

PIANO TERRITORIALE DI AREA VASTA

## Allegato A

# PIANIFICAZIONE DI AREA VASTA. PROGETTAZIONE E SVILUPPO DELLA RETE CICLOTURISTICA DELLA PROVINCIA DI PARMA: UN NUOVO SISTEMA DI MOBILITA' SOSTENIBILE - LINEE DI INDIRIZZO STRATEGICO ED OPERATIVO

U.O. S.I.T. - SICUREZZA TERRITORIALE E PIANIFICAZIONE D'EMERGENZA



*Servizio Pianificazione Territoriale - Trasporti*



# I DATI A DISPOSIZIONE

---

Il settore del cicloturismo è in continua crescita così come la disponibilità di informazioni e dati utili e necessari alla programmazione, pianificazione e progettazione di nuovi sistemi e servizi.

Nell'ambito del Piano Territoriale di Area Vasta sono stati approfonditi dati ed informazioni provenienti da diverse fonti ed istituzioni.

- **PIANI E LINEE DI INDIRIZZO VIGENTI:**
  - in ambito nazionale: Ministero delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibili, Legambiente
  - a livello regionale: Regione Emilia – Romagna, nelle diverse strutture coinvolte nella redazione dei documenti
  - in ambito Provinciale: Provincia di Parma
- **PERCORSI CICLOTURISTICI:**
  - previsti da piani vigenti nei tre ambiti di riferimento (nazionale, regionale e provinciale)
  - attualmente in studio presso la Provincia di Parma
  - condivisi con la Federazione Italiana Ambiente e Bicicletta di Parma
- **SERVIZI ATTIVI SUL TERRITORIO**, sulla base dei dati inerenti a:
  - noleggio biciclette, in corso di aggiornamento, a cura del servizio statistico della Provincia di Parma e di FIAB
  - strutture sanitarie e ospedaliere, a cura del servizio statistico della Provincia di Parma
  - sistema del Trasporto Pubblico Locale extraurbano, sulla base delle informazioni dell'agenzia della mobilità SMTP
  - sistema ferroviario, sulla base delle informazioni di RFI
- **TURISMO:**
  - Presenze ed arrivi per Comune in Provincia di Parma (2016-2021): Ufficio Statistica della Provincia di Parma
  - Numero di posti letto delle strutture ricettive per Comune (2020): Ufficio Statistica della Provincia di Parma
  - Dati aggregati (nazionali) inerenti al settore del cicloturismo (2019-2020): ISNART-Legambiente



# PIANI E LINEE DI INDIRIZZO VIGENTI: AMBITO NAZIONALE

## Il Piano Generale della Mobilità Ciclistica urbana e extraurbana (2022-2024)

Il Piano Generale della Mobilità Ciclistica urbana e extraurbana, parte integrante del Piano generale dei trasporti e della logistica (PGTL) finalizzato a realizzare il «Sistema Nazionale della Mobilità Ciclistica» (SNMC), è indirizzato a due specifici settori di sviluppo della mobilità ciclistica: ambito urbano e metropolitano, ed **ambito extraurbano** (Provinciale o intercomunale, regionale, nazionale ed europeo).

Il PGMC prevede un finanziamento (disponibile) pari a **943 milioni di Euro**, su un valore complessivo di **1,2 miliardi di Euro**, finalizzato al **miglioramento e potenziamento dei sistemi di mobilità ciclistica (urbana e interurbana) in linea con le indicazioni europee:**

- aumento della sicurezza dei ciclisti,
- miglioramento della segnaletica,
- creazione di uno spazio condiviso tra i diversi utenti della strada,
- creazione di percorsi ciclabili nei centri urbani e a **livello extraurbano** anche per promuovere lo **sviluppo turistico dei territori**.

Il Piano illustra gli interventi previsti per il soddisfacimento degli obiettivi e lo sviluppo delle azioni è rimandato al Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza, il quale destina **600 milioni di Euro**.

Per le **ciclovie turistiche** il PNRR prevede **400 milioni di investimenti negli anni 2022-2026** per realizzare almeno **oltre 1.200 chilometri aggiuntivi di rete** ed effettuare opere di manutenzione straordinaria sulla rete esistente.

Sul territorio della provincia di Parma sono previste risorse per lo «sviluppo della ciclabilità urbana per i comuni con popolazione superiore a 50 mila abitanti» per **950 mila Euro** e nuove risorse provenienti dal PNRR per il «rafforzamento della mobilità ciclistica (ciclovie urbane)» per **2,25 milioni di Euro**.

