



Università  
Ca' Foscari  
Venezia

Corso di Laurea magistrale  
(*ordinamento ex D.M. 270/2004*)

in Sviluppo interculturale dei sistemi  
turistici

—

Ca' Foscari  
Dorsoduro 3246  
30123 Venezia

Tesi di Laurea

*Progetto cicloturistico  
per la pedemontana  
Gemona-Sacile*

**Relatore**

Ch. Prof. Jan Van der Borg

**Laureando**

Aurora Mondello  
Matricola 816958

**Anno Accademico**  
**2011 / 2012**



## INDICE

<b>PREFAZIONE</b>	pag. 3
-------------------	--------

### **PARTE PRIMA Introduzione al concetto di Turismo sostenibile**

1	I fattori evolutivi della domanda	» 7
2	La formazione del concetto di sviluppo sostenibile	» 9
3	Il turismo sostenibile	» 13
4	Il cicloturismo	» 19
4.1	L'utilizzo in Europa	» 23
4.2	Austria: La Strada del Danubio	» 27
4.3	Germania	» 29
4.4	Francia	» 30
4.5	Spagna	» 31
4.6	Olanda	» 32
4.7	America	» 33
4.7.1	Rails to trails	» 35

### **PARTE SECONDA La ferrovia pedemontana Gemona-Sacile**

2	Introduzione al caso: la linea ferroviaria Gemona-Sacile	» 39
2.1	Cenni storici sulla Grande Guerra in Friuli	» 41
2.3	La ferrovia durante la Guerra	» 46
2.4	La pedemontana friulana	» 50
2.5	Riflessioni sul progetto cicloturistico	» 62

### **PARTE TERZA**

<b>CONCLUSIONI</b>	» 77
--------------------	------

<b>BIBLIOGRAFIA E SITOGRAFIA</b>	» 81
----------------------------------	------



## **PREFAZIONE**

Quando si introduce il tema del turismo subito si fa riferimento ad una realtà complessa e poliedrica, perciò la sua più completa analisi richiede un'ampia prospettiva di riferimento.

Numerosi sono infatti i campi di applicazione in cui il fenomeno turistico si manifesta, ma ciò a cui questo studio è rivolto è la connessione del fenomeno turistico con lo sviluppo e la crescita di un territorio. Interessante è analizzare non solo lo stretto legame che può instaurarsi fra territorio e attività turistica, ma anche il rapporto a volte conflittuale che può instaurarsi fra il fenomeno turistico e le risorse ambientali che contraddistinguono la realtà locale.

Ecco che diventa essenziale pianificare l'incremento di tale attività, per garantirne la massima estensione in maniera efficace, ma soprattutto efficiente in termini di sostenibilità. La sostenibilità, è ormai un concetto cardine nel settore turistico in quanto prevede la necessità di un approccio basato appunto sulla pianificazione, al fine di evitare che lo sviluppo determini degli effetti negativi sulle risorse, che costituiscono invece la base necessaria per il sostentamento nel tempo dell'attività stessa.

Nello specifico quello che questa trattazione vuole considerare è la possibile realizzazione di un progetto cicloturistico per la linea ferroviaria

Gemona- Sacile, attualmente non utilizzata a seguito di uno smottamento verificatosi nel luglio 2012 a Meduno (Comune in provincia di Pordenone): attualmente Trenitalia afferma di non poter riprendere il servizio ferroviario a causa degli alti costi di manutenzione che il ripristino della linea comporterebbe, ma può solo garantire un servizio di autobus sostitutivi su gomma. La Regione Friuli Venezia Giulia sta però valutando una serie di possibili alternative fra le quali è emersa quella del percorso cicloturistico che prende come esempio vincente quello delle strade ferrate di San Candido- Lienz ( Val Pusteria), riadattate per i turisti in sella alle due ruote.

I vantaggi che il territorio attraversato dalla linea ferroviaria potrebbe avere in termini di richiamo turistico sarebbero notevoli, anche se la valutazione del progetto è ancora in fase di attuazione dal momento che la linea serve tuttora un bacino d'utenza relativamente ampio. I pendolari del Minuetto, fra i quali compare una quantità notevole di studenti provenienti dalle zone limitrofe della Provincia (Maniago, Aviano, Travesio), stanno infatti lottando a favore di una messa in funzione della linea, la cui soppressione sta causando una serie di grossi disagi in termini di difficoltà organizzativa dei mezzi sostitutivi a garantire un servizio efficiente ed adeguato.

In particolare lo studio è così articolato:

la prima parte ha natura prettamente teorica e prevede la declinazione del concetto di turismo sostenibile quale elemento essenziale all'interno del settore turistico. Si vorrà infatti dimostrare, anche grazie alla letteratura di settore, che il turismo è sì fonte di valore per il territorio ma solo se prevede la possibilità di poter avviare un processo di sviluppo duraturo e soddisfacente non solo dal punto di vista economico, ma anche sotto l'aspetto ambientale e sociale. Ecco che allora il fenomeno del cicloturismo è una prospettiva tangibile alla realizzazione di un'attività turistica che tenga conto degli aspetti sopra citati. Si inseriscono perfettamente in questo contesto, una serie di Associazioni che si occupano di mobilità alternativa, uso del tempo libero e dell'attività all'aria aperta con mezzi e forme ecocompatibili, operanti in Italia (es. FIAB) ma

soprattutto già affermate e riconosciute all'estero (es. *Vías Verdes* - progetto spagnolo- *Rail to Trails, Greenways* - progetto americano-).

La seconda parte del lavoro, è dedicato all'analisi del caso specifico, ovvero la realizzazione del progetto cicloturistico per la pedemontana Gemona-Sacile. Dopo aver delineato un excursus storico sulla nascita della linea ferroviaria (inizialmente usata per scopi civili e militari), si passerà ad approfondire la realizzazione del percorso cicloturistico.

Interessante è scoprire come il territorio locale possa essere inteso come un sistema strategico, che permette di dar vita a nuove forme di competizione, fondate sull'articolazione dello sviluppo sostenibile. La storia e il patrimonio culturale del territorio rappresentano l'identità di un luogo e di una comunità, e perciò, in tale ottica, la valorizzazione del patrimonio diviene un fattore attivo per la tutela delle risorse a cui questo è legato.

I metodi utilizzati per la stesura di questa elaborazione, riguardano principalmente la consultazione e lo studio della produzione letteraria di settore, sia la collaborazione avvenuta con la Prof.ssa Chiara Benotti, giornalista del Messaggero Veneto, la quale ha offerto molta visibilità al lavoro da me svolto, creando una rete di testimonianze utili per la stesura dell'elaborato, e ad Enrico Bianchet, studioso e da sempre appassionato della Ferrovia (soprattutto del territorio friulano), il quale ha messo a disposizione per la composizione della seconda parte del progetto, un'ampia parte della sua collezione privata composta da preziosi documenti storici e materiale fotografico.

Questo lavoro è stato inoltre realizzato grazie all'interesse e al sostegno dimostrato dal relatore Professor Jan Van der Borg al quale va un profondo e sentito ringraziamento.



## *PARTE PRIMA*

### ***Introduzione al concetto di Turismo sostenibile***

#### **1. I fattori evolutivi della domanda turistica**

Se consideriamo le nuove caratteristiche della domanda turistica, emerge sicuramente la necessità di privilegiare aspetti come la qualità della vita e, in questo contesto della vacanza, in un processo di integrazione con le realtà locali, che intendono essere valorizzate dagli operatori turistici in un'ottica di sviluppo sostenibile. Negli ultimi decenni, infatti, gli studi sul turismo e sul ruolo delle attività turistiche nel promuovere lo sviluppo locale, sono aumentati sensibilmente, sorpassando ormai la visione prettamente economista che ha per lungo tempo dominato l'impostazione del settore negli anni sessanta - settanta, in cui gli operatori turistici credevano ad un aumento esponenziale del settore soprattutto dal punto di vista del ritorno economico, senza tener conto però dell'impatto ambientale negativo che ciò comportava.

I fattori che hanno portato a questo cambiamento radicale, riguardano principalmente la sfera economica (maggiore reddito disponibile, migliore organizzazione del lavoro, impiego di tecnologie),

sociale e politica (maggiore tempo libero, maggiore diffusione di cultura anche grazie all'utilizzo dei mass media, minori barriere di mobilità) dell'individuo, che lo hanno indotto a ricercare nuovi bisogni. La forte crescita del fenomeno, ha determinato un'ampia articolazione sia della domanda che dell'offerta.

In particolare, il prodotto turistico è il risultato di un insieme di attività produttive che creano servizi, di conseguenza esso assume alcune delle caratteristiche dei servizi che sono:

- intangibilità
- simultaneità fra produttore e consumatore
- interazione fra produttore e consumatore
- importanza del fattore umano.

Il prodotto turistico<sup>1</sup>, considerato generalmente come l'output del processo produttivo, può identificarsi come l'insieme delle attrattive di una determinata località: esso assomma una varietà di beni, servizi, attività, benefit, che costituiscono una forma di offerta integrata che acquista valore e significato nella coerenza con cui questi elementi vengono composti: le risorse (fisiche, culturali, ambientali) e le competenze a cui questo è connesso, generano i fattori d'attrattiva che muovono gli interessi del turista. Le attrattive turistiche creano l'immagine del prodotto, orientano la scelta del consumatore, ma soprattutto creano valore all'esperienza turistica intesa e vissuta in termini di autenticità<sup>2</sup>, in cui si concentrano scelte di consumo che si caratterizzano per una forte ricerca di significati di valore strettamente individuale.

Il prodotto diviene perciò un mezzo di collegamento fra domanda e offerta, utile a discriminare l'analisi del processo di produzione e consumo. Secondo queste considerazioni, pertanto, è opportuno intendere il

---

<sup>1</sup> M. Tamma *Imprese e sistemi di offerta turistica*.

<sup>2</sup> Addis, *Valore competitivo dell'esperienza di consumo*. Nel marketing esperienziale, emozione, esperienza e sensorialità diventano concetti cardine attorno a cui le imprese stanno investendo in modo consistente per raggiungere notevoli margini di differenziazione rispetto alla concorrenza.

concetto di prodotto sia dal punto di vista dell'offerta, che cerca di rispondere alle esigenze della domanda dei potenziali ed effettivi consumatori creando un bene costituito da elementi e prestazioni che possano essere considerate come leve manageriali di differenziazione rispetto alla concorrenza; sia dal punto di vista della domanda che rispecchia invece l'ottica del consumatore, il quale postula delle esigenze particolari connesse alle proprie motivazioni, condizioni socio-economiche, che riflette poi nella ricerca di un prodotto specifico che soddisfi le sue aspettative.

Oggi il turismo si configura dunque come un' *experience approach* in cui l'immersione culturale e la condivisione dei modi di vita della comunità locale diventano elementi imprescindibili nella fruizione delle risorse turistiche. Promuovere la conoscenza del tessuto sociale, culturale e ambientale di un luogo, sensibilizzare i viaggiatori alla scoperta delle realtà locali verso un'esperienza autentica, divengono gli obiettivi che il turismo sceglie di dover porre come imperativi nella declinazione dell'offerta. Questo insieme di elementi creano un'alternativa valida alle classiche mete turistiche e, se vengono sapientemente organizzati creano valore per il territorio, tanto da renderlo competitivo e attraente rispetto ad altri. L'attrattiva è il processo di valorizzazione delle risorse, gestite e organizzate in maniera efficiente attraverso le competenze che determinano il livello qualitativo del sistema.

Ecco che in quest'ottica si evince il concetto di sostenibilità intesa soprattutto come una forma di consapevolezza che può rendere il turismo un fenomeno responsabile sia dalla parte degli operatori che dei turisti.

## **2. La formazione del concetto di sviluppo sostenibile**

Introducendo il tema del turismo sostenibile, è necessario articolare un percorso cronologico degli eventi che hanno portato alla definizione attuale del concetto stesso, partendo dall'ormai noto testo *Our Common*

*Future* (noto come Rapporto Bruntland)<sup>3</sup>, nel quale per la prima volta fu definita e condivisa internazionalmente l'espressione di sviluppo sostenibile: questa si presenta come la nuova teoria fondante del pensiero economico, e diviene l'obiettivo primario dei metodi di valutazione delle performance dei sistemi socio-economici in relazione alla presa di coscienza dell'esistenza delle problematiche ambientali dovute alla crescita economica. È agli inizi degli anni Settanta che le critiche ambientaliste, fanno emergere l'incompatibilità del modello economico (basato sulla crescita continua), con i limiti ambientali, e, grazie alla pubblicazione del rapporto *Limits to Growth*<sup>4</sup>, si cominciò a raggiungere una svolta nel campo del pensiero socio-politico. Il rapporto delineava una scomoda prospettiva del progresso, che celava, in un periodo di lungo termine, il dilemma dei limiti naturali. Esiste infatti un divario fra il progresso economico, che presuppone la crescita illimitata come elemento fondante della teoria, e la possibilità di non rinnovare le risorse naturali utili alla crescita stessa. Grazie anche al contributo proveniente dagli economisti dell'ambiente, si cercò di giungere ad una valutazione approfondita dei limiti del funzionamento del mercato, rispetto alle questioni ambientali, proponendo numerosi modi d'intervento come l'analisi costi benefici e le regolamentazioni ambientali.

Nel primo caso, l'analisi costi-benefici è utilizzata dall'economia dell'ambiente per valutare, in termini monetari le funzioni ambientali, ed evidenziare i danni economici causati dall'esaurimento delle risorse e dall'inquinamento, alle economie nazionali.

Nel secondo caso, invece, l'economia dell'ambiente ha scelto di articolare dei regolamenti, che andassero a modificare il comportamento di produttori e consumatori, utili a controllare il tasso e la portata dell'inquinamento. La pratica più diffusa prevedeva, ad esempio, la creazione di tasse ambientali utili per l'internalizzazione delle esternalità

---

<sup>3</sup> Il documento venne stilato nel 1987 dalla Commissione Mondiale sull'Ambiente e lo Sviluppo WCED.

<sup>4</sup> *Limits to Growth*, 1972. La pubblicazione del rapporto, fu oggetto di diverse critiche, incentrate principalmente sul fatto che il documento usava un linguaggio economico e una metodologia econometrica che confutavano proprio la teoria della crescita.

negative<sup>5</sup>. Tuttavia i processi di internalizzazione dei costi perseguiti dagli economisti dell'ambiente non rappresentavano comunque un valido modello di sviluppo, in quanto non si poteva far combaciare il livello ottimale di inquinamento, alla logica delle leggi economiche. Va riconosciuto comunque un grande merito al lavoro svolto dall'economia dell'ambiente, che è stato quello di sensibilizzare il contesto internazionale ad un nuovo argomento di studio, quello dell'ambiente ecologico, mettendolo in relazione con i problemi dello sviluppo.

Questo percorso interdisciplinare e comparativo fra scienze economiche e scienze ecologico-ambientali, ha portato alla definizione di un nuovo paradigma<sup>6</sup> sociale, identificato appunto nel concetto di sviluppo sostenibile che viene a porsi come elemento fondante delle moderne politiche economico-ambientali.

La prima vera definizione dell'espressione di sviluppo sostenibile venne elaborata dalla Commissione Mondiale sull'Ambiente e lo Sviluppo delle Nazioni Unite, 1987, in cui venne stilato il Rapporto Brundtland.

In particolare lo sviluppo sostenibile è indicato come:

*“uno sviluppo che soddisfi i bisogni del presente senza compromettere le capacità delle generazioni future di soddisfare i propri”*

**Fonte: (WCED, 1987)**

Il rapporto Brundtland rappresenta una svolta per la comunità internazionale circa la sensibilità sulle problematiche ambientali, in quanto ha la capacità di mettere in luce una serie di punti che ostacolano il percorso di uno sviluppo compatibile con l'ambiente. L'elaborato evidenzia, in generale, l'incapacità del quadro istituzionale internazionale

---

<sup>5</sup> Le tasse ambientali risultano tuttora molto utili nel contenimento dei costi dell'inquinamento ambientale. Vennero applicate tenendo conto del principio *Polluter Pay Principle* (PPP – “Chi inquina, paga”). Levèque, 1996; Dommen 1993.

<sup>6</sup> Il concetto di paradigma è definito da T.M. Kuhn come: “ *Conquista scientifica universalmente riconosciuta, la quale, per un certo periodo, fornisce un modello di problemi e soluzioni accettabili a coloro che praticano un certo campo di ricerca*”.

di coordinare a livello globale le scelte di natura economica ed ecologica utili al perseguimento di obiettivi ecosostenibili. La situazione, è ancora più allarmante se si considerano altri fattori quali, l'assoluta dipendenza della maggior parte delle attività umane dai combustibili fossili (risorse non rinnovabili ed in esaurimento), e gli squilibri geopolitici fra Nord e Sud del Mondo, responsabili della maggior parte dei fenomeni di inquinamento (es. piogge acide, effetto serra, buco dello ozono, ecc...). L'elemento più importante da denunciare, risiede comunque nel fatto che questo percorso di sviluppo sostenibile molte volte è ostacolato dalla mentalità opportunistica delle politiche internazionali, che scelgono di perseguire un utile immediato anziché preoccuparsi della salvaguardia del benessere delle generazioni future.

L'altro evento che ha portato alla legittimazione del concetto di sviluppo sostenibile, si ha durante il "Summit della Terra" tenutosi a Rio de Janeiro nel 1992, dove viene pienamente riconosciuto e approvato il lavoro della UNCED (*United Nation Conference on Environment and Development*). Fra le attività significative della Conferenza di Rio, è importante ricordare l'elaborazione dell'Agenda 21, un documento che contiene le linee guida di una politica di sviluppo sostenibile a livello globale, nazionale e regionale da poter applicare entro il XXI secolo.

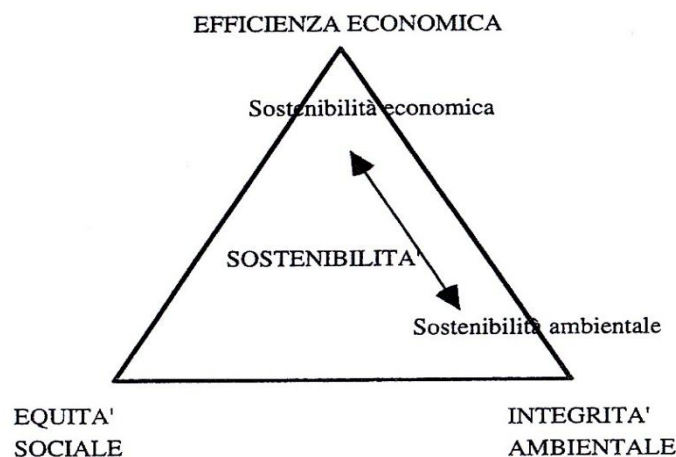
Ecco che lo sviluppo sostenibile deve essere inteso come un sistema di obiettivi da inquadrare entro specifici parametri, quali ad esempio:

- **integrità dell'ecosistema:** inteso quindi come un principio etico da rispettare e volto a salvaguardare non solo la diversità biologica, ma anche l'insieme degli aspetti culturali ed estetici che definiscono la qualità ambientale;
- **efficienza dell'economia:** questo aspetto richiede un'attenta rivisitazione dei principi convenzionali sui quali fonda le proprie basi la scienza economica, fra i quali principalmente

emerge il fattore della crescita illimitata. L'utile economico non coincide con l'ottimo ecologico, dunque è necessario ridurre il consumo delle risorse non rinnovabili a favore di quelle rinnovabili per garantire la qualità di un sistema;

- **equità sociale:** questo principio rappresenta davvero la svolta nel percorso sostenibile che l'intera comunità deve affrontare, in quanto lancia una nuova prospettiva fondata sul concetto di redistribuzione del reddito e della ricchezza non solo per la comunità globale ma pensata anche per le generazioni future.

