Rispetto del Piano Urbano di Mobilità Sostenibile per il Comune di Treviso	da dicembre 2024 con validità 10 anni
	- Approvazione del PUMS per la Federazione dei Comuni del Camposampierese	giugno 2027
	- Installazione di colonnine di ricarica per veicoli elettrici presso il Comune di Piazzola Sul Brenta	dicembre 2026
	- Progetto Bike to Work dell'IPA Marca Trevigiana (Quinto, Morgano, Treviso)	dicembre 2025
	- Progetto Bike to Work del Comune di Grisignano di Zocco	dicembre 2025