Il Piano disegna tre **livelli di classificazione dei percorsi** che compongono la rete ciclabile complessiva:

1. **SNCT/RCN/Bicitalia/EuroVelo:** strade ed itinerari già percorribili o in corso di realizzazione che deve realizzare uno sviluppo complessivo non inferiore a 20.000 chilometri.
2. **Rete regionale:** percorsi finalizzati alla mobilità turistica e sistematica realizzati da Regioni e Province (Piani Regionali della Mobilità Ciclistica»)
3. **Rete di carattere urbano e metropolitano:** realizzata dalle Città metropolitane, Province e Comuni.



Vengono definiti inoltre alcuni **indicatori** per la valutazione dell'efficacia degli interventi attuati per lo **sviluppo della mobilità ciclo-turistica:**

- **estensione**, in relazione alla lunghezza in chilometri di infrastruttura;
- **treni ciclabili**, intesi come quota dei servizi del trasporto ferroviario, regionale e interregionale dotati di spazi per il trasporto a bordo delle biciclette;
- **numero dei servizi a supporto del ciclo-turismo**, in termini di attività di noleggio, punti di ristoro e di assistenza tecnica per biciclette, bike-hotel, ecc..

# PIANI E LINEE DI INDIRIZZO VIGENTI: AMBITO NAZIONALE

## Il Piano Generale della Mobilità Ciclistica urbana e extraurbana (2022-2024)

L'Allegato C del PRIT 2025 sintetizza la composizione complessiva della Rete Ciclabile Nazionale RNC – Bicalitalia. Il **sistema EuroVelo** è il primo elemento essenziale della rete, il secondo è descritto dal **sistema nazionale delle ciclovie turistiche SNCT**, queste appresentano lo stato dell'arte degli interventi già identificati nell'ambito della programmazione economica e finanziaria nazionale. La mappa della **rete Bicalitalia**, progettata su proposta dell'associazione FIAB, descrive percorsi sull'intero territorio nazionale di riferimento per l'integrazione di interventi strutturali ancora da finanziare.

Tra i tracciati proposti dalle Regioni per l'integrazione e sviluppo della RCN, per la Regione Emilia-Romagna sono stati confermati:

- Bicalitalia01: ciclovia del Sole (incluso anche la diramazione nel Modenese, così come indicato in Bicalitalia 2022);
- Bicalitalia02: ciclovia del Po;
- Bicalitalia03: ciclovia Francigena;
- Bicalitalia05: ciclovia Romea Tiberina;
- Bicalitalia06: ciclovia Adriatica;



### Tracciati in Provincia di Parma

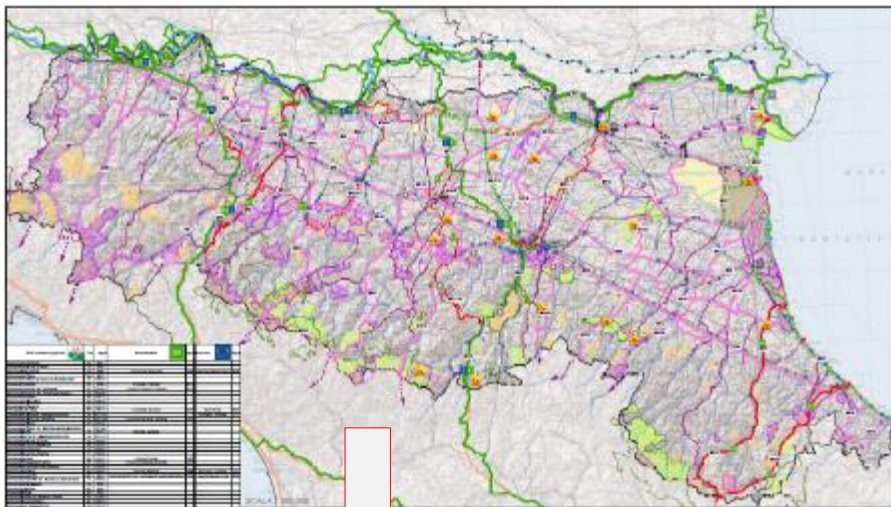
- **EuroVelo 5:** Via Romea (Francigena)
- **EuroVelo 8:** Mediterranean Route
- **Bicalitalia 2:** ciclovia del Po
- **Bicalitalia 3:** ciclovia Francigena



# PIANI E LINEE DI INDIRIZZO VIGENTI: AMBITO REGIONALE

## Rete previsionale delle ciclovie regionali (2014)

La «Rete Previsionale delle Ciclovie Regionali» ha la finalità di individuare, pianificare e promuovere una rete di percorsi ciclabili in regione Emilia – Romagna integrando il sistema regionale della mobilità all'interno delle principali reti o percorsi ciclabili Europei e Nazionali. La strategia fornisce un quadro di riferimento regionale funzionale alla pianificazione e progettazione degli Enti territoriali.