**Figura 1** – Interpretazione grafica dello sviluppo sostenibile



**Fonte:** Lo sviluppo sostenibile a scala locale: considerazioni teoriche e metodologiche, Carlo Cencini

### 3. Il turismo sostenibile

Gli effetti della diffusione di un nuovo paradigma sociale fondamentale come quello dello sviluppo sostenibile, hanno investito molte discipline direttamente connesse a quella economica. In particolare,

applicando il concetto di sostenibilità al settore turistico, distinguiamo una serie di linee di pensiero che si caratterizzano per privilegiare il corretto uso delle risorse e degli attrattori naturali e storico-culturali come strumenti utili allo sviluppo attuale e futuro dell'attività turistica.

La gestione della sostenibilità è una pratica complessa proprio perché coinvolge tutti gli attori del sistema turistico e perché, se sfruttata adeguatamente, riesce a garantire non solo l'efficienza delle imprese che investono in tale attività, ma anche a mantenere alta la concorrenzialità del sistema turistico, declinando nuove forme di competitività rivolte alla valorizzazione delle risorse locali.

Il turismo si configura dunque come un'attività responsabile, se riesce ad instaurare una connessione positiva fra attività turistica, comunità locale (ospitante) e viaggiatori. La sostenibilità è certamente applicabile ad ogni forma di turismo e destinazione, includendo così sia il turismo di massa che il turismo di nicchia.<sup>7</sup>

Le dimensioni della sostenibilità vengono generalmente declinate tenendo conto della realizzazione di una possibile relazione fra la sfera ambientale, sociale ed economica creando una formula strategica vincente fondata sul rispetto dei processi ambientali e sull'autenticità della diversità socio-culturale che contraddistingue la destinazione: è solo grazie a questa sinergia operativa che si può garantire nel tempo la produttività dell'azione turistica creando un utile che può essere concretizzato sia dal punto di vista quantitativo (in termini monetari), che da quello qualitativo, considerando i benefici sociali che l'attività produrrebbe all'intera comunità di riferimento.<sup>8</sup>

---

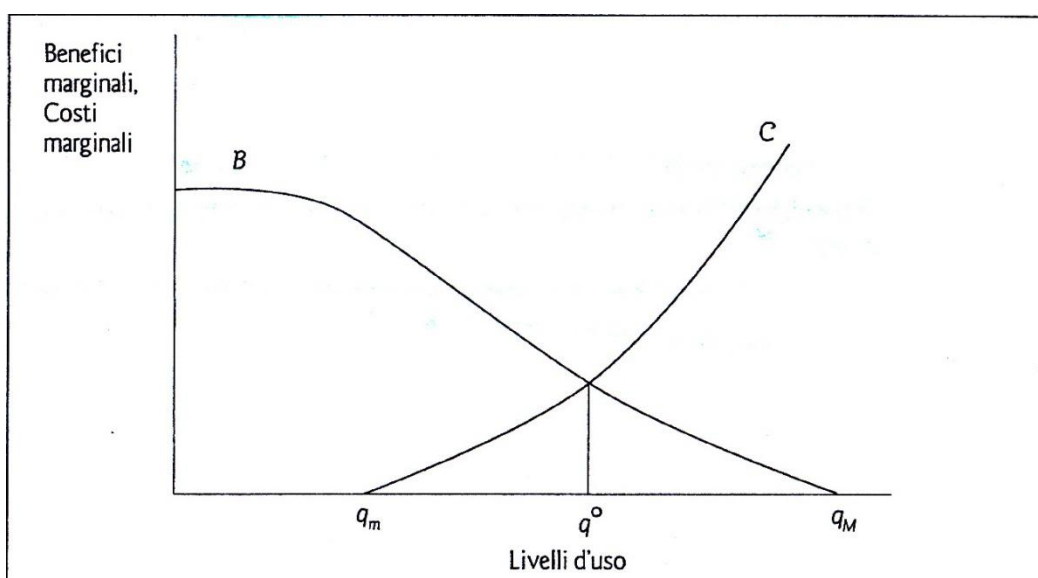
<sup>7</sup> Proprio nei più recenti documenti dell'UNWTO vengono tracciate le linee guida relative al Making Tourism More Sustainable.

<sup>8</sup> In particolare, l'UNWTO ha individuato 12 obiettivi (12 Aims for Sustainable Tourism) da raggiungere per rendere completamente realizzabile la sostenibilità dello sviluppo turistico. Essi riguardano: l'efficienza economica, la prosperità locale, la qualità dell'occupazione, la soddisfazione dei visitatori, il controllo locale, il benessere sociale, la ricchezza culturale, l'integrità fisica, la diversità biologica, l'efficienza nell'uso delle risorse, la qualità dell'ambiente.

La gestione dell'attività turistica deve essere progettata con la consapevolezza di ottenere il massimo dei benefici, limitando gli effetti negativi che l'attività stessa può provocare: il concetto di sostenibilità richiede proprio una condizione di equilibrio fra la conservazione delle risorse e l'uso efficiente delle stesse.

In quest'ottica viene adottata un'analisi scientifica della valutazione costi-benefici, che può essere empiricamente rappresentata da un grafico cartesiano, come riporta la figura sottostante:

**Figura 2** – *Livello ottimale di utilizzo della risorsa turistica*



**Fonte:** Costa P. e Manente M. – La sostenibilità e il turismo

Analizzando rispettivamente la curva dei benefici e dei costi marginali, possiamo dedurre che: aumentando il livello d'uso della risorsa, cresce la quantità di beneficio in relazione alla fruizione della stessa; ma, in maniera inversamente proporzionale, ne diminuisce la qualità dell'esperienza.

Alla curva dei costi marginali associamo invece diversi tipi di costi correlati a livelli crescenti d'uso: questi in particolare sono rappresentati dai costi di manutenzione, costi correnti e di ricostruzione della risorsa utilizzata che aumentano in corrispondenza del maggiore utilizzo. La curva dei costi, una volta superato il limite del livello d'uso, assumerà la forma di una curva proiettata verso l'infinito, in quanto il superamento di tale livello potrebbe causare la distruzione della risorsa stessa rendendo i costi di ricostruzione praticamente insostenibili.

Il punto di equilibrio sarà dunque rappresentato dal punto in cui le due curve (quella dei costi marginali e quella dei benefici marginali), si incontrano ( $q_0$ ) garantendo il godimento del più alto livello di benefici raggiungibile.<sup>9</sup>

Attraverso questa valutazione sarà infine possibile determinare la potenzialità della destinazione turistica di creare valore concretizzabile non solo dal punto di vista economico, ma anche valutando l'impatto positivo che la collettività potrà ricevere dallo sviluppo dell'attività turistica e delle attività complementari, in un'ottica di crescita sostenibile. Direttamente connesso a questa valutazione, troviamo il concetto di capacità di carico (*carrying capacity*), un interessante strumento di studio per organizzare in maniera efficiente la composizione dell'offerta.

*“La metodologia della capacità di carico, fornisce un contributo qualitativo alla gestione delle risorse ambientali e culturali, e alla gestione dell'incontro fra ospitante e visitatore. Propone limiti alla crescita quantitativa e soluzioni possibili a problemi sociali” (Costa, 1998)*

Definire la capacità di carico di una destinazione è fondamentale per comprendere fino a che punto l'attività turistica può evolversi senza deteriorare le risorse da cui essa stessa dipende, assicurando nel contempo la soddisfazione dei bisogni del turista e della comunità

---

<sup>9</sup> Tuttavia, questa condizione di equilibrio, non è detto che coincida con la condizione di ottimale di manutenzione dei costi. Infatti i soggetti che sopportano i costi della conservazione della risorsa, spesso non coincidono con i soggetti che traggono benefici dalla fruizione della stessa. Di conseguenza, per individuare il livello di equilibrio sociale della risorsa è utile analizzarne il titolo di proprietà. Se questa infatti appartiene ad una gestione pubblica piuttosto che privata, permette opportunità di intervento completamente diverse.

ospitante. Questa è un metodo d'indagine molto utile nello studio della programmazione del territorio, in quanto definisce il massimo uso che può essere fatto di un luogo, senza creare effetti dannosi alle sue risorse che si riversano sulla qualità dell'esperienza turistica e sulla socialità della comunità ospitante.

È questo un concetto di natura dinamica in quanto a seconda del profilo d'analisi può assumere diversi valori, riferiti alla posizione della località rispetto al ciclo di vita della destinazione. Ad esempio nella fase di esplorazione<sup>10</sup> di una destinazione, la capacità di carico potrebbe assumere valori molto elevati dal punto di vista sociale essendo l'attività turistica predominante rispetto alle altre, ma dal punto di vista fisico, potrebbe assumere valori molto più contenuti se consideriamo la mancanza di strutture utili al progredire dell'attività turistica.

Il modello propone dunque un nuovo scenario, in cui l'attività turistica può essere svolta come una qualsiasi attività produttiva, utilizzando però la pianificazione strategica: ciò è ben visibile ad esempio in quelle località balneari che hanno visto un progressivo declino perché non hanno saputo coniugare la presenza delle risorse ambientali con la lungimiranza della pianificazione che declinasse la ricezione alberghiera con altre forme di intrattenimento e godimento del paesaggio pur nel rispetto dell'integrità ambientale.

Lo spazio turistico non è quindi condannato alla saturazione e alla degenerazione, perché grazie al turismo sostenibile possono essere introdotti nell'attività turistica degli effetti positivi che superano i modelli turistici precedenti, favorendo l'introduzione di competenze professionali nuove e attente a queste prospettive.

Una accorta formulazione strategica dell'attività turistica richiede il coinvolgimento e la compartecipazione non solo degli operatori turistici ma

---

<sup>10</sup> Butler sviluppa ed identifica il ciclo di vita di una destinazione turistica, analogo a quello di qualsiasi prodotto. Le fasi sono così articolate: esplorativa, si caratterizza per un basso numero di visitatori/ turisti; coinvolgimento e sviluppo, sono le fasi di maggior durata se si considera una destinazione di successo; consolidamento, stagnazione e declino rappresentano la fine del ciclo di vita della destinazione ed è a questo punto che il prodotto va rinnovato per garantirne continuità e competitività nel tempo. R.W. Butler *The concept of a Tourist Area Cycle of Evolution: Implications for Management of Resources*, Canadian Geographer 1980

anche della comunità locale e degli enti governativi e non che, cooperando verso un fine comune, possono determinare la riuscita del progetto sostenibile per la destinazione garantendo alti livelli di qualità per la fruizione turistica.

Sono dunque questi i punti salienti che l'Amministrazione Pubblica dovrebbe seguire per promuovere valide politiche di sviluppo turistico compatibili con il territorio in cui si inseriscono. Ferree regole volte alla salvaguardia e alla tutela dell'ambiente e dell'ecosistema dallo sfruttamento eccessivo o mal organizzato.

La disamina dei meccanismi della domanda turistica evidenzia i continui cambiamenti circa la volontà del turista di sperimentare nuove forme di intrattenimento. A seguire sino in fondo tale disamina si giunge a rilevare come sarebbe opportuno ridurre il carattere strettamente stagionale della fruizione di alcuni tra i luoghi turistici più rinomati, per motivare il turista a fare un'esperienza diversa dalla quotidianità anche in periodi non di "alta stagione".

D'altro canto preservare le risorse ambientali, compito a cui è chiamata la PA, significa anche non appiattire l'offerta turistica nel banale schema del "già visto".

La tutela della diversità diventa fine e mezzo della promozione turistica sostenibile, anche attraverso la valorizzazione delle risorse locali che possono dar vita a nuove forme di fruizione alternative rispetto all'offerta globale. Ecco perché accanto alla promozione si deve pianificare l'accessibilità alle predette risorse turistiche di modo che il potenziale turista sia stimolato a raggiungere un certo luogo anziché un altro.<sup>11</sup>

Il carattere prevalentemente pubblico delle risorse ambientali non può esonerare l'analisi economica dall'attribuire loro un valore specifico. Nel corso degli anni si sono pertanto sviluppate delle modalità di valutazione delle risorse ambientali. Così come nel mercato l'attribuzione

---

<sup>11</sup> Come meglio specificato da S. Berardi, *Principi economici ed ecologici per la pianificazione di uno sviluppo turistico sostenibile*.

del valore ad un certo bene si basa sulla disponibilità dell'individuo a pagare un certo prezzo per quel bene, così le risorse ambientali sono valutate sulla base del prezzo che il turista è disposto a pagare per fruirne.

Tuttavia occorre distinguere fra il valore d'uso delle risorse ambientali, che discende dall'utilizzazione effettiva della stessa, e valore intrinseco che si riferisce al bene in sé considerato. La somma di questi elementi, unitamente alla propensione a conservare l'ambiente per i propri discendenti ( valore d'eredità e valore d'opzione), dà il valore economico totale. Ecco che il progetto di sviluppo turistico terrà conto non solo dell'analisi costi-benefici, ma pure del valore economico totale.

Il fenomeno dell'ecoturismo si inserisce perfettamente in quest'ottica, e può essere letto come un'opportunità da sfruttare per dimostrare la realizzazione concreta di nuovi modelli di spazio turistico superando la concezione schematica del ciclo di vita, e ponendo in primo piano l'attività di coloro che scelgono di adottare una realtà virtuosa in termini di responsabilità ambientale, condividendo le idee del turismo sostenibile.

#### **4. Il cicloturismo**

Le considerazioni finora riportate introducono il concetto di ecoturismo come risposta all'evoluzione di teorie sull'attività turistica e alle ripercussioni che questa può comportare in termini di valorizzazione territoriale.

Prendendo in considerazione i consumatori del prodotto turistico si notano sostanziali cambiamenti riguardanti la domanda dello stesso. Per comodità si può scomporre la richiesta in diverse modalità di fruizione che rispecchiano direttamente gli interessi ed i bisogni del turista. Emergono proprio in questo contesto modelli di fruizione "alternativa" rispetto alla concezione sostenibile di turismo.

Uno di questi è rappresentato dal fenomeno del cicloturismo che si configura come una valida opportunità per soddisfare le aspettative di

questa fascia di consumatori che prediligono l'esperienza di una vacanza *slow* che possa appagarli dal punto di vista salutistico ed arricchirli sotto l'aspetto culturale proprio grazie alla connessione che il cicloturismo instaura con il territorio, l'attività fisica e l'ambiente. L'alto potenziale di flussi turistici che il cicloturismo attiva ha favorito la nascita di tour operator specializzati, cercando di compensare il gap organizzativo che precedentemente caratterizzava l'offerta.

Comprendere il fenomeno del cicloturismo può essere un modo per sostenere la crescita dell'offerta turistica volta alla valorizzazione del territorio e ai fattori d'attrattiva storica, naturalistica e socio-culturale che questo intrinsecamente possiede.

In particolare, è verso la seconda metà degli anni Novanta, che questa forma di turismo comincia ad affermarsi probabilmente come risposta all'urbanizzazione e al disagio della quotidianità frenetica. È difficile comprendere ed analizzare in maniera schematica le motivazioni che spingono il turista a prediligere una vacanza piuttosto di un'altra (in un mercato in cui i risultati esperienziali, dunque strettamente connessi al vissuto di ogni singolo individuo, determinano il valore dell'esperienza di consumo), ma è importante riconoscere la posizione che il cicloturismo ricopre nell'intera domanda.

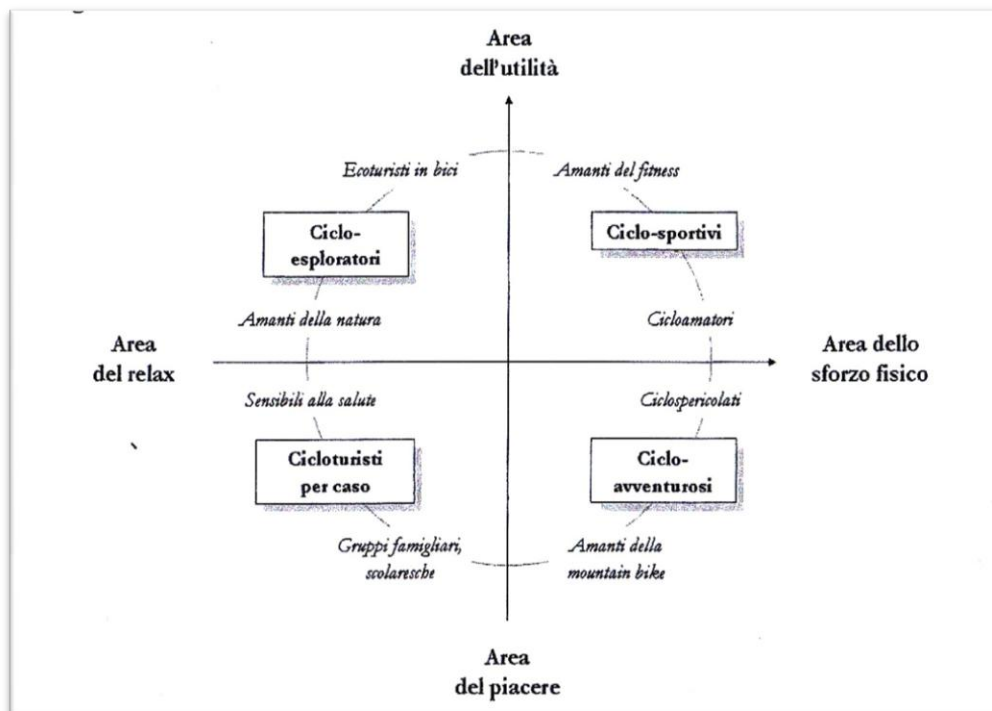
Attraverso questa consapevolezza, l'offerta turistica potrà articolare un sistema efficiente realizzando dei servizi adeguati, che comprendono ad esempio la predisposizione di reti ciclabili interconnesse ad apposite prestazioni, come la segnaletica stradale, punti di informazione e accoglienza.

La progettazione di percorsi ciclabili costruiti *ex novo* costituisce il maggior impegno preso dalle amministrazioni locali nel promuovere attività ecocompatibili. In questa impostazione, possiamo comprendere il recupero all'uso pubblico di porzioni di territorio dismesse come le aree a sedime delle ferrovie abbandonate, i margini dei fiumi, etc. In particolare, queste iniziative sono spesso più proficue rispetto alla costruzione di piste

completamente nuove, in quanto permettono una migliore gestione dei costi, che vengono ammortizzati in un arco di tempo inferiore.

Rispetto a quest'ampia premessa, possiamo individuare nella domanda di cicloturismo due diverse categorie di cicloturisti: il primo è orientato alla ricerca di un'esperienza edonistica e transitoria, il secondo invece è spinto da una motivazione più forte che perdura nel tempo e si concretizza in un'un'esperienza continuativa. Un'altra variabile, strettamente connessa a quest'analisi, è la propensione allo sforzo - alto/basso- essendo il ciclismo un'attività che richiede un impegno soprattutto fisico.<sup>12</sup> In base a questa distinzione è possibile offrire ad ogni cicloturista un prodotto adeguato rispetto alle caratteristiche peculiari del soggetto, com'è evidenziato nella figura sottostante:

**Figura 3-** Modello di segmentazione della domanda cicloturistica



**Fonte:** R. Formato; *Cicloturismo e strategie di sviluppo e benefici per le destinazioni turistiche*

<sup>12</sup> R. Formato, *Cicloturismo, strategie di sviluppo e benefici per le destinazioni turistiche*.