Uno studio\* del 2012 realizzato per il Parlamento Europeo ha stimato per l'Italia circa **100 milioni/anno di viaggi** in bicicletta ed un valore complessivo del mercato del cicloturismo stimato in circa **2 miliardi di Euro**.

La “Rete previsionale delle ciclovie regionali” è stata individuata a partire dai PTCP vigenti e dai percorsi ciclabili consolidati che attraversano località di valore ambientale, paesaggistico, culturale e turistico, tenendo conto delle **ciclovie EuroVelo e Bicalia** che attraversano la regione e dei percorsi realizzati o programmati dalle Regioni confinanti.

La **rete regionale corrisponde a circa 3.802 km**, di cui 1.425 km relativi alla rete regionale di Bicalia ed EuroVelo.

ALL'INTERNO DEI CONFINI DELLA **PROVINCIA DI PARMA** SI SVILUPPANO **10 CICLOVIE REGIONALI** PER UN TOTALE DI **CIRCA 540 KM DI RETE STRADALE**



## LINEE GUIDA PER IL SISTEMA REGIONALE DELLA CICLABILITÀ (2019)

Il documento, approvato con la delibera di Giunta regionale n. 691 del 6 maggio 2019, è stato sviluppato con lo scopo di divulgare le strategie e le soluzioni più aggiornate e avanzate per lo **sviluppo della ciclabilità** in abito urbano ed extraurbano. Relativamente alla mobilità extraurbana vengono analizzati i temi degli:

- spostamenti nei grandi agglomerati metropolitani con il tema della intermodalità e della integrazione col TPL;
- interventi in ambito naturale ed in contesto ambientale sensibile quali i parchi, le aree naturali e le fasce attorno ai corsi d'acqua.

Le linee guida sono corredate da specifiche **schede guida alla progettazione**.



\* Study on “The European Cycle Route Network EuroVelo” (2012)



# PIANI E LINEE DI INDIRIZZO VIGENTI: AMBITO REGIONALE

## Piano Regionale Integrato dei Trasporti 2025 (2021)

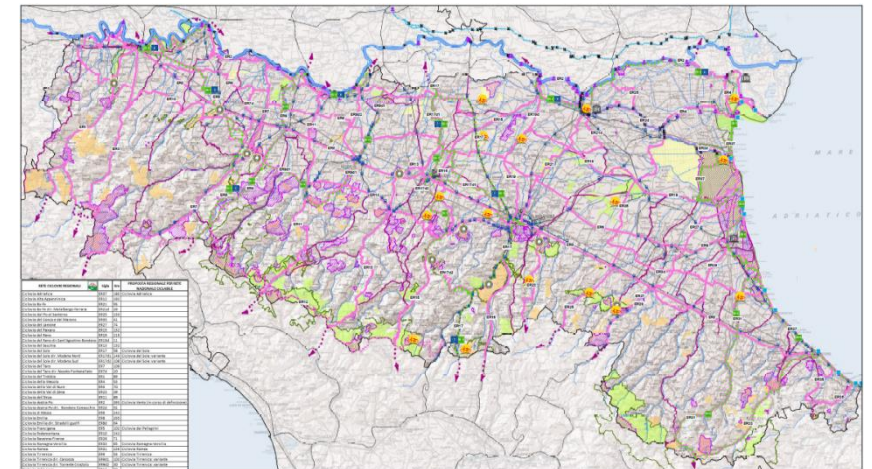
Il Piano, approvato nel 2021, oltre ad essere un aggiornamento del Prit98 introduce alcune novità rispetto ai piani precedenti in ottica marcatamente sistemica e rivolta al raggiungimento di corretti livelli di accessibilità delle merci e delle persone, oltreché all'ottimizzazione e indirizzamento degli spostamenti verso modalità sostenibili.

Il PRIT 2025 assume la **Rete delle Ciclovie Regionali (RCR)** come parte integrante del sistema infrastrutturale regionale e ne definisce la struttura con l'**allegato cartografico E "CICLOVIE REGIONALI"**. Al fine di omogeneizzare i vari strumenti di pianificazione, il documento svolge le funzioni del previsto piano regionale della mobilità ciclistica incentivando e valorizzando la mobilità ciclopedonale quale modalità strategica in grado di offrire un importante contributo al sistema della mobilità. Inoltre individua la necessità di un sistema di accessibilità e di itinerari con caratteristiche minime definite nelle **"Linee Guida per il sistema di ciclabilità regionale"** (approvate dalla Regione Emilia-Romagna) al fine di incrementare la mobilità ciclopedonale.

Per la mobilità in **ambito extraurbano**, il piano individua che le **azioni prioritarie** dovranno essere volte al consolidamento di una rete che possa offrire un'alternativa modale efficace anche sulla media distanza, rispondendo nel contempo alle esigenze di sicurezza nella circolazione, nonché di tutela e valorizzazione del paesaggio. Di rilevanza è il tema dell'**intermodalità ciclo-pedonale**, in particolare per la connessione con le stazioni ferroviarie. Studi specifici hanno evidenziato come circa metà della popolazione regionale abiti a distanza ciclabile (dai 2,5 ai 3 km) da una fermata o stazione ferroviaria pertanto gli interventi prioritari dovranno riguardare la continuità della rete ciclabile e l'accessibilità alle stazioni, l'implementazione del sistema del *bike sharing* regionale anche di tipo *free floating* e la dotazione di servizi e parcheggi per la ciclabilità.

Il PRIT promuove forme di collegamento virtuoso tra la domanda turistica e la domanda di mobilità più generale, individuando misure complessive e ragionate di adeguamento dell'offerta calibrate sulla capacità di carico del territorio. A tal fine il piano individua come misure d'intervento lo sviluppo di reti per la mobilità ciclo-pedonale anche con finalità turistiche e l'integrazione tra mobilità ciclopedonale e modi di trasporto convenzionali.

Il piano, in termini di **risorse finanziarie** necessarie per la promozione degli interventi più direttamente relazionati con la promozione della mobilità sostenibile, stima la necessità di **12 mln di Euro per lo sviluppo delle ciclovie nazionali**.



# PIANI E LINEE DI INDIRIZZO VIGENTI: AMBITO REGIONALE

Piano Regionale Integrato dei Trasporti 2025 (2021)

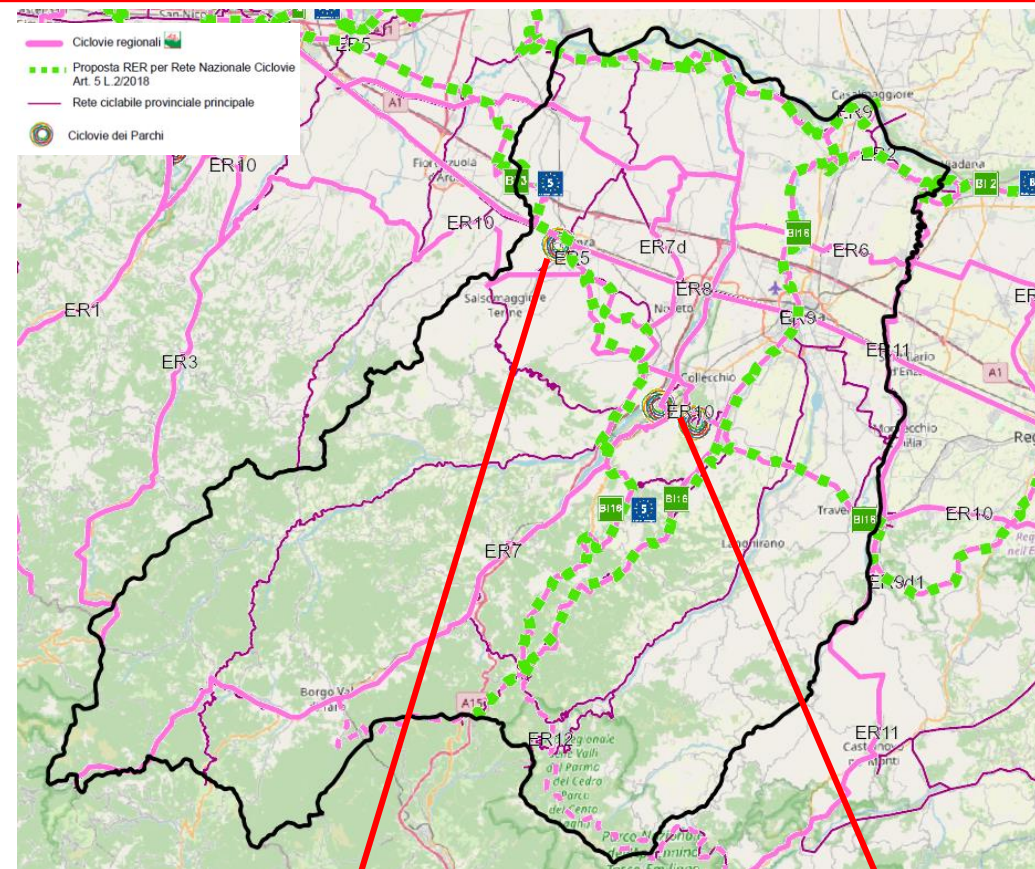
L'allegato cartografico "CICLOVIE REGIONALI"