Queste opzioni di sviluppo per la destinazione non vanno intese in maniera così schematica, in quanto alcune possono adattarsi ad ambienti urbani così come altre possono adattarsi ad un modello di fruizione rurale.

## 4.1 L'utilizzo in Europa

Sulla base di queste considerazioni, possiamo sviluppare una breve riflessione sull'utilizzo giornaliero della bici in Europa, basandoci su una ricerca effettuata nel 1998 dalla Commissione Europea.

In particolare, l'analisi effettuata dimostrò che in Europa il 5% dei viaggi giornalieri venivano effettuati attraverso l'uso della bicicletta: tre europei su quattro ponevano la bicicletta come mezzo preferito rispetto all'auto, in quanto consapevoli dei problemi ambientali legati all'inquinamento. Le questioni ambientali secondo l'82% degli intervistati, rappresentano una priorità assoluta e, in quanto tale, sarebbero dovute avanzare parallelamente allo sviluppo economico.

**Figura 4** – *Spostamenti per principali modalità di trasporto e scopo del viaggio*

Motivo viaggio	Modo		
	A piedi	Bicicletta	Trasporto pubblico
Casa/lavoro	11%	39%	45%
Casa/shopping	32%	25%	17%
Casa/divertimento	44%	25%	25%
Altre combinazioni	13%	11%	13%

**Fonte:** Busi e Tira, 2001

Analogamente nel 1991, l'IUPT (*International Union of Public Transport*), effettuò un'indagine campionaria su mille individui per ciascuno dei dodici Paesi membri dell'Unione Europea<sup>13</sup>. Emersero dei risultati molto significativi che andavano a sfatare molti luoghi comuni sull'uso della bicicletta. In particolare si evidenziava che:

<sup>13</sup> I dodici Paesi erano: Belgio, Germania, Francia, Italia, Lussemburgo, Paesi Bassi, Danimarca, Irlanda, Regno Unito, Grecia, Spagna, Portogallo.

- Olanda e Danimarca si ponevano al primo posto nella classifica europea come paesi più cicofili, seguiti dalla Germania. Fu importante soprattutto far notare che l'uso della bicicletta negli spostamenti giornalieri, era frequente in città come Amsterdam (20% degli spostamenti) e Cambridge (27% degli spostamenti), dove il clima tendenzialmente piovoso non è poi così favorevole;
- secondo gli intervistati, recarsi al lavoro in bicicletta è un metodo utile per abbattere i costi legati all'utilizzo dell'auto, e aggravati ulteriormente da forti imposizioni fiscali sulla benzina e dal continuo aumento dei prezzi dei parcheggi, etc.
- i risultati dell'indagine furono comunque sorprendenti rispetto ai fattori che solitamente ostacolano l'uso della bicicletta, quali inquinamento atmosferico, congestione del traffico, mancanza di strutture e servizi dedicati. Infatti, se migliorassero questi aspetti, la popolazione sarebbe più incentivata a prendere in considerazione la bicicletta come mezzo per gli spostamenti quotidiani.

Sulla base di questi dati, possiamo dunque affermare che la cultura della bicicletta sia una pratica abbastanza diffusa nel contesto europeo, tanto da caratterizzare l'immagine di Paesi come l'Olanda e la Danimarca. Tuttavia la promozione e la progettazione sistemica di un'offerta volta a soddisfare le esigenze dei cicloturisti, rappresenta una fase recente nella storia europea.

Il punto di partenza nella progettazione ciclabile, è rappresentato dalla realizzazione della rete *Euro Velo*, la cui predisposizione cominciò verso la metà degli anni Novanta su iniziativa di un gruppo di lavoro gestito dalla ECF<sup>14</sup>, con il supporto della Federazione italiana FIAB<sup>15</sup>, della danese *IdévaerKsstedet De Frie Fugle* e della britannica *Sustrans*<sup>16</sup>.

---

<sup>14</sup> *European Cyclists' Federation*

<sup>15</sup> Federazione Italiana Amici della Bicicletta è un'organizzazione ambientalista che riunisce 120 associazioni locali, sparse in tutta Italia. Dal 1998 ha assunto la forma di ONLUS. FIAB promuove la diffusione, nel territorio nazionale, della bicicletta come mezzo di trasporto ecologico, salutare e dunque rispettoso dell'ambiente. FIAB aderisce a *European Cyclists' Federation* ed è

La realizzazione di questo progetto, rappresentò una vera svolta nel contesto europeo, in quanto veniva riconosciuto a livello continentale il fenomeno del cicloturismo: fu l'Unione Europea a co-finanziare la fattibilità del progetto, con l'intento di promuovere l'uso della bicicletta come mezzo di trasporto sostenibile. *Euro Velo* assicurava all'intera comunità europea una serie di effetti positivi che si inquadravano, sotto l'aspetto sociale, nella promozione di stili di vita salutari, e sotto l'aspetto economico poteva permettere la diffusione di un nuovo segmento di mercato che in Paesi come Austria e Svizzera era già ben più affermato, anche grazie ad iniziative di grande successo già presenti in questi Paesi come la ciclopista del Danubio (Austria) o quella del Lago di Costanza (Svizzera).

In particolare, vennero identificati dodici itinerari, costituiti per la maggior parte da percorsi già esistenti e riadattati a piste ciclabili, altri in costruzione, che si diramavano nel complesso per 61.700 km.

Ogni itinerario è ispirato ad un tema distintivo a seconda delle peculiarità che contraddistinguono le varie regioni: è infatti attraverso la creazione dei vari percorsi che vengono enfatizzati i profili geografici, ambientali, socio-culturali e le tradizioni enogastronomiche dei Paesi aderenti a *Euro Velo*. Ricordiamo inoltre che il progetto ha previsto il raggiungimento di standard qualitativi adeguati all'attività cicloturistica come un'apposita segnaletica stradale, dei servizi di accoglienza e informazione, e un fondo stradale adeguato. Il conseguimento di questo obiettivo, rappresenta infatti il maggior sforzo organizzativo dell'intero progetto, proprio perché sono coinvolti numerosi Paesi caratterizzati a loro volta da competenze tecniche completamente differenti: ecco uno dei motivi che spiega perché il progetto sia ancora in corso d'opera, e veda fasi di avanzamento completamente diverse da paese a paese.

---

riconosciuta dal Ministero dell'Ambiente come associazione di protezione ambientale e dal Ministero delle Infrastrutture come associazione di confermata esperienza nel settore della prevenzione e della sicurezza stradale.

<sup>16</sup>Sustrans è una fondazione britannica che promuove il trasporto sostenibile, il suo nome è infatti l'abbreviazione di *Sustainable Transport*.

Figura 5- Gli itinerari della rete Euro Velo



Numero itinerari	Denominazione	Percorso	Lunghezza (Km)
1	<i>Atlantic Coast Route</i>	Capo Nord-Sagres	8,186 km
3	<i>Pilgrims Route</i>	Trondheim -Santiago de Compostela	5,122Km
5	<i>Via Romea Francigena</i>	Londra-Roma	3,900 km
7	<i>Sun Route</i>	Capo Nord-Malta	7,409 km
9	<i>Baltic – Adriatic</i>	Danzica-Pola	1,930 km
11	<i>East Europe Route</i>	Capo Nord-Atene	5,984 km

13	<i>Iron Curtain Trail</i>	Mare di Barents-Mar Nero	9,000 km
15	<i>Rhine Route</i>	Andermatt-Hoek van Holland	1,320 km
2	<i>Capitals Route</i>	Galway-Mosca	5,500 km
4	<i>Central Europe Route</i>	Roscoff-Kiev	4,000 km
6	<i>Atlantic – Black Sea</i>	Nantes-Constanta	4,448km
8	<i>Mediterranean Route</i>	Cádiz-Atene-Cipro	5,888 km
10	<i>Baltic Sea Cycle Route</i>	-	7,980 km
12	<i>North Sea Cycle Route</i>	-	5,932 km

**Fonte:** [www.eurovelo.com](http://www.eurovelo.com)

*Euro Velo* rappresenta dunque l'apice dell'impegno europeo nella progettazione cicloturistica. Tuttavia a livello di alcuni Stati (principalmente Austria, Germania e Spagna) si erano già sviluppati degli itinerari ciclabili legati soprattutto a temi di interesse storico che hanno avuto grande successo in termini di richiamo turistico tanto da essere presi a modello come segno di esperienze vincenti per analizzare i flussi di domanda di cicloturismo.

#### **4.2 Austria: la Strada del Danubio**

L'esperienza più significativa è certamente quella legata al territorio austriaco che, nonostante un assetto geografico non proprio favorevole (per la maggior parte ricoperto da catene montuose), ha saputo trasformare il cicloturismo in una delle attività di maggior rilievo nella declinazione della propria offerta turistica. Questo senza dubbio è avvenuto anche grazie alla forte risonanza sul richiamo turistico che ha portato la cosiddetta *Donauradweg* (Strada del Danubio), che rappresenta

uno degli itinerari più lunghi e conosciuti in Europa. Nata nel 1983 la ciclovia congiungeva Passau, sul confine tedesco, a Vienna: negli anni ha avuto una crescente espansione, passando infatti da 783.000 fruitori nel 1987 a 1.527 nel 1991. È stato inoltre registrato che nel 1994, il percorso da Passau a Vienna stimasse ottanta mila pernottamenti, mentre facendo riferimento al totale delle località toccate dalla pista, il numero di pernottamenti rappresentava il 60-80%. Queste cifre davvero sostanziose, hanno favorito la progettazione dell'intera rete nazionale austriaca, che oggi comprende complessivamente 38 itinerari per un totale di 4000 Km. La rete nazionale gode non solo di un'ottima segnaletica stradale, ma anche di una buona integrazione con la rete ferroviaria.

Esistono infine dei percorsi differenziati a seconda della tipologia degli utenti: si possono trovare infatti tratti adatti a bambini e famiglie, protetti e sicuri rispetto alla circolazione stradale, e dei percorsi più avventurosi adatti agli amanti della Mountain Bike. I tragitti sono inoltre arricchiti da una serie di confort e servizi mirati (servizi di noleggio, assistenza tecnica, pernottamento e ristorazione, connessione alle linee di trasporto su ferro, gomma e fiume) che ne hanno permesso la promozione da parte di tour operator specializzati.

Gli itinerari della rete nazionale sono stati organizzati e gestiti tenendo conto di percorsi a tema, capaci di enfatizzare i fattori di attrazione del territorio. In particolare i temi sviluppati fanno riferimento a contenuti di carattere storico-culturale, avventuroso - alpino, lacustre - fluviale; associati ad essi si snodano dunque i seguenti tragitti:

- *Ciclabile Carnica*: si snoda per 90 Km attraversando paesini caratteristici al confine italo-austriaco, costeggiando scavi archeologici e profonde gole carsiche;
- *Ciclabile dei Tauri*: attraversa principalmente il Parco Nazionale degli Alti Tauri e altri 28 paesini per un totale di 480 Km. È un percorso prevalentemente alpino per molti tratti pianeggiate, nato per volontà delle amministrazioni della città di Salisburgo.

- *Salzkammergut*, attraversa per 280 Km i paesi più pittoreschi dell'Austria, nonché i laghi più famosi e sede di villeggiatura della famiglia Asburgo. Il percorso è inoltre dotato di numerosi punti di interscambio con treni e traghetti.

Il modello austriaco è stato un esempio per il resto dei paesi europei, che rispetto all'analisi della propria domanda di cicloturismo hanno saputo differenziare i progetti ad essa dedicati.

### **4.3 Germania**

La Germania rappresenta il paese europeo con il tasso di crescita più elevato per quanto riguarda il cicloturismo: questo può essere spiegato soprattutto dalla riconosciuta sensibilità dei tedeschi verso le tematiche ambientali. Oltre infatti ad avere una rete nazionale molto ben sviluppata e attrezzata che ricopre totalmente una distanza pari a 40.000 Km con 190 itinerari ciclabili, la Germania ha saputo incentivare l'uso della bicicletta anche nelle situazioni quotidiane: un notevole esempio è rappresentato dalla creazione del progetto *Mit dem rad zur Arbeit*, attraverso il quale la popolazione viene stimolata a fare uso della bici per recarsi al lavoro soprattutto durante i mesi estivi: il tutto è associato ad una lotteria che mette a disposizione numerosi premi.

Un'altra iniziativa, denominata *Call-a-bike*, si sta affermando nelle zone più urbanizzate del Paese; il servizio, realizzato anche grazie alla stretta collaborazione dei *Länder* tedeschi con le ferrovie locali, permette di poter noleggiare le biciclette presso le stazioni ferroviarie e direttamente nelle vicinanze delle stesse, attraverso un metodo innovativo che prevede l'utilizzo della carta di credito per il noleggio del mezzo, per un costo minimo di 15€ (tariffa giornaliera). Telefonando ad un apposito numero e

dando i dati della carta di credito si ricevono i codici dei lucchetti elettronici che chiudono le biciclette posteggiate nei vari punti strategici della città.<sup>17</sup>

#### 4.4 Francia

La pratica ciclistica in Francia è senza dubbio molto nota, a dimostrazione del grande successo di pubblico che ogni anno assicura il *Tour de France*, una delle più note gare ciclistiche al mondo. A livello nazionale, la gestione della rete ciclabile è basata fondamentalmente sulla combinazione di *Véloroutes et Voies Vertes* (gestite da un'apposita associazione) che si differenziano rispettivamente per la diversa tipologia di utilizzo: in particolare, le prime sono dei percorsi ciclabili staccati dal traffico urbano, mentre le seconde rappresentano dei veri e propri tragitti dedicati non solo ai ciclisti ma anche a pedoni e ad esempio alle persone a cavallo.

Anche in Francia, gli itinerari cicloturistici sono sviluppati tenendo conto delle peculiarità che contraddistinguono il territorio: fra i più importanti riconosciamo:

- *La Routes des Vins*, itinerario enogastronomico molto conosciuto, che si sviluppa per 180 Km da Marlenheim fino Thann, attraversando vigne, castelli e cantine nei quali è possibile soffermarsi per degustare il vino e partecipare alle sagre locali;
- *Bretagna*, ospita diverse tipologie di percorsi, asfaltati e sterrati, e adatti a diverse categorie di fruitori (alcuni tratti sono piuttosto impegnativi sia per la lunghezza che per il profilo altimetrico che li contraddistingue). È possibile ammirare la bellezza del paesaggio attraverso i boschi, le campagne e i piccoli villaggi per poi giungere al mare e infine in Bretagna;

---

<sup>17</sup> Attualmente le città della Germania che aderiscono a questa iniziativa sono Francoforte, Berlino e Monaco.

- *Ile de France* è la rete ciclabile di Parigi, che copre nel complesso una lunghezza di 160 Km con percorsi principalmente lontani dal traffico veicolare.

#### **4.5 Spagna**

La Spagna, diversamente dagli altri paesi analizzati, ha impostato l'attività cicloturistica non sulla base della rete ciclabile nazionale, ma stimolando l'uso della bicicletta su percorsi già precostituiti. In particolare, la Spagna ha saputo creare valore aggiunto al percorso del *Camino de Santiago* (che rappresenta una delle mete di turismo religioso più importanti al mondo), attuando degli itinerari ad uso promiscuo, quindi percorribili non solo a piedi, ma anche in bicicletta e a cavallo. Attraverso questa iniziativa si può permettere ad altre categorie di fruitori (nel nostro caso appassionati di cicloturismo), di partecipare ad un'esperienza unica visitando luoghi di interesse storico, differenziando così il flusso turistico (per la maggior parte di carattere religioso e in forma di pellegrinaggio) in varie categorie di utenza, incrementando così il numero totale dei visitatori.

Un secondo aspetto sul quale la Spagna ha investito molto, è rappresentato dalla progettazione delle cosiddette *Vías Verdes*, dove grazie alla collaborazione delle amministrazioni locali, delle regioni e di una Fondazione sorta appositamente per questa proposta (Fundación de los Ferrocarriles Española), si è giunti a trasformare i tratti delle ferrovie dismesse in percorsi "verdi" e dunque utilizzati da mezzi non motorizzati. Il piano coinvolge in totale 954 stazioni ferroviarie e attualmente risultano convertiti in itinerari 1.700Km di linee ferroviarie. Come negli altri casi, viene data la possibilità non solo di poter spostarsi in sicurezza su tragitti appositamente pensati e lontani dal traffico, ma anche di poter godere dei servizi di ristorazione, pernottamento e negozi, creati attraverso il riutilizzo delle stazioni esistenti e degli edifici ad esse connessi.

## 4.6 Olanda

Da sempre l'Olanda costituisce il richiamo più forte per il cicloturista: caratterizzata da un territorio per la maggior parte pianeggiante e costellato di piste ciclabili, è ideale per gli amanti della bicicletta. La realizzazione delle piste ciclabili comincia ad affermarsi dalla metà del 1970, a seguito di una grave crisi petrolifera che aveva colpito il paese. Ad oggi l'Olanda è la nazione che offre il maggior e miglior servizio ciclabile d'Europa, caratterizzato soprattutto da un'attenta connessione dei percorsi agli altri mezzi di trasporto (soprattutto con il treno e la metropolitana che ad Amsterdam e Rotterdam è aperta anche ai ciclisti), e anche dalla disponibilità di servizi strettamente correlati alla rete e attenti alle richieste dei cicloturisti (bed & breakfast, affittacamere, ostelli, alberghi e le *huts* olandesi). Attualmente la rete nazionale è costituita da 28 percorsi interurbani su sede propria (per oltre 4000 km), e da circa 7000 km di corsie riservate lungo le strade motorizzate.

Fra gli itinerari cicloturistici ricordiamo in particolare:

- *Lowlands*, che è l'itinerario delle dighe, dei fiumi e dei canali, caratterizzato da ponti ciclabili e dalla possibilità del trasporto delle biciclette su battelli attrezzati. Il tracciato include la *Via dei Mulini*, che è per eccellenza il marchio di riconoscimento del Paese;
- *Pista delle città storiche*, che collega le città di interesse storico-architettonico più importanti della nazione, come Deventer, Utrecht, Rotterdam;
- *World War II Reflection*, percorso che richiama soprattutto gite a carattere scolastico in quanto unisce i luoghi che sono stati scenario storico della Seconda Guerra Mondiale come, città bombardate e ricostruite, campi di concentramento, cimitero ebraico.

## 4.7 America

Spostando la nostra analisi otre Oceano, possiamo affermare che l'America ha conosciuto direttamente le innovazioni tecniche che hanno trasformato la bicicletta passando dalla cosiddetta Gran Bi, la bici dalla grande ruota anteriore, alla più moderna Mountain Bike. Fin dalla sua introduzione (periodo precedente alla Seconda Guerra Mondiale), la bicicletta divenne subito popolare nella società americana in quanto divenne ben presto il simbolo di uno stile di vita sportivo ma soprattutto salutare. È comunque verso la fine degli anni Sessanta che la bicicletta raggiunge un alto livello di diffusione fra la popolazione, procedendo a pari passo con l'espandersi di una cultura legata ai temi di tutela ambientale e soprattutto in forte contrapposizione all'introduzione dei sistemi elettrificati di trasporto e al culto dell'automobile.

Nel 1880 a Newport, viene fondata la *League of American Bicyclists*<sup>18</sup> un'associazione sorta appositamente per monitorare gli effetti di questa emergente nicchia di consumatori e per promuovere e gestire degli eventi ad essa correlati. Uno degli eventi più significativi fu organizzato nel 1976 (in occasione del bicentenario della dichiarazione d'indipendenza) quando circa 4000 ciclisti pedalarono dall'Oregon alla Virginia nello storico tour *coast to coast*.

Attualmente, la più grande associazione ciclistica americana è la *Adventure Cycling Association* che, assieme ad altre numerose associazioni, e alla stretta collaborazione che queste hanno con il governo federale e i singoli stati, promuovono la diffusione della bicicletta come mezzo di trasporto urbano, slegandolo dall'idea che questa possa appartenere solo al contesto sportivo e ricreativo. Per questo, soprattutto grazie all'intervento pubblico, in America si procede attraverso un'attenta progettazione urbanistica volta a creare servizi ed infrastrutture dedicati a ciclisti e pedoni. Sono le cosiddette *Greenways* che si presentano come

---

<sup>18</sup> Inizialmente l'associazione era conosciuta con il nome di *League of American Wheelmen*, ma il nome venne successivamente modificato in quanto si credeva potesse essere fonte di discriminazione nei confronti delle donne, 1994

degli interventi di riqualificazione ambientale e urbanistica, volti ad incentivare delle abitudini di vita più attive non solo in funzione del tempo libero a disposizione. Oltre a presentarsi come una nuova cultura urbanistica e paesaggistica, il movimento delle *Greenways* deriva soprattutto dal riconoscimento di una domanda espressa dai cittadini americani che si traduce nella volontà di identificare, all'interno della dimensione urbanizzata, degli spazi naturali ai quali i cittadini possono avere libero accesso. Le *Greenways* possono essere interpretate come un movimento all'interno della storia dell'architettura del paesaggio (idea che si afferma soprattutto nel secolo scorso), oppure come una riconosciuta consapevolezza verso i problemi ambientali, e quindi una propensione verso l'ecologia e tutela dell'ambiente. Esse diventano la dimostrazione concreta di come è possibile pianificare il territorio in un'ottica di sostenibilità, offrendo ai cittadini la possibilità di poter fruire di siti naturali interni o vicini alla città. Si crea così l'opportunità di evitare il degrado delle risorse naturali, realizzando percorsi verdi sull'assetto morfologico già esistente (corsi d'acqua, valli, crinali..) grazie all'applicazione di tecnologie mutate dall'ingegneria ambientale. Nello specifico, si distinguono diverse tipologie di *Greenways*, che è possibile classificare in questo modo:

- *Urban riverside greenways*, rive di fiume o altri corsi d'acqua che scorrono nel contesto urbano e diventano dunque parte integrante di programmi di riqualificazione ambientale;
- *Recreational greenways*, sono percorsi ricreativi di diverso aspetto come ad esempio i sentieri, che si appoggiano a percorsi che ospitavano altre forme di viabilità (es. ferrovie dismesse);
- *Ecologically significant natural corridors*, sono corridoi naturali di significativa importanza ambientale e paesaggistica, e hanno lo scopo di promuovere attività come l'escursionismo o lo studio naturalistico;

- *Scenic and history routes*, sono itinerari panoramici e a carattere storico fruibili da pedoni ma anche posizionati in luoghi dove è possibile la sosta dell'automobile in ampie piazzole;
- *Comprehensive greenway system or networks*, sono percorsi costruiti sulla morfologia naturale del territorio creando uno spazio verde di ampia larghezza.

Attraverso questa classificazione emerge la grande flessibilità del concetto di Greenways, che lo rende declinabile in diversi campi di applicazione; questa opportunità permette alle amministrazioni locali di rispondere alle richieste dei cittadini che desiderano, all'interno del contesto urbano, praticare attività ricreative e sportive (correre, andare in bicicletta, passeggiare), con un impiego di risorse non troppo eccessivo. Se consideriamo infatti che la maggior parte delle aree sono di proprietà delle amministrazioni pubbliche, è possibile calcolare un investimento ridotto sul riutilizzo dell'area considerata: inoltre molto spesso è possibile contare sull'appoggio di associazioni di volontariato e sui cittadini stessi che possono partecipare alla realizzazione completa del progetto.

#### **4.7.1 Rails-to-trails**

Un altro grande progetto che ha contraddistinto l'America sul piano dell'offerta di cicloturismo, è legato alla questione del recupero delle ferrovie dismesse, le quali coprono gran parte del Paese.

Il primo decennio del 900 vide la massima diffusione e costruzione delle strade ferrate, che arrivavano a coprire circa 430.000 km, destinati sia al trasporto di persone che di merci. Ben presto però il loro utilizzo divenne poco competitivo a causa del cambiamento politico ed economico del Paese e dell'introduzione di nuovi mezzi di trasporto più veloci ed efficienti come l'automobile e l'aereo. È tra il 1930 e il 1990 che un terzo delle infrastrutture ferroviarie risultava ormai abbandonato. Questi processi di dismissione raggiunsero l'apice verso gli anni Ottanta a seguito

della rimozione da parte dell'organo federale competente, *Interstate Commerce Commission*, dei vincoli che obbligavano le compagnie ferroviarie a mantenere in esercizio delle linee con pesanti costi di manutenzione. I primi movimenti di riconversione dei sedimi ferroviari inutilizzati, cominciarono nel Midwest, a seguito di alcune proposte fatte da una nota naturalista, May Theilgaard Watts, che organizzò la creazione di un percorso verde lungo un ex tracciato ferroviario (*Illinois Prairie Path*). Questa iniziativa fece poi da traino per altri numerosi progetti, tanto che nel 1986 fu istituita un'organizzazione, la *Rails-to-Trails Conservancy* (RTC), nata appositamente per regolamentare e gestire questa situazione. Inoltre ricordiamo che il processo di riconversione delle linee ferroviarie in percorsi verdi, venne favorito e tutelato da una norma legislativa specifica, il "*railbanking*", introdotta nel 1983: l'obiettivo era quello di creare una rete di percorsi ricreativi, scenici e storici dedicati ad utenti non motorizzati e favorendo così la tutela del paesaggio che, con il processo di dismissione dei tracciati, sarebbe caduto in rovina e degrado.

Nel 2010 si contano circa 1.631 rail-trails con un'estensione di quasi 19.578 miglia (pari a 31.508 km), 13 dei quali hanno una lunghezza superiore a 100 miglia (161 km), come riporta la tabella sottostante:

**Figura 6-** I 13 Rail-trails americani con lunghezza pari/superiore a 100 miglia

<b>Nome percorso</b>	<b>Stato</b>	<b>Miglia</b>
Katy Trail State Park	Missouri	225
Great Allegheny Passage	Pennsylvania e Maryland	150
Soo Line Trail-Northern Route	Minnesota	148
Milwaukee Road Corridor (John Wayne Pioneer Trail)	Washington	145
Remsen-Lake Placid Travel Corridor	New York	119
Flint Hills Nature Trail	Kansas	117
Soo Line Trail-Southern Route	Minnesota	114

George S.Mickelson Trail	South Dakota	110
Paul Bunyan State Trail	Minnesota	110
Blue Ox Trail (Voyageur Trail)	Minnesota	107
Wild Rivers State Trail	Wisconsin	104
State Line Trail	Michigan	102
OC&E Woods Lane State Trail	Oregon	100

**Fonte:** FIAB

È interessante dunque notare come sia stata favorevole la trasformazione di queste linee ferroviarie dismesse in percorsi verdi fruibili da utenti non motorizzati. Le caratteristiche planimetriche delle ferrovie, caratterizzate da tratti per la maggior parte pianeggianti, hanno permesso la realizzazione delle ciclabili garantendo inoltre un'ottima visibilità sul percorso.

Il confronto con le *Greenways* è ancora più vicino, in quanto entrambi questi progetti rappresentano una nuova dimensione per la sostenibilità ambientale e per la flessibilità con cui possono essere applicate. Esse sono rivolte infatti ad un'ampia gamma di utenti che possono, attraverso l'utilizzo di questa rete di percorsi dedicati alla mobilità "dolce", instaurare un rapporto di stretta correlazione con il territorio e le risorse ad esso collegate, determinando il valore aggiunto che può contraddistinguerlo. Questo esempio è stato successivamente importato anche in Europa, e anche qui il fenomeno gode di ampio respiro, anche grazie al lavoro svolto dalla *European Greenways Association* che promuove lo sviluppo della circolazione dolce e la facile accessibilità per i fruitori, impegnando così utenti con caratteristiche e abilità differenti.



## PARTE SECONDA

### ***La ferrovia pedemontana Gemona-Sacile***

#### **2. Introduzione al caso: la linea ferroviaria Gemona-Sacile**

Rispetto alle considerazioni di carattere generale e di natura prettamente teorica, si vorrà ora procedere ad analizzare il caso specifico della trattazione, che riguarda appunto la realizzazione di un progetto cicloturistico per la linea ferroviaria, momentaneamente interrotta, Gemona-Sacile. Questa, detta anche “Pedemontana Friulana”, è una tratta ferroviaria secondaria, che unisce Sacile, sulla linea Venezia-Udine, a Gemona, sulla linea Gemona-Casarsa. Pur essendo un tracciato marginale rispetto al collegamento Venezia-Udine, riveste un ruolo ancora importante per la popolazione locale, in quanto permette il collegamento fra le zone limitrofe e i centri urbani: per questo, l’interruzione momentanea dei trasporti, avvenuta nel Luglio 2012 a seguito di uno smottamento nella zona di Meduno, ha causato una serie di disagi e problemi per i pendolari del Minuetto che hanno saputo adattarsi a trasporti sostitutivi su gomma ma non ben organizzati.

La Pedemontana Friulana è conosciuta anche per l'importanza storica che ha acquisito nel periodo dei due conflitti Mondiali, ponendosi come mezzo efficace di trasporto per scopi prettamente strategico militari.

Quindi, partendo da un excursus storico sulla nascita di questa linea, arrivando alla situazione attuale riguardante la sospensione momentanea del trasporto, si vorrà dimostrare come un tracciato considerato secondario, possa invece inserirsi in un contesto di pianificazione strategica per la valorizzazione delle risorse locali, attraverso una corretta gestione delle potenzialità che già contraddistinguono il territorio. L'ottimizzazione di un tratto di pista ciclabile costruita parallela ai binari, e la connessione del trasporto ferroviario alle piste ciclabili comunali già presenti, potrebbero essere un metodo utile allo sviluppo di forme di mobilità sostenibili, sensibilizzando la popolazione locale al maggior utilizzo della bicicletta e gestione del tempo libero.

Prendendo come riferimento altri progetti di cicloturismo già analizzati nella prima parte dell'elaborato, possiamo notare come questo possa essere fonte di sviluppo e incremento nella declinazione dell'offerta turistica. Le strade ferrate della San Candido-Lienz, rappresentano un esempio vincente di come la formula "bici più treno" possa soddisfare gli appassionati di cicloturismo ed attirare altri possibili e potenziali fruitori determinando un vantaggio notevole in termini di richiamo turistico.

Il cicloturismo diviene dunque una soluzione tangibile all'interno del più ampio concetto di sostenibilità turistica, e in quanto tale deve essere promosso e valorizzato dalle amministrazioni locali, creando la possibilità di potersi confrontare con l'offerta turistica globale.

## 2.1 Cenni storici sulla Grande Guerra in Friuli

Facciamo partire la nostra analisi storica, prendendo come punto di riferimento la Prima Guerra Mondiale, che vede il Friuli impegnato in molte battaglie.

Generalmente , possiamo ricordare che diverse furono le cause che determinarono lo scoppio della Guerra, soprattutto di carattere politico, economico e culturale. A livello politico vediamo emergere la rivalità fra gli Stati europei determinata prevalentemente dall'affermarsi di tendenze imperialistiche e pressioni nazionalistiche che si riversano sul desiderio di controllo verso altre territori e Paesi, innescando così un conflitto di dimensioni intercontinentali. In ambito europeo i due principali blocchi politici schierati sono: la Triplice Alleanza, formata da Germania, Austria e Italia; e la Triplice Intesa formata da Inghilterra, Russia e Francia.

Nella società cominciano a diffondersi inoltre, degli atteggiamenti favorevoli alla guerra, intesa come unica possibilità per realizzarsi e affermare la propria indipendenza (il Darwinismo<sup>19</sup> ad esempio vede la guerra come un passaggio obbligatorio per la lotta alla sopravvivenza). Cominciano ad spargersi forti sentimenti di nazionalismo, interpretato però negli aspetti più negativi del termine, dal momento che si propagano fra la popolazione, concetti razzisti utili a salvaguardare l'identità nazionale, applicati conseguentemente nei rapporti internazionali.

L'occasione che fece scoppiare definitivamente la Guerra, avvenne il 28 Giugno del 1914 con l'uccisione del Re Francesco Ferdinando a Sarajevo da parte di un giovane nazionalista serbo. L'attentato venne preparato a Belgrado da parte di un gruppo di giovani irredentisti che

---

<sup>19</sup> Per Darwinismo intendiamo, in questo contesto, un'ideologia sociale che fonda il proprio pensiero sulla teoria dello scienziato Charles Darwin che ricordiamo nei concetti di lotta alla sopravvivenza e della selezione in natura delle razze più forti su quelle deboli. Nel contesto sociale e antropologico, e soprattutto con l'affermarsi di altre ideologie di pensiero come il nazionalismo di inizio '900, assunse per la maggior parte caratteri negativi in quanto venne adottata dalle classi dominanti come mezzo utile alla legittimazione del proprio potere razziale e di classe, intendendo appunto la differenza di classe come una differenza antropologica nella natura umana. Per questo, fenomeni come le lotte civili, le diseguaglianze sociali, la guerra in generale vennero intese come un passaggio obbligatorio per giustificare, con pretese di scientificità, la selezione della razza umana.

volevano l'indipendenza della Serbia dal dominio austro-ungarico. Così, dopo un *ultimatum*, concesso dall'Austria alla Serbia, il 28 Luglio del 1914 l'Austria le dichiara guerra e successivamente si schierarono le altre potenze europee. Le prime fasi del conflitto vedono quindi coinvolte in successione cronologica:

- Russia che si allea con la Serbia il 29 Luglio 1914;
- Germania che dichiara guerra alla Russia il 1 Agosto 1914 e alla Francia il 3 Agosto 1914;
- Inghilterra entra in guerra il 4 Agosto 1914 schierandosi con Francia e Russia.

Il conflitto venne definito mondiale per l'elevato numero di nazioni coinvolte, per la complessità delle cause belliche e per l'utilizzo di nuove armi e forme di combattimento che determinarono un altissimo numero di morti e il coinvolgimento di tutte le risorse produttive a disposizione<sup>20</sup>.

Non si combatté infatti solo in Europa, ma anche nell'Impero ottomano, nelle colonie tedesche in Asia e su tutti i mari, in particolare nel Mare del Nord, e nel bacino del Mediterraneo. Concretamente però, le battaglie decisive si svolsero in Europa su cinque fronti: quello occidentale, fra Francia e Germania, quello orientale o russo molto esteso e privo di barriere naturali; il meridionale o serbo; l'austro-italiano sulle Alpi orientali e in Carnia; quello greco a Salonicco.

Per quanto riguarda l'Italia, questa entra ufficialmente in guerra il 23 Maggio del 1915<sup>21</sup> dichiarando guerra all'Austria con la volontà di

---

<sup>20</sup> Ricordiamo che la Prima Guerra Mondiale venne definita anche Guerra di posizione, proprio perché per la prima volta vennero utilizzate le trincee come principale schema di combattimento. Infatti l'uso di artiglierie e mitragliatrici rendevano inutili i tradizionali attacchi di fanteria, e quindi si richiedevano efficaci sistemi di difesa. La trincea è uno stretto fossato scavato per circa 2 metri di profondità, che si estende poi per chilometri lungo tutta la linea del fronte. All'interno delle trincee i soldati trovavano riparo dagli attacchi nemici ma vivevano quotidianamente a contatto con la morte a causa delle condizioni di vita precarie con le quali erano costretti a convivere. La "guerra lampo" divenne in breve tempo Guerra di trincea o logoramento, nelle quali si combatté dal 1914 al 1918 con risultati non sempre significativi.

<sup>21</sup> Ricordiamo che il 26 aprile del 1915, il governo italiano si alleò segretamente con la Triplice Intesa (Inghilterra, Francia, Russia), stipulando il Patto di Londra. Attraverso tale accordo, l'Italia

redimere dal dominio dell'impero austro-ungarico, i territori del Trentino e del Friuli Venezia Giulia. Lo schema strategico dell'esercito italiano, comandato dal generale Luigi Cadorna, Capo di Stato maggiore italiano, prevedeva di intraprendere un'azione difensiva, cercando di contenere gli austriaci, nella città di Trento e sul fiume Adige, e procedere invece all'attacco offensivo verso Est, ponendosi come obiettivo la conquista della città di Gorizia e successivamente avanzare verso Vienna sfruttando il passaggio per Trieste. Quest'ultima, in particolare, era una visione a lungo termine ma per lo più utopistica, dal momento che l'esercito italiano era per la maggior parte composto da milizie con un' insufficiente preparazione tecnica, (consideriamo il fatto che un sacco di soldati arruolati erano volontari e partirono per il fronte mossi soprattutto da sentimenti patriottici), e caratterizzato da insufficienza organizzativa e carenza sull'armamento. L'obiettivo era dunque quello di cooperare in nome della libertà, conquistando l'Unità nazionale andando a redimere i territori italiani soggetti all'Austria.

La parte orientale del fronte, si estendeva principalmente nell'altipiano carsico, zona difficile e irta di rocce: il terreno poco favorevole rendeva più problematiche le battaglie. In particolare la zona del Carso, considerata l'ultima parte delle Alpi Giulie, è caratterizzata da un suolo aspro e desolato, disseminato di margini e spaccato da larghi crepacci. Queste peculiarità del territorio, giocarono un ruolo decisivo favorevole alle offensive nemiche, sia per il fatto che questi seppero sfruttare le asperità del terreno, sia perché possedevano delle tecniche e delle conoscenze più ampie in campo militare: l'utilizzo delle granate, ad esempio, fu uno dei metodi più efficaci negli scontri diretti, in quanto queste, scoppiando, frantumavano e scheggiavano le pietre al suolo moltiplicandole in ulteriori proiettili.

---

si impegnava nella guerra contro l'Austria ed, in caso di vittoria, avrebbe dovuto ottenere le terre irredente di Trentino, l'Alto Adige, Trieste, Istria e della la città di Valona, in Albania.