riporta la rappresentazioni:

- Delle **Ciclovie Regionali**;
- Della **Rete Ciclabile provinciale** principale;
- Della Proposta RER per **Rete Nazionale Ciclovie** Art. 5 L.2/2018;
- Delle **Ciclovie dei Parchi**.

Relativamente all'ambito di Parma sono individuate:

- **10 ciclovie regionali**, per un totale di **rete ciclabile pari a 540 km**, che percorrono longitudinalmente e trasversalmente il territorio provinciale;
- **3 ciclovie dei parchi** individuate nel comune di **Fidenza** (1 - Ciclovia dello Stirone), **Collecchio** (2 viola - Ciclovia del Taro) e nei comuni di **Collecchio e Sala Baganza** rosso - Ciclovia dei Boschi di Carrega).



Rete ciclabile regionale	Km in provincia di Parma*	Sigla	Rete Bicalita	Sigla	EuroVelo	Sigla
Ciclovia Francigena	75	ER5	Ciclovia Francigena	BI3	Via Romea Francigena	EV5
Ciclovia del Taro	109	ER7				
Ciclovia del Taro diramaz. Noceto-Fontanellato	20	ER7d				
Ciclovia Tirrenica	85	ER9	Ciclovia Tirrenica	BI19		
Ciclovia Tirrenica diramaz. Canossa	28	ER9d1	Ciclovia Tirrenica: variante	BI19		
Ciclovia dell'Enza (sul confine)	45	ER11				
Ciclovia destra Po	45	ER2	Ciclovia del Po	BI2	Mediterranean route	EV8
Ciclovia di Mezzo	45	ER6				
Ciclovia Emilia	35	ER8				
Ciclovia Pedemontana	54	ER10				



\* Stima T Bridge



# PIANI E LINEE DI INDIRIZZO VIGENTI: AMBITO PROVINCIALE

## Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale (2003)

Il PTCP si è concentrato sulla ricerca degli **itinerari compatibili per la mobilità ciclabile**, che derivano dal lavoro di ricerca svolto dal Dipartimento di Ingegneria Civile dell'Università degli Studi di Parma\*, sulla base della maglia infrastrutturale esistente, analizzando quali strade potessero avere le caratteristiche, anche in termini di sicurezza, di promiscuità veicolo/bicicletta.

La selezione degli itinerari è avvenuta considerando due aspetti principali:

- la **classificazione gerarchica** dell'importanza dell'itinerario (nazionale ed europeo);
- la natura della sede in cui l'itinerario trova la propria **localizzazione** (interesse provinciale caratterizzato da itinerari ad anello, che formano circuiti entro il territorio).