Tuttavia, malgrado questi forti impedimenti, i nostri soldati nel 1915, durante diverse battaglie sull'Isonzo<sup>22</sup>, espugnarono l'altura di San Martino, il Monte Sabotino e si avviarono verso Gorizia, considerata a Vienna una città inespugnabile. Sempre nell'Agosto del 1915, la città venne però conquistata e divenne finalmente e per sempre italiana. L'offensiva risultò più efficace perché vennero riportate dal Trentino parecchie divisioni con artiglierie e materiale da guerra che per la prima volta vennero utilizzate anche dall'esercito italiano. Sul basso Isonzo, i soldati italiani assalirono il Monte San Michele, conquistandolo interamente. In questo caso, però, lo scontro causò numerose perdite nelle linee italiane, perché il nemico organizzò una forte resistenza e venne utilizzato un nuovo mezzo di distruzione, quello cioè dei gas asfissianti pericolosi e mortali: dotati di un peso specifico maggiore rispetto a quello dell'aria, si insidiavano fra le trincee e lì vi ristagnavano causando così moltissime morti.

L'inverno fra il 1916 e il 1917 fu lungo e rigido: i soldati furono costretti a sopportare freddo pungente, facendo attenzione a non rischiare il congelamento essendo quotidianamente esposti al vento di bora e alla neve. Un episodio significativo del 1917 fu l'occupazione dei Monti Cucco, Vodice e Santo da parte della III Armata dopo un attacco del nemico sul fronte dell'Isonzo a Nord di Gorizia.

Il 1917 si rivelò comunque un anno difficile perché in tutto il Paese, e generalmente in tutta Europa, si propagava un sentimento di stanchezza e malcontento verso guerra ancora in corso. I disagi aumentarono a causa della scarsità dei viveri e combustibili, in assenza dei quali i soldati

---

<sup>22</sup> Il fronte del fiume Isonzo è ricordato sentitamente nella memoria storica degli avvenimenti che vedono impegnata l'Italia nella Prima Guerra Mondiale. In particolare, nei primi anni di guerra, fu proprio sul fronte isotino che si combatterono le battaglie più cruente, in quanto questo tratto assunse notevole valenza strategica nei piani militari italiani nel tentativo di sfondare le difese austro-ungariche. Il fiume scorre fra due ripidi versanti montani in parte del territorio sloveno e in parte del territorio friulano, costituendo geograficamente un ostacolo quasi invalicabile. I due eserciti, nelle rispettive linee trincerate, dovettero adattarsi alla morfologia del campo di battaglia spesso con attacchi violenti ma non sempre efficaci. In totale le battaglie dell'Isonzo vengono classificate come undici, alle quali si aggiunge una dodicesima, conosciuta però come la battaglia di Caporetto (24 Ottobre-7 Novembre 1917).

realizzavano di non poter trascorrere un altro inverno in trincea. Questo stato d'animo, si ripercuoteva poi nei combattimenti: i nemici ne approfittavano anche diffondendo propaganda che sollecitava i soldati ad abbandonare le armi. La battaglia che segna inevitabilmente il 1917 è quella del 24 Ottobre, la cosiddetta Battaglia di Caporetto, durante la quale le forze austro-tedesche avanzarono violentemente contro le nostre linee, riuscendo a spezzare il fronte a Tolmino raggiungendo facilmente Caporetto. I reparti della III Armata, presi dallo scoraggiamento, non opposero una sufficiente resistenza, e così il Comando Supremo ordinò la ritirata abbandonando le zone di Gorizia e del Carso appena conquistate. I soldati si misero in fuga infrangendo ogni ordine disciplinare, lasciando che il nemico occupasse l'intero Friuli e parte del Veneto orientale, con la conseguente perdita della maggior parte del nostro materiale di guerra e la reclusione di numerosi nostri soldati. Tuttavia grazie al generale Diaz, che sostituì Cadorna, si costituì una nuova linea difensiva lungo il fiume Piave, che permise di bloccare l'avanzata degli austriaci.

La guerra continuò sia sul fronte interno italiano che su quello estero causando milioni di vittime e diffondendo fra la popolazione un sentimento di rifiuto e desolazione per ciò che la guerra aveva portato.

Il primo conflitto mondiale terminò l'11 Novembre 1918, quando la Germania chiese agli Alleati l'armistizio. Dopo cinque anni di efferate battaglie, la guerra si concluse con la disgregazione dei potenti imperi che si erano schierati e la successiva modificazione geopolitica dell'assetto europeo che generò fra le nuove potenze nuovi rapporti conflittuali che si protrassero fino a determinare il successivo conflitto mondiale.

Vennero definiti infatti i nuovi confini degli stati partecipanti, punendo quei paesi (Germania in primis), che erano stati considerati i veri responsabili della guerra. Le conferenze di pace iniziarono nel 1919 e portarono alla stesura di cinque trattati che regolarono i rapporti internazionali fra gli stati europei.

I disagi del dopoguerra indebolirono significativamente l'Europa sia per ragioni di carattere economico che per ragioni sociali: l'avvenuta

consapevolezza di non poter gestire e controllare i fenomeni sociali, si manifestarono e giustificarono nelle successive rivendicazioni del movimento operaio che assunse ampiezza e risonanza in tutta Europa; nei movimenti degli ex combattenti, delle donne (che avevano sostituito largamente nella produzione gli uomini durante la guerra), e delle nuove formazioni politiche, che assumendo la forma di movimenti di massa segnarono la fine del regime liberale e l'origine delle varie forme di totalitarismo.

## **2.2 La ferrovia durante la Guerra**

L'utilizzo delle strade ferrate si rivelò, soprattutto durante i due conflitti mondiali, fortemente necessario: la circolazione ferroviaria venne quasi interamente messa sotto presidio militare per controllare principalmente il trasporto di armi, carburanti e rifornimenti vari per i soldati. Soprattutto durante la Prima Guerra Mondiale, la riattivazione del traffico ferroviario assunse un ruolo molto importante nei territori occupati di Veneto e Friuli. Da questa infatti dipendevano ogni genere di approvvigionamento e la conseguente pianificazione militare. La rete ferroviaria creava inoltre nuovi impulsi per l'economia, per questo venne impiegata molta manodopera locale per cercare di sollevare le industrie e la popolazione civile in vista di un progressivo cambiamento<sup>23</sup>.

Subito dopo l'occupazione austro-tedesca, vennero costruiti cinque ponti fluviali, riattivate intere linee di pertinenza delle ferrovie, e ricostruiti, ad opera di ingegneri per la maggior parte tedeschi, molti binari soprattutto sulla linea Udine - Casarsa<sup>24</sup> - Sacile - Conegliano fornita da un rilevante

---

<sup>23</sup> L'arrivo della ferrovia, al di fuori degli eventi bellici, rappresenta un evento importante per la comunità locale che vede modificare radicalmente le proprie abitudini ancora legate al mondo prevalentemente contadino, alle nuove esigenze della contemporaneità legate invece all'innovazione tecnica e meccanica.

<sup>24</sup> A Pordenone e a Casarsa, la ferrovia arrivò nel 1855 nella linea da Venezia, mentre il collegamento verso Udine e Trieste arrivò più tardi quando venne costruito il ponte sul Tagliamento (1860). Soprattutto nel ventennio fra 1835 e 1855 i lavori di adeguamento delle linee ferroviarie del Nord Italia, vennero seguite con interesse dal governo austriaco che nel

numero di binari e scambi. Da sempre questo tratto ferroviario occupò un ruolo molto importante dal punto di vista logistico e di strategia militare, ambito soprattutto dal nemico, in quanto centri come Casarsa, Sacile e Conegliano, ricoprivano un'importante posizione nell'asse viario stradale ed erano dotati, in quanto stazioni, di numerosi binari e scambi utili per lo più a manovre per stoccaggio e deposito merci<sup>25</sup>.

A Sacile, ad esempio, venne ricostruito interamente il ponte sul Livenza, venne attivata una linea telegrafica che collegava Pordenone a Conegliano e ben due linee telefoniche una verso Udine - San Giorgio di Nogaro - Latisana e l'altra verso San Vito - Portogruaro.

Il 19 Dicembre 1917 Conegliano venne dichiarata stazione terminale provvisoria, essendo un punto strategico di notevole importanza. La linea veniva utilizzata non solo per scopi bellici, ma anche dalla popolazione civile per brevi spostamenti interni, previa autorizzazione rilasciata dai comandi tedeschi. Subito dopo la completa riattivazione e funzionamento, la linea venne costantemente colpita dalle artiglierie e dall'aviazione italiana, che cercavano di isolare i collegamenti: per ovviare a questo il comando tedesco ordinò la costruzione di un nuovo percorso alternativo, più interno e quindi più protetto, che collegasse direttamente Vittorio Veneto<sup>26</sup> (solo possibile centro di rifornimento per le truppe

---

Veneto realizzò i primi collegamenti ferroviari sollecitando gli enti e le istituzioni locali alla costruzione delle stesse. La classe dirigente veneto-friulana era attenta a migliorare altri aspetti che interessavano la comunità locale come ad esempio la sanità, l'istruzione pubblica, e garantire lo sviluppo a quei settori industriali già affermati come ad esempio l'industria serica e l'agricoltura. Il governo austriaco, probabilmente più all'avanguardia in termini di sviluppo e progresso, spingeva affinché fossero finanziate opere di interesse pubblico come la ferrovia, proprio perché la sua introduzione avrebbe rappresentato una svolta sociale ed economica per i territori interessati.

<sup>25</sup> La ferrovia Veneto-Friulana (denominata fin dagli albori di inizio '800 Veneto-Illirica), venne più che mai voluta dall'impero austriaco più che dal ceto dirigente friulano: questo tratto rappresentava infatti nei lunghi collegamenti ferroviari d'Europa di metà '800, l'anello che avrebbe messo in relazione due città importanti dell'Impero, Milano e Vienna, collegando fra loro due linee già esistenti ovvero la Milano - Venezia e la meridionale Vienna - Trieste. Vienna volle arditamente l'attuazione di questa linea proprio perché ambiva ad impadronirsi, sotto presidio militare, di Trieste, volano commerciale utile a sviluppare traffici verso Friuli e Pianura Padana. Il carattere internazionale della linea poneva quindi le premesse per giustificare i finanziamenti e i lavori ad essa connessi.

<sup>26</sup> La linea ferroviaria Vittorio Veneto - Conegliano venne presto soprannominata "linea della morte" perché fu costruita per la maggior parte da prigionieri italiani trattati in condizioni molto precarie e quasi disumane. Da Conegliano si giungeva a Vittorio Veneto attraverso un percorso

austriache operanti sul Piave), alla zona vulnerabile di Conegliano. La linea comprendeva quindi la predisposizione di scali merci, installazioni militari, magazzini, deposito di viveri e munizioni.

A Sacile vennero costruiti nuovi scambi in direzione Vittorio Veneto e lungo tutto il percorso vennero potenziati degli impianti conferendogli una efficienza notevole, ad esempio:

- a Canella furono costruiti dai 5 ai 7 binari che terminavano con depositi di carbone, hangar per locomotive e raccordi di scarico per la teleferica;
- Cordignano era una stazione a 5 binari con una linea secondaria che portava a Sarmede dove erano invece predisposti un grande deposito legnami (collegato tramite teleferica alla vicina zona del Cansiglio), e un'officina di riparazione per locomotori e vagoni;
- Vendrame invece era un sito militare adibito a deposito di munizioni.

Sacile come Conegliano divenne ben presto una stazione con molte potenzialità, soprattutto dopo l'apertura della linea Aviano - Maniago - Pinzano che permetteva ulteriori scambi e scali delle carrozze grazie alla predisposizione di numerosi piazzali e un utilissimo deposito merci. Proprio per questi motivi i due centri, durante tutto il 1917, vennero ripetutamente bombardati causando scontri e incidenti gravi alla circolazione ordinaria dei treni<sup>27</sup>.

Successivamente agli avvenimenti del 1918 che vedono, dopo la battaglia di Vittorio Veneto la ritirata degli austriaci in patria, il trasporto ferroviario austriaco fu saldamente disorganizzato. Ci fu una generale limitazione del traffico ferroviario a causa principalmente della mancanza di carbone per l'alimentazione delle locomotive: a questo si aggiungeva il

---

più interno e protetto passando per Cordignano, Sarmede, Cappella Maggiore fino a raggiungere Costa, località molto vicina a Vittorio Veneto.

<sup>27</sup> Per motivi di sicurezza alla popolazione venne impedito l'ingresso alle stazioni e quindi venne posto il divieto di circolare.

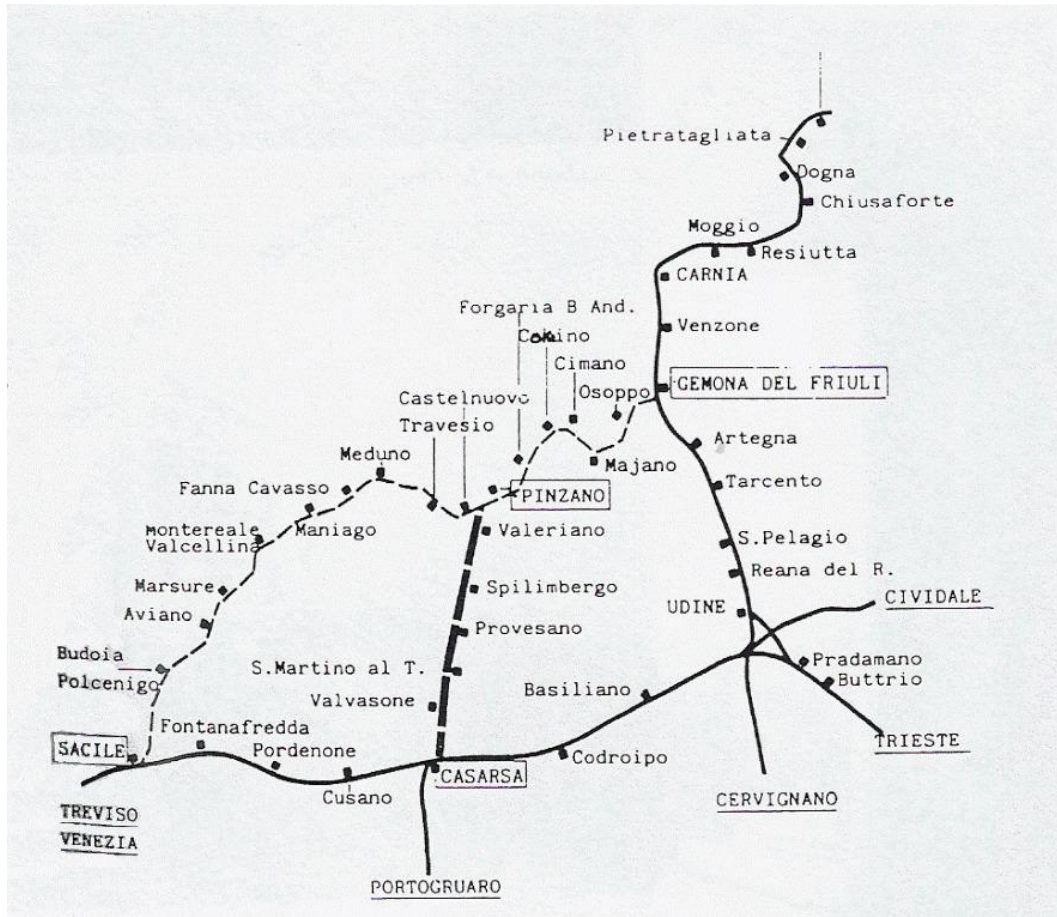
fatto che i treni erano costantemente assaliti da militari che volevano scappare dagli orrori della guerra.

Una volta terminata la guerra, venne abbandonato definitivamente il progetto di mantenere in vita la ferrovia militare Sacile - Vittorio Veneto, e si procedette allo smantellamento dell'intera linea. La rimozione della linea, causò una serie di scompensi e di occasioni, ormai perdute, che si riversano come conseguenze nella situazione odierna, attuale.

Subito dopo l'occupazione tedesca, infatti, le amministrazioni locali delle città attraversate dalla linea, si prodigarono affinché il tratto ferroviario potesse essere mantenuto e migliorato in quanto sarebbe stato utile alla popolazione per brevi spostamenti che collegassero le zone limitrofe ai centri più urbanizzati, e inoltre avrebbe potuto ricoprire un ruolo di interesse commerciale (pur rimanendo un'arteria marginale rispetto al collegamento principale della linea Udine-Venezia). Il salvataggio della linea Sacile-Vittorio avrebbe infatti contribuito ad avviare un decisivo sviluppo industriale e commerciale in un territorio privo di importanti vie di comunicazione e costretto all'unico collegamento principale della Udine-Venezia. Tuttavia, sebbene subito dopo la Guerra, si fosse creato un Comitato sorto appositamente per risolvere le questioni in materia di reti ferroviarie, nel 1923 venne stabilito lo smantellamento dell'intera linea, perché senza un sostegno statale, le municipalità coinvolte non potevano permettersi economicamente di mantenere in vita il tratto ferroviario. In questo caso, fu data poca attenzione ad un'opera già esistente, che se fosse stata mantenuta e potenziata, avrebbe potuto riattivare il processo economico di tutta la pedemontana del Cansiglio, da Sacile a Vittorio Veneto. La poca attenzione e la scarsa lungimiranza politica per un progetto di minor importanza rispetto ad altri, determinarono il disfacimento della tratta, privilegiando a questa, lo sviluppo e la pianificazione (con nuovi costi) su gomma, più semplice da attivare e di immediata realizzazione.

## 2.3 La pedemontana friulana

Figura 7- Tracciato linea ferroviaria Sacile - Gemona



Fonte: La ferrovia pedemontana del Friuli, Cesare Bortotto

Attraverso questa immagine è possibile introdurre un resoconto sui principali avvenimenti che hanno contraddistinto la linea ferroviaria Sacile-Pinzano-Gemona detta anche Pedemontana friulana, oggetto della trattazione in questione, delineando un percorso storico dalle sue origini fino agli avvenimenti attuali e alle possibilità che si potrebbero aprire se si scegliesse di continuare ad utilizzare la linea ferroviaria a servizio non solo dei pendolari ma anche a favore dello sviluppo di un nuovo tipo di mobilità, legata alla fruizione del paesaggio ambientale e alla valorizzazione delle peculiarità che contraddistinguono il territorio locale.

Generalmente possiamo ricondurre la realizzazione della linea Pedemontana, Sacile-Pinzano, prima dello scoppio della seconda Guerra Mondiale (1940-1945): il tratto permetteva di collegare le vallate del Cellina, del Colvera, del Meduna, Cosa, Arzino alla maggiore viabilità regionale. Il progetto esecutivo venne elaborato verso il 1910, ma solo nel 1914 ebbero inizio i lavori di costruzione della tratta: ben presto i lavori vennero però interrotti a causa dell'imminente conflitto mondiale e l'attenzione venne dirottata principalmente sulle linee del fronte.

In poco tempo, comunque, erano stati completati i lavori che avevano formato i due principali tronchi della linea: quello della Gemona-Pinzano, e parte della Casarsa-Spilimbergo-Pinzano-Gemona. Questo ultimo ramo orientale della linea, appartiene al collegamento più antico e originario dell'intero tracciato che inizialmente venne identificato come "ferrovia del Tagliamento"<sup>28</sup>.

Nel 1920, proseguirono i lavori sull'intera linea ferroviaria, anche grazie a ingenti finanziamenti statali erogati dai LL.PP. : lo scopo di queste sovvenzioni era quello non solo di realizzare un percorso ferroviario che avesse principalmente una valenza militare verso il confine nord-orientale, ma anche si cercava, attraverso la costruzione di quest'opera pubblica, di creare occupazione a causa della forte emigrazione post-bellica, evitando così lo spopolamento delle vallate prealpine.

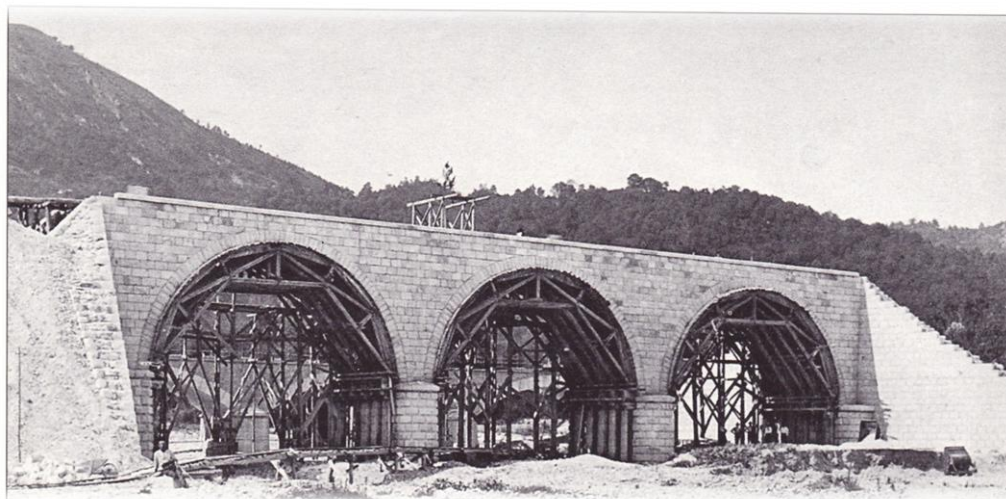
In successione cronologica vediamo realizzati:

- fra 1921 e 1926 i ponti viadotti sui fiumi Cellina, Colvera, Meduna e Cosa, caratteristici non solo per l'efficienza data alla circolazione del tracciato, ma anche dotati di strutture con significativa linea architettonica;

---

<sup>28</sup> La ferrovia del Tagliamento venne creata in diversi momenti, che riportiamo cronologicamente: nel 1893 venne predisposto il collegamento Casarsa-Spilimbergo, nel 1912 venne edificato il tratto Spilimbergo-Pinzano e nel 1914 venne ultimato il tracciato, unendo Pinzano a Gemona. Inizialmente il controllo dell'intera linea avveniva nella stazione di Spilimbergo; successivamente, nel 1967 in seguito alle disposizioni delle F.S. che prevedevano la saldatura tecnica del ramo orientale della ferrovia a quella occidentale, e in seguito all'automatizzazione dei trasporti ferroviari, si spostò il controllo della ferrovia direttamente nella stazione di Pinzano.

**Figura 8** - Ponte sul fiume Colvera in fase di ultimazione



**Fonte:** Maniago ieri il mio paese, edito dal comitato per il millenario 1893

- fra 1928 e 1930 vengono ultimati i fabbricati delle varie stazioni, e sull'intera linea viene predisposto l'armamento, il segnalamento e i vari impianti di sicurezza.

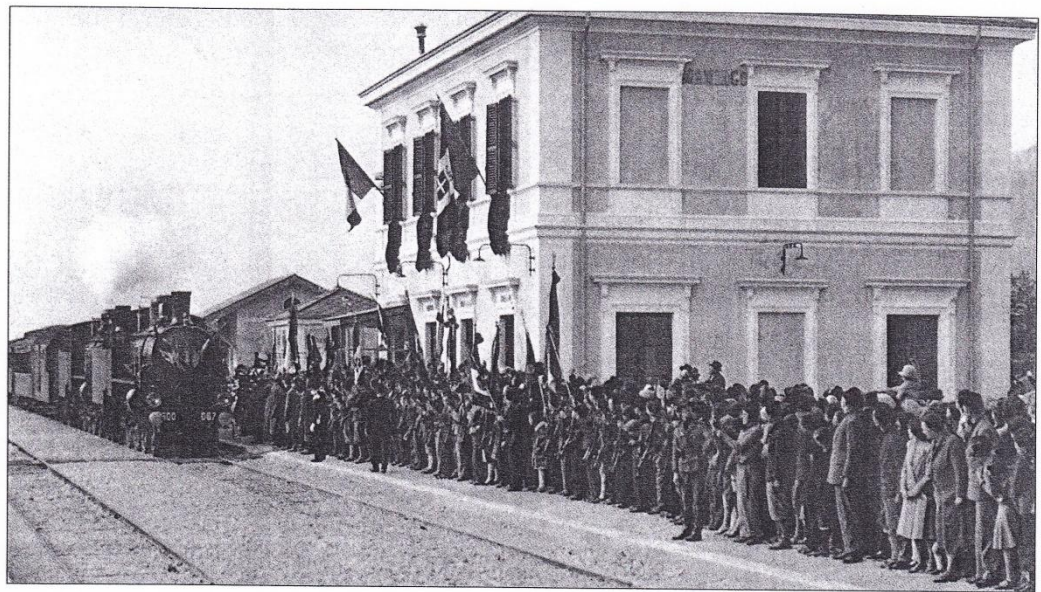
Il 28 Ottobre 1930<sup>29</sup> la popolazione poté assistere finalmente all'inaugurazione del percorso ferroviario Sacile-Pinzano che ricopriva una lunghezza complessiva pari a 52 km e 755: i cittadini accolsero con semplicità ed entusiasmo l'arrivo del treno nelle varie stazioni dislocate sul pedemonte friulano, anche se la memoria storica di questo evento è legata all'ufficiosità imposta dal regime fascista. Questi sentimenti discordanti crearono un divario significativo nel ricordo di questa pagina di storia locale.

---

<sup>29</sup> Per l'inaugurazione della ferrovia, il governo fascista scelse simbolicamente il 28 Ottobre, in memoria dell'anniversario della Marcia su Roma (28 Ottobre 1922) venne guidata da Benito Mussolini, leader del Partito Nazionale Fascista (PNF), che organizzò per la prima volta, assieme ad una milizia di fascisti, una significativa manifestazione armata, diretta nella capitale e volta ad ottenere il potere con la forza, legittimando così l'ascesa definitiva della dittatura fascista.



**Figura 10** - *Arrivo del treno a Maniago*



**Figura 11**- *Inaugurazione ferrovia Montereale Valcellina, 1930*



**Fonte:** La ferrovia Pedemontana del Friuli, Cesare Bortotto

Durante il primo decennio, la ferrovia garantiva sei treni viaggiatori più frequentati soprattutto nei giorni dei mercati locali, e nei periodi di emigrazione stagionale: molto famosa è la cosiddetta “spola dei camerieri” soprattutto delle città di Montebelluna e Budoja, che raggiungevano i prestigiosi alberghi di Venezia e Milano o che anche ambivano ad un’ascesa professionale in Svizzera. Oltre al servizio viaggiatori, era previsto inoltre un consistente viaggio merci: si trasportavano soprattutto legnami, foraggi e collettame delle coltellerie che uscivano dalle officine di Aviano.

Verso il 1940, con l’avvento della Seconda Guerra Mondiale, i treni militari erano diventati un altro impegno della linea fino alla mobilitazione per l’imminente conflitto. Così durante il 1944-1945, la Pedemontana divenne la linea del fronte della Resistenza, anche perché alcune battaglie si svolsero proprio nei territori in prossimità del tracciato ferroviario, e per questo molte locomotive venivano costantemente fuorviate da frequenti sabotaggi. La guerra lasciò notevoli danni su tutta la tratta ma, dopo il 1945 si procedette alla ristrutturazione e ripresa dell’ordinario esercizio dei trasporti sull’intero percorso.

Il 1967 fu un anno decisivo per la Pedemontana, in quanto la società Ferrovie dello Stato<sup>30</sup>, in seguito ad una valutazione sulle linee ferroviarie secondarie, decise il primo taglio dei cosiddetti “rami secchi”, e pertanto venne disposta la sospensione del servizio viaggiatori sulla ferrovia a destra del Tagliamento da Casarsa a Spilimbergo e Pinzano, per collegarla tecnicamente al ramo occidentale della tratta, da Pinzano a Gemona. Ecco che da allora per Pedemontana<sup>31</sup> si intende il tratto

---

<sup>30</sup> Il gruppo Ferrovie dello Stato, rappresenta la più grande società ferroviaria nel territorio italiano. Nel 1945, l’Azienda autonoma delle ferrovie dello Stato passò sotto il controllo del Ministero dei Trasporti, dal 1 gennaio 1986 la società venne trasformata in ente pubblico in seguito alla legge 210/1985, per arrivare al 1992 quando l’ente venne convertito in società per azioni con partecipazione totale dello Stato, attraverso il Ministero dell’Economia e Finanze. All’interno del gruppo societario, nel giugno del 2000 si costituisce Trenitalia Spa, a cui è affidato principalmente il trasporto merci e viaggiatori.

<sup>31</sup> Il percorso parte da Gemona e raggiunge la stazione di Sacile con un tempo di percorrenza di circa un’ora, passando per le stazioni intermedie di: Osoppo, Majano, Forgaria nel Friuli, Vito d’Asio, Pinzano, Castelnuovo del Friuli, Travesio, Sequals, Meduno, Cavasso Nuovo, Fanna, Maniago, Montebelluna Valcellina, Aviano, Budoja - Polcenigo, Sacile.

ferroviario che congiunge Sacile a Gemona, passando appunto per la stazione di Pinzano.

Possiamo inoltre includere nel nostro percorso storico l'importanza che la ferrovia in questione coprì durante gli eventi sismici che colpirono il Friuli nel 1976<sup>32</sup>. In questa situazione di drammatica emergenza, la ferrovia servì la popolazione dando prova di un grande impegno sociale. Il terremoto infatti causò ingenti danni alle stazioni di Osoppo, Majano, Travesio, Meduno e Maniago ma non per questo ci si arrese, e venne organizzato un soccorso eccezionale per la popolazione: molti vagoni vennero fatti uscire dalle stazioni distrutte e collocati strategicamente in zone inverosimili (case diroccate, orti e cortili ...) per permettere alla gente del posto di procedere alla ricostruzione dei piccoli borghi e paesi e per favorire la ripresa delle normali attività produttive.

Negli anni fra il 1980-1983, venne disposto un potenziamento della linea (attraverso l'intera sostituzione del binario esistente con uno nuovo di più recente fabbricazione) per permettere il trasporto merci con pesi e velocità superiori, dal momento che il traffico merci cominciava ad essere più consistente anche a seguito del forte sviluppo degli stabilimenti industriali, soprattutto nella zona industriale della Z.I.R.O.

---

<sup>32</sup> Il terremoto del 6 Maggio 1976 fu un sisma con magnitudo 6,4 con epicentro fra Gemona e Artegna, che colpì principalmente il Friuli, ma per la potenza della scossa venne sentito in tutto il Nord Italia: a questa seguirono poi altre due scosse, quella dell'11 e del 15 settembre dello stesso anno. La zona maggiormente interessata fu la medio valle del Tagliamento: 119 furono i comuni più colpiti, principalmente nelle Province fra Udine e Pordenone, 45 dei quali furono "rasi al suolo" come Gemona, Venzona, Buia, Osoppo. I danni del terremoto vennero amplificati dalle particolari condizioni del suolo (la regione è conosciuta per l'elevata sismicità soprattutto nella zona di passaggio fra la pianura e i rilievi montuosi), dalla posizione dei paesi colpiti e dall'età avanzata delle costruzioni che nonostante la consapevolezza della sismicità della zona, non erano costruite secondo precise norme specifiche. La rovina al patrimonio edilizio fu notevolissima, ma anche l'impatto sull'economia locale fu considerevole: 15.000 lavoratori persero il lavoro per la distruzione delle fabbriche. Tuttavia, grazie alla forte presenza militare in Friuli e grazie all'impegno e all'efficienza organizzativa delle Amministrazioni locali nel gestire i finanziamenti regionali e statali, le operazioni di soccorso furono rapide ed efficaci: l'intera comunità locale contribuì coraggiosamente al processo di ricostruzione dei vari paesi, segnando nella memoria storica del resto d'Italia, un esempio vincente di come venne seriamente gestito il post-terremoto. Questo forte sentimento di responsabilità, autonomia e operosità contraddistingue tuttora la personalità dell'intera comunità friulana.

Attraverso questa digressione storica, possiamo comprendere quanto sia radicata nella memoria della popolazione del pedemonte friulano la presenza di questa ferrovia, che se pur secondaria rispetto alla più consistente circolazione della linea Udine-Venezia, ha rivestito un ruolo di grande importanza per la comunità locale, segnando socialmente ed economicamente la storia di questi paesini che hanno saputo adattare le proprie tradizioni/necessità ai ritmi imposti dal progresso tecnologico ed evolutivo.

Riconosciamo simbolicamente due periodi ben distinti sulla storia della ferrovia pedemontana:

- un arco di tempo compreso dal dopoguerra fino al 1965, caratterizzato soprattutto da una forte emigrazione stagionale che affollava i treni e le stazioni lungo tutta la linea: i lavoratori partivano e si dirigevano nella grandi città, anche all'estero, per il lavoro stagionale, per poi tornare solo per le vacanze di Natale e Pasqua;
- e infine un secondo periodo, più recente, che considera l'arco di tempo successivo al 1965 fino agli anni Ottanta: la crescente motorizzazione individuale, più comoda e concorrenziale rispetto al trasporto ferroviario soggetto a limitazioni orarie, ha svuotato significativamente i treni della pedemontana. Cominciano però a presentarsi, come nuovi utenti della linea, i cosiddetti "pendolari del lavoro", che utilizzano il treno per brevi tragitti, spostandosi dai piccoli paesini verso i maggior centri produttivi della zona, come Sacile, Maniago ma anche collegandosi, attraverso la linea principale, al Veneto. Sono i *pendolari della Littorina*<sup>33</sup>, la cui introduzione segna uno stacco

---

<sup>33</sup> Verso i primi anni del 2000, Trenitalia ha predisposto la sostituzione delle vecchie automotrici, in funzione di nuovi convogli, soprannominati Minuetto, realizzati con due diversi tipi di motorizzazione, elettrica o diesel. L'introduzione del Minuetto, è stata pensata in funzione di

significativo rispetto alle più antiche automotrici a vapore, sostituite per risolvere principalmente i problemi che affliggevano le linee secondarie, aggravate da una sempre più elevata perdita sul bilancio complessivo. Il mito della Littorina, rievoca nell'immaginario collettivo le locomotive del passato, comunque a trazione termica e quindi motorizzate, ma con il vantaggio di poter sfruttare i diversi tipi di combustibile (gas, benzina e diesel): la Littorina si presenta esteriormente molto simile ad una carrozza ferroviaria, e permetteva di ridurre i tempi di percorrenza fra le varie stazioni cercando quindi di rendere più competitivo il traffico ferroviario rispetto a quello stradale, e contribuivano inoltre a rendere il viaggio in treno più confortevole e accogliente rispetto a quello sulle obsolete automotrici.

All'interno di questo periodo è possibile ricordare come anche il traffico merci (soprattutto verso gli anni Sessanta), diventò più consistente tanto da rendere concreta l'attivazione e manutenzione della linea ferroviaria, conferendo inoltre validità economica alle attività produttive della zona soprattutto in centri come Maniago, Aviano e Budoja.

Il nostro percorso storico termina con la situazione attuale che vede interrotto il servizio di trasporto ferroviario in seguito ad un smottamento, avvenuto nei pressi del comune di Meduno, nel luglio scorso. Questo incidente, che non ha causato nessun danno grave a passeggeri e macchinisti a bordo del convoglio, su decisione di RFI (Rete ferroviaria italiana) nonché proprietaria dell'infrastruttura ha stabilito la sospensione della circolazione sull'intera tratta Sacile-Gemona. Se inizialmente la situazione sembrava potesse essere provvisoria, in funzione di un successivo miglioramento e controllo sul percorso, attualmente la

---

un miglioramento del servizio qualitativo, soprattutto sulle tratte suburbane a bassa frequentazione.

circostanza si presenta come un dato di fatto che vede appunto cristallizzata la possibilità di una futura riapertura.

Il caso, è stato più che mai gestito da RFI come un *escamotage* per cercare di eludere una situazione problematica ma soprattutto molto scomoda per la società in termini di utilità economica verso un linea di collegamento marginale e secondaria, che prevedeva per i lavori di messa in sicurezza della linea, uno stanziamento di circa 1 milione di euro: di fronte a queste difficoltà Trenitalia (che gestisce il servizio di trasporti), ha scelto di bloccare la circolazione, garantendo un piano di trasporti sostitutivi su gomma.

In netta opposizione con le decisioni statali, la regione Friuli Venezia Giulia e le Amministrazioni locali, hanno da subito dimostrato un forte interessamento per un'immediata riapertura della linea considerata troppo importante nel contesto dei Trasporti Pubblici Locali, ma soprattutto nel rispetto degli obblighi contrattuali che vincolano RFI fino al 2014. Da subito sono dilagate una serie di proteste sociali organizzate da singoli individui e da spontanei Comitati<sup>34</sup> di rappresentanti (a favore della riapertura della pedemontana) volte a sensibilizzare la comunità locale verso un problema che investe gran parte del territorio friulano fra le Province di Udine e Pordenone.

La Regione ha più volte ripetuto di voler acquistare la linea, incaricandosi, attraverso i finanziamenti stanziati dal bilancio regionale, dei successivi costi di manutenzione e ripresa dell'esercizio, qualora lo Stato non avesse deciso a sovvenzionare il processo di messa in sicurezza della tratta. Questo incidente, ha causato soprattutto, una serie di disagi a lavoratori e studenti che da sempre si servono della pedemontana per

---

<sup>34</sup> Uno dei Comitati più attivi nel processo di sensibilizzazione alla riapertura della ferrovia pedemontana, è il Comitato per la salvaguardia della Sacile-Gemona, composto da una serie di pendolari fra lavoratori e studenti, volontari, e generalmente appassionati della ferrovia. Una delle iniziative più forti organizzate dal Comitato, è stata la realizzazione di una staffetta che ha percorso tutte le fermate della linea ferroviaria, partendo dalla stazione di Gemona il 3 Novembre per arrivare alla stazione di Sacile il 7 Dicembre 2012. La manifestazione, che per tutto il percorso ha sottolineato la propria presenza avvalendosi dello striscione "Treni-taglia ridacci il nostro treno!", aveva lo scopo di proporre il trasferimento della proprietà dal Ministero dei Trasporti e delle Infrastrutture alla Regione FVG, sottraendola da una gestione improduttiva e poco efficiente che ha contraddistinto la poca qualità del servizio offerto negli ultimi anni da FS.

raggiungere posti di lavoro e scuole: ricordiamo infatti che la stazione di Sacile, oltre ad essere collegata al tragitto principale della Udine-Venezia, diventa il punto terminale della ferrovia pedemontana: in particolare la fermata a San Liberale, costituisce un punto di riferimento cardine per gli utilizzatori del Minuetto, in quanto è situata nelle vicinanze del principale e molto frequentato polo didattico della città. La gestione dei trasporti sostitutivi su gomma è stata inizialmente molto sommaria e poco efficiente rispetto alle necessità degli studenti che si vedevano costretti a percorrere il tragitto dalla stazione principale di Sacile fino a scuola esclusivamente a piedi in quanto gli autobus previsti non coincidevano con gli orari dell'arrivo dei treni o erano sovraffollati. È sorto anche un Comitato dei genitori dei ragazzi che frequentano le scuole a Sacile per cercare almeno di armonizzare gli orari delle corriere con l'uscita/entrata degli studenti a scuola.

Ho raccolto in proposito delle brevi testimonianze di tre studentesse, rispettivamente al quarto e al terzo anno del Liceo Linguistico Pujati, Sacile, che di seguito riporto:

- IVONA

*Io sono di Aviano e questo è il quarto anno che prendo il treno per andare a scuola. In quattro anni abbiamo avuto sempre problemi con il treno. Infatti, negli anni precedenti il treno molto spesso, per varie problematiche non c'era, veniva sospeso o addirittura ritardava di un'ora/due. In particolare, due anni fa, per un mese intero il treno non si è presentato, costringendo i nostri genitori ad organizzarsi a turni per accompagnarci a scuola (non c'è stato MAI alcun rimborso). Dopo di che c'è stata una petizione da parte dei genitori e delle altre persone che usufruivano del mezzo per andare a lavorare, in cui si chiedeva una soluzione al problema. Così hanno cominciato a fare arrivare una corriera sostitutiva che quando il treno non si presentava ci permetteva di andare a scuola senza disturbare i genitori. Questa corriera faceva gli stessi orari del treno, e quindi automaticamente tutti ritardavamo a scuola di almeno dieci minuti. Quest'anno, la situazione diviene più difficile a causa dell'interruzione della circolazione sulla linea pedemontana: rispetto agli anni scorsi ci viene garantita*

*una corriera che parte da Aviano alle 7.18 (mentre il treno partiva alle 7.33) garantendoci perlomeno di arrivare puntuali.*

- GIADA

*“Ogni mattina, alle 7.23, prendo il treno regionale (Venezia - Udine) per recarmi a scuola. Siccome il liceo linguistico non è proprio vicinissimo alla stazione di Sacile, fino all'anno scorso prendevo il Minuetto (Gemona- Sacile) che arrivava in stazione centrale alle 7.50, per poi partire alle 8.00 e raggiungere la fermata Sacile S. Liberarle alle 8.06! Da quest'anno, in seguito alla sospensione della circolazione, il Minuetto non è più utilizzabile e quindi tutti gli studenti che vengono in treno per andare al Liceo linguistico e all'Istituto tecnico Marchesini, sono costretti a recarsi a scuola a piedi, perché non c'è una corriera sostitutiva. Il problema è che, oltre a camminare per circa 30 minuti a passo sostenuto per arrivare puntuali, se c'è qualche ritardo del treno principale, a scuola arriviamo comunque in ritardo! Basti pensare che quando il treno è in orario, a scuola arriviamo alle 8.00 (ora in cui suona la prima campanella), se il treno ritarda anche di 5 minuti inevitabilmente arriviamo in ritardo. Un altro disagio si presenta quando c'è brutto tempo: quando piove, infatti, arriviamo a scuola bagnati!! Quando finiamo le lezioni, cioè alle 13.05, si ripresenta lo stesso problema e quindi, come all'andata, dobbiamo camminare con gli zaini pesantissimi fino in stazione centrale”.*

- MARZIA

*“Io usavo il Minuetto per il tragitto dalla stazione centrale di Sacile fino alla fermata Sacile S. Liberale per andare a scuola, ma il servizio non sempre era efficiente a causa di fastidiosi ritardi sulla linea. Subito dopo l'incidente a Meduno, sono stati organizzati dei trasporti su autobus che dopo una prima confusione e disorganizzazione iniziale, la situazione si è stabilizzata soprattutto dal punto di vista degli orari, e per me che sono da Orsago, la trovo una soluzione più comoda rispetto alla precedente.”*

Generalmente, la volontà politica, si pone come obiettivo quello di vigilare costantemente la situazione, con la speranza che il traffico ferroviario della pedemontana venga riattivato, ma soprattutto non venga definitivamente abbandonato in quanto appartenente ad una categoria di

progetti minori rispetto alla valutazione sulle problematiche delle ferrovie nazionali<sup>35</sup>. Finora comunque la Regione ha dimostrato grande sensibilità e impegno verso questa struttura, tanto da pensare di poterla integrare all'interno di piani di sviluppo di valorizzazione territoriale, come ad esempio quello del cicloturismo.

Comunque, le considerazioni finora riportate, diventano una dimostrazione concreta e tangibile di come la ferrovia pedemontana sia una struttura ancora viva nel tessuto sociale ed economico friulano, che, oltre a svolgere la primaria funzione di connessione (fino a luglio 2012) fra le Province di Udine e Pordenone, si presenta come un tragitto meritevole di essere ottimizzato perché rievoca un percorso nel passato che permette di spaziare fra panorami, borghi e paesi suggestivi in un'area di grande attrattiva ambientale.

## **2.4 Riflessione sul progetto di cicloturismo**

Come abbiamo già visto, la sospensione del servizio di trasporto sulla pedemontana, oltre ad avere recato diversi disagi ai pendolari del Minuetto, ha aperto però le strade per una riflessione sulla gestione futura della strada ferrata. Fra le varie opzioni, interessante sarebbe approfondire, in questo contesto, la possibilità di inserire l'arco ferroviario all'interno di un più ampio progetto di cicloturismo, sfruttando le piste ciclabili già esistenti nel territorio regionale e collegando l'uso della ferrovia alla formula vincente e già fortemente utilizzata nel resto d'Europa, "bici più treno".

Questa valutazione permetterebbe di considerare il contesto locale in una prospettiva più ampia e globale intorno al concetto di turismo sostenibile (sviluppato nella prima parte della trattazione), dimostrando come anche il territorio provinciale possa risentire delle positive ricadute

---

<sup>35</sup> Attualmente la volontà di RFI prevede l'interruzione della circolazione Sacile-Gemona, con la possibilità di dover usufruire della linea, solo in caso di situazioni d'emergenza come calamità naturali o altro, e che dunque potrebbe essere utile al trasporto merci/viaggiatori per casi di estrema necessità.

economiche del settore turistico ed essere fonte di creazione di valore dell'esperienza turistica, facendo percepire al consumatore l'identità e unicità del territorio locale. Le peculiari potenzialità che il territorio può offrire in termini di valorizzazione, devono essere migliorate e rivalutate come possibili leve strategiche di promozione territoriale.

La testimonianza storica che la ferrovia pedemontana ha assunto in questo arco di tempo, deve essere intesa come una struttura capace di offrire alla comunità locale ulteriori suggestioni culturali, al di là quindi della abbuonata funzione di collegamento per le zone suburbane. Come nel passato la costruzione della ferrovia ha rappresentato un'innovazione tecnologica fondamentale per il progresso del territorio, segnando definitivamente uno stacco dal mondo contadino alle nuove esigenze della rivoluzione tecnica e industriale, così oggi deve contribuire ad arricchire nuovamente e con forme diverse, la collettività in vista di un successivo cambiamento. Per questo lo sviluppo della mobilità dolce, collegata alla riapertura della linea, potrebbe essere una proposta valida per intendere il cicloturismo una forma di turismo sostenibile, che propone l'uso del tempo libero e dell'attività all'aria aperta con mezzi ecocompatibili, come propri requisiti fondamentali. Il riutilizzo della linea, permetterebbe di sottrarla inoltre, da un progressivo degrado ed abbandono che risulterebbe dunque poco attraente nella complessiva fruizione estetica del paesaggio.

In questo senso, sviluppare la mobilità ciclistica, significa proporre una diversa interpretazione del territorio, offrendo la possibilità di poterlo conoscere attraverso una visione autentica e di qualità, che metta direttamente in contatto il fruitore alla storia e alla tradizione sedimentata nei luoghi della destinazione. Assicurare una continuità territoriale fra la ferrovia pedemontana e la rete delle strutture e degli itinerari già esistenti, permette di estendere il concetto di pianificazione territoriale all'interno di più ampi processi di progettazione strategica, in sintonia con fenomeni sociali attenti alla dimensione ecologica di fruizione socio-ambientale e alla dimensione sportiva e salutistica, sempre più forte nella società contemporanea.

È dunque necessario garantire un'offerta che possa essere il più possibile compatibile con la rete stradale, creando una trama di connessioni fra altri mezzi di trasporto pubblico (treno, autobus) che, in questo modo, assicurerebbero una maggiore accessibilità dell'utenza ciclistica, perché permettono di superare ostacoli o imprevisti altrimenti ingestibili, come il maltempo, la fatica e i guasti tecnici.

L'intermodalità deve pertanto prevedere:

- la possibilità di trasporto della bicicletta sui mezzi di trasporto pubblico adeguati;
- la creazione di punti d'interscambio sicuri e protetti da furti e intemperie dove poter lasciare/noleggiare le biciclette, e presidiati da servizi e attrezzature specifiche utili alla ristoro o all'eventuale riparazione dei mezzi;
- il coordinamento tariffario volto ad incentivare il trasporto della bicicletta senza dover ricorrere a supplementi aggiuntivi nell'acquisto del biglietto;
- la sicurezza stradale dei ciclisti e degli altri utenti della strada.

Riconoscere un'offerta per la mobilità ciclistica, significa allora raccogliere quegli elementi che sul territorio possono svolgere la funzione di attrattori per la stessa, legati alla presenza di itinerari sovra comunali accessibili e sicuri. Inoltre, a questi aspetti, va certamente congiunta in maniera complementare l'elenco delle probabili motivazioni che potrebbero spingere il possibile utente alla scelta di muoversi in bicicletta.

Di seguito le elenchiamo seguendo le linee proposte in uno studio sul contesto europeo (M. Antonioli Corigliano, 2006):

- godimento della bellezza del paesaggio, in quanto ricerca di un ambiente naturale;

- fuga dai ritmi frenetici legati alla vita quotidiana e introduzione di ritmi più lenti nell'uso del proprio tempo libero;
- ricerca del benessere fisico legato al movimento, senza la necessità di un allenamento preventivo;
- volontà di scoperta, stimolo intellettuale e di istruzione;
- affermazione della propria individualità attraverso la pratica di attività compatibili con la tutela delle risorse del territorio.

Oltre a sottolineare le principali motivazioni che identificano generalmente il profilo del possibile utilizzatore, andiamo a distinguere due grandi tipologie di utenti, uno avente scopo utilitaristico, e l'altro ricreativo, dal cui riconoscimento ne consegue un uso differente della bicicletta e di conseguenza della declinazione dell'offerta. Effettivamente gli obiettivi dei due diversi utenti, cambiano principalmente in termini di classi d'età, tempi legati alla velocità di percorrenza, esperienza di guida, aspetti funzionali congiunti alla richiesta di specifiche attrezzature a supporto. Ecco un elenco delle definizioni più diffuse proposte da enti nazionali ed internazionali:

- ciclisti sportivi ad alto livello (competizioni);
- ciclisti sportivi amatoriali (competizioni);
- ciclisti per turismo;
- ciclisti nel tempo libero;
- ciclisti che usano la bici come mezzo di trasporto (progetto Euro Velo);
- gruppi di ciclisti vulnerabili (bambini, famiglie), ciclisti adulti non esperti, anziani.

Da questa classificazione proponiamo un'ulteriore analisi degli utenti della bicicletta con scopi esclusivamente ricreativi e turistici (M. Antonioli Corigliano, 2006):

- *famiglie*: a questo gruppo fanno parte coppie di genitori con figli piccoli che scelgono di proporre ai bambini un'opportunità a stretto contatto con la natura, godendo così di un ambiente diverso da quello urbano;
- *gruppi di amici giovani*: mossi soprattutto dalla volontà di cercare svago/divertimento, e possono per questo affrontare itinerari più impegnativi rispetto a quelli delle famiglie;
- *ultracinquantenni (in gruppo o in coppia)*: la motivazione che spinge questa categoria è lo svago o la volontà di scoprire e sperimentarsi, associando all'itinerario ciclistico la conoscenza degli aspetti culturali, delle tradizioni del luogo;
- *sportivi*: sono coloro che scelgono la bicicletta per passione e dedizione sportiva; per questo cercano negli itinerari condizioni e obiettivi tecnici predefiniti: il paesaggio e gli aspetti ad esso collegati diventano una dimensione secondaria, di contorno, e per questo non indispensabile.

Ecco perché gli itinerari ciclabili territoriali devono riuscire a soddisfare, allo stesso modo e con lo stesso tipo di infrastrutture, il maggior numero di utenti possibili, pensando sia a gruppi di ciclisti più deboli e meno esperti, che a specialisti del settore, progettando caratteristiche tecnico-funzionali nella successione del percorso.

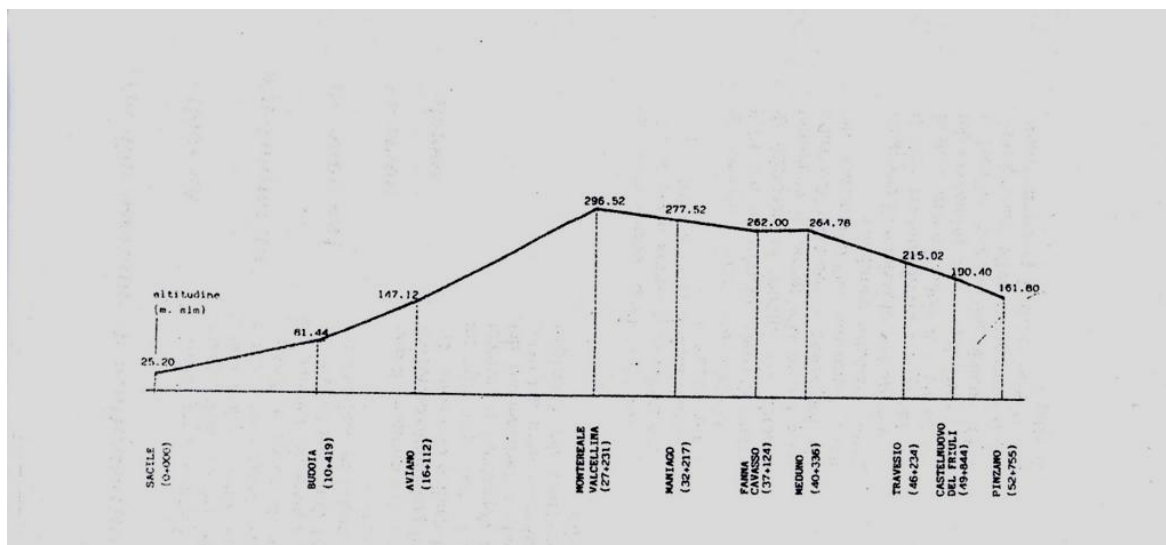
Le ragioni per cui è interessante giustificare l'attuazione per un progetto che integri la rete ciclabile all'utilizzo del treno, riguardano una serie di benefici utili al singolo e alla collettività in generale, fanno riferimento principalmente a ragioni di carattere economico e sociale: ecco un breve elenco che nella prima parte pone l'attenzione sui benefici che può trarre il singolo individuo, e nella seconda incorpora i benefici alla collettività:

- con un'attenta progettazione è possibile incentivare l'uso della bicicletta per categorie di utenti che non utilizzano l'auto, come ad esempio bambini e anziani, aumentando così le possibilità di spostamento in totale sicurezza;
- beneficio economico dovuto ai ridotti costi di acquisto e manutenzione della bicicletta;
- esercizio fisico e riduzione di quei problemi salutarî legati ad una vita sedentaria (obesità, ipertensione, stress..);
- divertimento;
  
- decongestione del traffico, con conseguente riduzione dell'inquinamento acustico e atmosferico;
- miglioramento del sistema di viabilità esistente (in termini di sicurezza per le varie categorie di utenti) per favorire forme di mobilità alternative;
- riduzione consumo carburante;
- maggior capacità di attrazione dovuto all'affluenza di potenziali turisti; (Litman, 1999).

Sicuramente la predominanza di aspetti positivi fa pensare alla progettazione territoriale della mobilità ciclistica come uno strumento efficace e all'avanguardia per la promozione di soluzioni diversificate per l'uso del tempo libero.

Queste premesse ci portano infine ad una riflessione sul caso particolare della ferrovia pedemontana. Il profilo orografico nel quale scorre la strada ferrata, potrebbe risultare per le diverse tipologie di utenti classificati, un ostacolo geofisico per la pendenza che contraddistingue i luoghi situati lungo il tratto geografico delle Prealpi friulane, e come dimostra la figura sottostante.

**Figura 12-***Profilo altimetrico pedemontana*



**Fonte:** La ferrovia pedemontana del Friuli, Cesare Bortotto

Da Aviano a Montereale incontriamo una crescente pendenza che risulterebbe poco accessibile per la categorie di utenti che precedentemente abbiamo definito come “deboli” (anziani, famigli, bambini). Per questo si deduce che, la presenza, ma soprattutto il ripristino del servizio ferroviario sulla pedemontana, è senz’altro un elemento imprescindibile per lo sviluppo della mobilità dolce connessa al trasporto pubblico. Attraverso l’uso del treno, è infatti possibile, raggiungere le zone e i paesi dislocati lungo l’arco ferroviario, meritevoli di essere visitati per le peculiari tradizioni che li contraddistinguono: in questo modo i percorsi vengono differenziati in base all’abilità del ciclista che sceglie di potersi sperimentare a seconda dei tragitti e itinerari proposti.

Le occasioni per conoscere direttamente questo paesaggio non mancano di certo, attraversando ad esempio:

- i siti di carattere archeologico nel comune di Pinzano, dal quale è poi possibile raggiungere San Daniele durante la tradizionale festa del prosciutto conosciuta nazionalmente e nel contesto europeo per la qualità che contraddistingue il marchio del prodotto;
- visitando le coltellerie tipiche della città di Maniago;
- l'industria idroelettrica di Montereale Valcellina, dal quale è poi possibile visitare Barcis e la suggestiva scenografia che si riflette nelle acque dell'omonimo lago;
- conoscere i campi aeronautici di Aviano, il cui aeroporto venne realizzato per le nascenti forze aeree del Regno d'Italia (1911) e oggi sede dell'infrastruttura militare utilizzata dall'USAF (United States Air Force),
- visitare le bellezze architettoniche e paesaggistiche di Sacile e Gemona.

Fra il comune di Sacile e quello di Aviano, esiste già un percorso ciclabile abbastanza frequentato da ciclisti professionisti e amatoriali perché, lontano dal traffico urbano, garantisce una discreta sicurezza per i suoi utilizzatori: il tratto, prendendo come punto di partenza Sacile, prevede di attraversare le località di Vigonovo, Polcenigo, Santa Lucia di Budoja, Budoja, Castello D'Aviano, Roveredo in Piano, per poi ridiscendere verso Sacile, e permette di avvicinarsi notevolmente alle fermate della stazione pedemontana nelle località di Polcenigo-Budoja.

Ricordiamo che a Montereale Valcellina è stato edificato un tratto di pista ciclabile che corre parallela ai binari della ferrovia in questione.

Si potrebbe inoltre pensare di utilizzare gli edifici delle stazioni non più presenziate, come possibili punti strategici di ristoro o noleggio biciclette, per permettere l'ambivalente scelta di iniziare un itinerario dalla discesa del treno noleggiando un mezzo, o di potersi ristorare una volta

terminato il percorso. Questa formula di recupero degli edifici ferroviari, favorisce l'occasione per creare nuova occupazione e valorizzare il paesaggio locale sottraendolo da un inevitabile degrado e improduttivo abbandono.

Notiamo infine, come nella sola Provincia di Pordenone, emergono in maniera significativa una serie di Associazioni Sportive volte alla diffusione del ciclismo competitivo in maniera amatoriale e dilettantistica: proponiamo un elenco delle più conosciute e attive sotto il profilo agonistico, nel territorio:

- Società Ciclistica Fontanafredda;
- Gruppo Sportivo Caneva;
- Associazione Sportiva Dilettantistica Amici della Pista (gestori e organizzatori del velodromo Bottecchia);
- Società Ciclistica Sacilese;
- Ass. Sportiva dilettantistica La Pujese (Prata di Pordenone);
- Gruppo Ciclistico Bannia;
- Ass. sportiva dilettantistica Ciclistica Bujese (Udine);
- Ass. sportiva dilettantistica Pasiano (Pordenone);
- Ass. sportiva dilettantistica Pedale Sanvitese;
- Ass. sportiva dilettantistica Cycling Team Friuli;
- Velo Club Cividale Valnatisone;
- Ass. sportiva dilettantistica Latisana.

Esistono, in merito a queste considerazioni, dei validi presupposti affinché possa costituirsi in fase di progettazione regionale, un ripristino del servizio ferroviario, volto però a concretizzare lo sviluppo di una forma di mobilità ecocompatibile e ad impatto zero sull'ambiente, in funzione di una progressiva forma di valorizzazione per lo stesso.

A livello regionale, esistono infine delle norme specifiche che tutelano e favoriscono l'incremento della viabilità ciclistica per incentivare l'uso della bicicletta come mezzo sostitutivo al trasporto urbano e per

promuovere finalità con interesse sportivo e salutistico, riconducibili principalmente alla **L.R. 21 aprile 1993, n 14**. È compito dei Comuni e delle Province includere nella progettazione dei propri Piani di Sviluppo una rete adatta alla viabilità ciclistica, coerente rispetto alla sede stradale esistente, dotata di tecniche e competenze necessarie per l'infrastruttura.

A livello nazionale, riconduciamo l'esperienza normativa nella Legge 366/1998, *Norme per il finanziamento della mobilità ciclistica*, in cui vengono delineati specifici parametri per finanziare la mobilità ciclistica e la realizzazione di reti di percorsi ciclabili, nell'ambito di programmi predisposti da comuni e province, in cui la legge prevede di dare priorità ai collegamenti con:

- edifici scolastici;
- aree verdi;
- aree destinate a servizi;
- strutture socio-sanitarie;
- rete di trasporto pubblico;
- uffici pubblici;
- aree di diporto e turistiche.

Viene inoltre posta particolare attenzione al sistema di interscambio con il trasporto pubblico, dove si ritiene possibile sponsorizzare itinerari compositi con l'uso integrato di bicicletta e treno o autobus.

Questa legge, rappresenta nel quadro normativo italiano, il maggior impegno verso una disciplina ancora poco diffusa e monitorata nel territorio nazionale, ma promossa soprattutto da enti e Federazioni interessate allo sviluppo di questa forma sportiva/ricreativa (es. FIAB).

Di seguito vediamo nel dettaglio uno schema di finanziamento della Regione Friuli Venezia Giulia per la realizzazione di percorsi ciclabili nel territorio regionale. Come notiamo nella tabella, alcuni sono in fase di esecuzione e altri attendono ancora un sussidio per la costruzione

Sigla identificativa della Ciclovia	Denominazione Ciclovia	Sigla asse principale e diramazioni	Percorso	Lavori finanziati da iniziare			
				Sigla tronco	Percorso tronco		
FVG 1	Ciclovia Alpe Adria	FVG 1	(AUSTRIA) Valico di Coccau-Udine-Grado	FVG 1/3	Caporosso (Tarvisio)-Pietratagliata (Pontebba)		
				FVG 1/4	Pietratagliata (Pontebba)-Moggio Udinese		
				FVG 1/12	Palmanova-Mereto di Capitolo (S. Maria La Longa)		
				FVG 1/14	Muscoli (Cervignano)-Grado		
				FVG 1/15			
FVG 2	Ciclovia del mare Adriatico	FVG 1a	Diramazione Tarvisio-Valico di Fusine (SLOVENIA)	FVG 2/1.1	Valico Rabuiese (Muggia)-Aquilina (Muggia)		
				FVG 2/3	Draga s. Eila (San Dorligo)-Canale Moschenizza (Dulno Aurisina) (eccetto il tratto in Comune di Sgonico)		
		FVG 2/5					
		FVG 2/7					
		FVG 2a	Diramazione Prececnico-foci fiume Stella	FVG 2a	Variante lagunare		
FVG 2c	Diramazione Basovizza-Valico per Sesana	FVG 2c					
FVG 3	Ciclovia pedemontana e del Collio	FVG 3	Budria-Monterale-Gemona-Cividale-Gorizia (SLOVENIA)	FVG 3/2	Monterale Valcellina-Meduno		
		FVG 3a	Diramazione Monterale-Barcis-intermodalità per Casso Sud e VENETO				

Figura 13-Elenco finanziamenti per ciclovie FVG

FVG 4	Ciclovia della pianura e del Natisone	FVG 4	(VENETO) Stevèna-Sacile-Pordenone-Codroipo-Udine-Cividale-Valico di Stupizza (SLOVENIA)					
		FVG 4a	Collegamento Villa Manin-San Daniele del Friuli					
		FVG 4b	Collegamento Villa Manin-Palmanova					
FVG 5	Ciclovia dell'Isonzo	FVG 5	(SLOVENIA) Gorizia-Gradisca-Foci dell'Isonzo.					
FVG 6	Ciclovia del Tagliamento	FVG 6	Pinzano-Spilimbergo-Ponte della Delizia-Latisana-Lignano.					
FVG 7	Ciclovia del Livenza	FVG 7	Budoiia-Sacile-Talmassons/Potobuffolè (VENETO).	FVG 7/1	Budoiia-Sacile			
				FVG 7/2 7/3	Sacile-Talmassons/Potobuffolè			
FVG 8	Ciclovia della montagna carnica	FVG 8	Venezon/Pioverno-Tolmezzo-Paluzza-intermodalità per Valico di Montecroce Carnico e AUSTRIA	FVG 8/1	Venezon/Pioverno-Tolmezzo			
				FVG 8/2.1	Tolmezzo-Arta Terme			
				FVG 8/2.2	Arta Terme-Paluzza			
		FVG 8a	Diramazione Tolmezzo-Villa Santina-Ovaro-intermodalità per Cima Sappada e VENETO	FVG 8a/1	Tolmezzo-Villa Santina			
				FVG 8a/2	Villa Santina-Ovaro			
FVG 9	Ciclovia della bassa pianura pordenonese	FVG 9	Diramazione Villa Santina-Ampezzo-intermodalità per Passo della Mauria e VENETO Brughera-Azzano Decimo-Sesto al Reghena-Morsano	FVG 9/3	Cordovado-Morsano			

Fonte: [www.regione.fvg.it](http://www.regione.fvg.it)

Il quadro divide, a seconda dell'importanza dell'itinerario e del finanziamento erogato, una serie di denominazioni contraddistinte con le sigle FVG1, FVG2, FVG3 come prova della volontà politica regionale di sperimentare nuove formule di mobilità, con la consapevolezza di esser parte di una comunità insediata in un territorio con un ricco patrimonio identitario e da dover valorizzare attraverso esperienze di fruizione non abituali, come invece richiede l'uso della bicicletta.

Per concludere, vorrei evidenziare brevemente l'importanza che l'utilizzo della formula "bici più treno" ha assunto in un itinerario ciclistico della Val Pusteria, che ha saputo trasformare in maniera vincente l'applicazione della viabilità ciclistica all'utilizzo del trasporto pubblico nella propria declinazione dell'offerta turistica, creando un riconoscimento d'area estremamente forte. Si tratta delle strade ferrate della San Candido-Lienz<sup>36</sup>, o della meglio conosciuta e molto frequentata pista ciclabile "Lungodrava" che collega San Candido (Italia) alla città austriaca Lienz, attraverso un sentiero ben preparato e asfaltato che segue, in leggera discesa, il fiume Drava offrendo agli amanti delle due ruote un'esperienza unica ed autentica di suggestivo interesse. I 43 km del tragitto sono facilmente superabili senza eccessiva fatica e proprio per questo è un itinerario adatto anche a diverse categorie di ciclisti, che non richiede un' elevata preparazione tecnico-sportiva. Questo a supporto del fatto che il ritorno avviene comodamente in treno dotato di apposito vagone per riporre le biciclette; è inoltre possibile noleggiare direttamente sul luogo i mezzi per intraprendere il percorso che si snoda lungo prati e foreste caratteristiche del paesaggio del Tirolo orientale. Sono infine numerosi i piccoli bar, e negozi dove è possibile soffermarsi per trovare ristoro e poter fruire della bellezza del paesaggio.

---

<sup>36</sup> Note tecniche: partenza da San Candido, 1.1180 (Italia) arrivo a Lienz, 650m (Austria); distanza 43 Km; dislivello 500m; durata del percorso in bici 2-3 ore; ritorno da Lienz con treno della ferrovia austriaca.

Questa dimostrazione deve essere una soluzione tangibile di come questa forma di turismo possa creare degli introiti positivi per il territorio, attento a salvaguardare il proprio paesaggio, sottraendolo da un possibile isolazionismo, e ponendolo invece in primo piano come leva strategica di richiamo turistico.

Con la speranza che il percorso della pedemontana possa essere nuovamente ripristinato, si potrebbe finalmente pensare in termini di lungimiranza politica e sociale perché solo in questo modo si potrebbe creare l'opportunità di rivalutare una struttura storica fortemente radicata nella memoria della popolazione locale, inserendola in un contesto globale di valorizzazione del patrimonio culturale esistente.



## *PARTE TERZA*

### **CONCLUSIONI**

Con la presente trattazione, si è voluto evidenziare l'importanza del fenomeno cicloturistico come dimensione sostenibile del turismo. Si è scelto pertanto di partire da un'analisi generale sull'evoluzione della domanda turistica, che ha portato alla differenziazione e nascita di nuove prospettive dell'offerta dell'attività stessa, per arrivare a delineare un quadro sul crescente sviluppo dell'ecoturismo, inteso come prova dell'impegno di voler espandere il concetto di sostenibilità turistica e ambientale, coniugandolo ad altri pensieri fondamentali come, lo sviluppo economico, il rispetto per la cultura e tradizione locale, la soddisfazione del turista. In questo senso, la manifestazione del cicloturismo si inserisce perfettamente in questa visione, come ha dimostrato lo studio realizzato nella prima parte del progetto che vede analizzati, nel contesto europeo, diversi casi di applicazione del cicloturismo come massima realizzazione nella declinazione della propria offerta.

Da queste considerazioni generali, viene poi dato spazio all'analisi del caso specifico che ha come oggetto la possibile realizzazione di un itinerario cicloturistico lungo l'arco ferroviario della pedemontana friulana (Gemona-Sacile), momentaneamente sospeso ma in attesa di essere

finalmente ripristinato per continuare a servire un bacino d'utenza relativamente ampio (pur essendo questa una tratta marginale e secondaria), e per fornire agli utenti una nuova opportunità, intesa nella convenienza di creare un servizio intermodale che associ l'uso della bicicletta al trasporto pubblico per riuscire a fruire degli splendidi e caratteristici paesaggi che si snodano lungo tutto il tracciato.

Da sempre infatti la cultura e l'unicità del paesaggio italiano, rappresentano i pilastri della nostra offerta turistica, per questo finanziare, ma soprattutto tutelare queste realtà, significa principalmente investire in un progetto più ampio e lungimirante volto alla valorizzazione delle risorse locali. L'attenzione è rivolta specialmente alla dimensione locale proprio per creare un confronto e una forma di competizione costruttivi, rispetto all'offerta globale, attraverso cui sia possibile affermarsi come realtà autonoma e con un proprio riconoscimento distintivo.

Sono pertanto questi i concetti che il progetto del percorso cicloturistico per la ferrovia pedemontana, ha voluto affrontare: poter fornire infatti una nuova interpretazione per la strada ferrata in questione, significherebbe inserirsi in un disegno strategico di pianificazione territoriale, in linea con i programmi di sviluppo della cosiddetta mobilità dolce già ben avviati in ambito europeo. I vantaggi che il territorio potrebbe avere in termini di richiamo turistico sarebbero molteplici, e inoltre potrebbero creare alla comunità locale un metodo alternativo per esperire e conoscere il proprio territorio, plasmando una forma che permetta di diversificare l'uso del tempo libero, attraverso ad esempio l'uso della bicicletta. In questo modo è possibile anche slegare il ciclismo dalla concezione prettamente sportiva, ma associarlo al contesto utilitaristico e soprattutto salutistico (fenomeno questo fortemente sentito nella società contemporanea).

L'adozione da parte delle Amministrazioni locali di strategie flessibili e consapevoli in termini di competenza e visione a lungo termine, rappresentano un ulteriore vantaggio per il territorio di proporsi come leva

manageriale di promozione, capace di procedere verso un ulteriore sviluppo delle potenzialità che questo può offrire.

Inoltre, come ha dimostrato l'analisi storica della pedemontana, è possibile riconoscere il profondo segno che ha lasciato nella memoria storica delle comunità locali e proprio per questo tale struttura non deve essere abbandonata, bensì rivalutata per un utilizzo diverso e all'avanguardia con le tematiche attuali del turismo sostenibile.

Il territorio non è solo l'insieme delle caratteristiche ambientali che lo contraddistinguono, bensì è un'entità organizzata e distinta che raccoglie in sé le diverse stratificazioni socio-culturali determinate dal processo storico, ed è proprio questo elemento che contribuisce a creare valore nel momento dell'esperienza di consumo: l'interazione fra individui diventa uno strumento aggiuntivo di valutazione e condivisione dell'esperienza vissuta e perciò può essere considerata autentica e per questo, irripetibile.



## **BIBLIOGRAFIA E SITOGRAFIA**

Marcello Colantoni, *Turismo: fattore di sviluppo*, Patron Editore Bologna, 2003

Steven Pike, *Destination Marketing Organizations*, Elsevier 2004

Goffi Gianluca, *Management delle destinazioni turistiche: sfide per territori e imprese. Il caso di Senigallia e delle Valli Misa e Nevola*, 2010, Franco Angeli

Franch Mariangela, *Destination management. Governare il turismo tra locale e globale*, 2002, Giappichelli

Ejarque Josep, *La destinazione turistica di successo. Marketing e management*, 2003, Hoepli

M. Addis, *Il valore competitivo dell'esperienza di consumo*

Costa Nicolò, *I professionisti dello sviluppo turistico locale*, 2005, Hoepli

Romei P. , *Turismo sostenibile e sviluppo locale*, Cedam

Berardi Stefania, *Principi economici ed ecologici per la pianificazione di uno sviluppo turistico sostenibile*, 2007, Franco Angeli

Carlo Cencini, *Economia, ambiente e sviluppo sostenibile*, Patron 2003

Stefano Pareglio, *Agricoltura, sviluppo rurale e politica regionale nell'Unione Europea. Profili concorrenti nella programmazione e nella pianificazione dei territori rurali*. Franco Angeli, 2009

Giulia Cortesi e Umberto Rovaldi, *Dalle rotaie alle bici. Indagine sulle ferrovie dismesse recuperate all'uso ciclistico*, Marzo 2011

Roberto Formato, *Cicloturismo - Strategie di sviluppo e benefici per le destinazioni turistiche*, 2009

Maurizio Tira e Michele Zazzi, *Pianificare le reti ciclabili territoriali*, Gangemi, Roma, 2007

Paul Ginsborg, *Storia d'Italia dal dopoguerra a oggi*, Einaudi 2006

Cesare Bortotto, *La Pedemontana ferrovia degli emigranti*, in "Il Noncello" (1978), n. 46

Luca Pellegrini, *Un futuro per la ferrovia Casarsa-Spilimbergo-Pinzano*, in "Rassegna tecnica del Friuli Venezia Giulia", n. 58 (2007),

Luca Pellegrini, Romano Vecchiet, *Un futuro per la Casarsa-Pinzano*, in "Il Barbacian", 44 (2007), n. 2

Romano Vecchiet, Gianni Foti, *Itinerario / binario. La linea Gemona-Pinzano-Sacile e i segni di alcune stazioni*, in "Architetti Regione", (1995), n. 9

Romano Vecchiet, *La ferrovia Pedemontana Gemona-Sacile tra storia e sviluppo turistico*, in *Ferrovie e treni storici nel Friuli Venezia Giulia. Opportunità di sviluppo turistico transfrontaliero*, (a cura del Centro Studi Turistici Giorgio Valussi di Gorizia, Mariano del Friuli) , Edizioni della Laguna, 2004

Romano Vecchiet, *La ferrovia e la guerra. In Friuli prima e dopo Caporetto, in 1917 anno terribile. I soldati, la gente: reportage fotografici e cinematografici italiani austro-tedeschi*, a cura di Enrico Folisi, Udine, Forum, 2007

Lucio Fabi, Giancarlo Martina, Giacomo Viola, *Il Friuli del '15/18*, Udine 2003

Giuseppe del Bianco, *La guerra e il Friuli*, Del Bianco Editore, 2001

Innocente Azzalini, Giorgio Visentin, *La ferrovia austriaca Sacile- Vittorio*, De Bastiani Editore, 2007

[www.ecotourism.org](http://www.ecotourism.org)  
[www.europa.eu](http://www.europa.eu)  
[www.eurovelo.com](http://www.eurovelo.com)  
[www.advocacyadvance.org](http://www.advocacyadvance.org)  
[www.uisp.it](http://www.uisp.it)  
[www.ecf.com](http://www.ecf.com)  
[www.isfort.it](http://www.isfort.it)  
[www.fiab-onlus.it](http://www.fiab-onlus.it)  
[www.feder ciclismo.it](http://www.feder ciclismo.it)  
[www.piste-ciclabili.com](http://www.piste-ciclabili.com)  
[www.trenitalia.com](http://www.trenitalia.com)  
[www.viasverdes.com](http://www.viasverdes.com)  
[www.greenway.org](http://www.greenway.org)  
[www.greenways.it](http://www.greenways.it)  
[www.bikeleague.org](http://www.bikeleague.org)  
[www.donau-radweg.info](http://www.donau-radweg.info)  
[www.ferrovieabbandonate.it](http://www.ferrovieabbandonate.it)  
[www.ferroviedimenticate.it](http://www.ferroviedimenticate.it)  
[www.ibike.org](http://www.ibike.org)  
[www.biciviaggi.it](http://www.biciviaggi.it)  
[www.mit-dem-rad-zur-arbeit.de](http://www.mit-dem-rad-zur-arbeit.de)  
[www.ilsole24ore.it](http://www.ilsole24ore.it)  
[www.pordenonewithlove.it](http://www.pordenonewithlove.it)  
[www.regione.fvg.it](http://www.regione.fvg.it)  
[www.turismofvg.it](http://www.turismofvg.it)  
[www.comitato-arca.it](http://www.comitato-arca.it)  
[www.albergabici.it](http://www.albergabici.it)  
[www.comitatospontaneopendolarifvg.wordpress.com](http://www.comitatospontaneopendolarifvg.wordpress.com)  
[www.dobbiaco-lienz.eu](http://www.dobbiaco-lienz.eu)