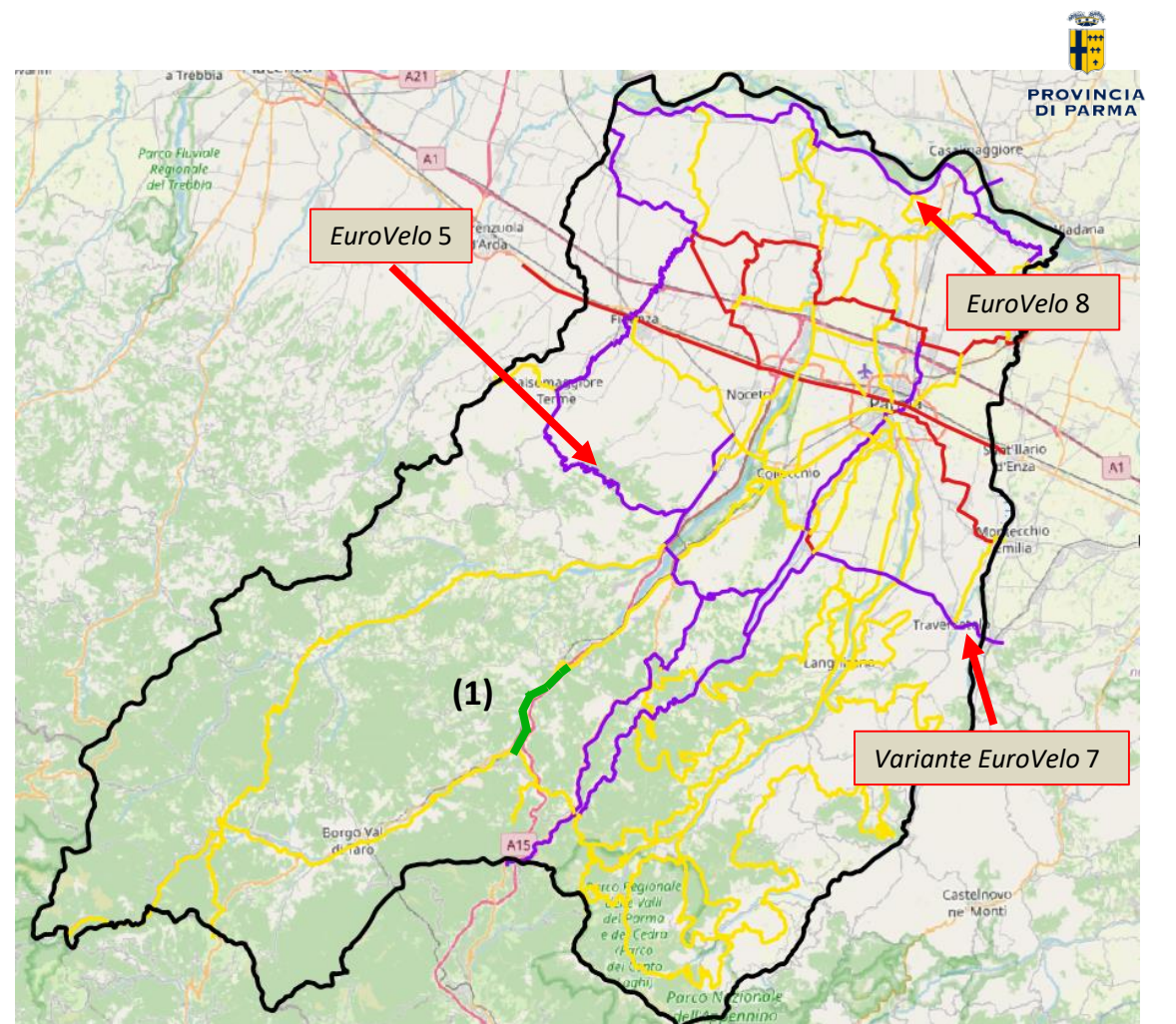
La Provincia di Parma, in ambito internazionale attraverso il progetto *EuroVelo*, presenta tre Itinerari:

- **Itinerario 5 La via Romea Francigena**
- **Variante Itinerario 7 La via della Mitteleuropa**
- **Itinerario 8 La via del Mediterraneo**

In ambito Nazionale, la Provincia è interessata da tre itinerari proposti dalla FIAB nel progetto "BICITALIA":

- **Ciclovia Tirrenica**
- **Ciclovia dei pellegrini**
- **Ciclovia del Po e delle lagune**

Unica pista ciclabile esistente in sede propria è costituita dall'**itinerario storico-culturale della media Val Taro, recuperata da un tratto di ferrovia dismessa (1)**



■ Interesse Europeo/Nazionale ■ Interesse Regionale ■ Interesse Provinciale



\* Itinerari ciclabili a valenza territoriale - Criteri per la pianificazione di una rete provinciale 2000/2001 (Università degli Studi di Parma)



# L'APPROCCIO METODOLOGICO PER LA NUOVA RETE PROVINCIALE CICLOTURISTICA

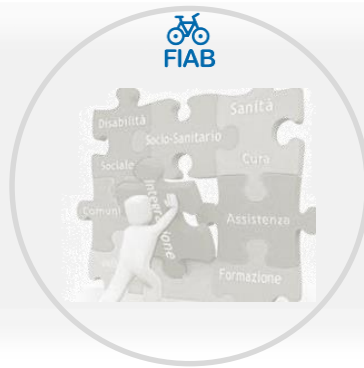
La nuova rete dei percorsi cicloturistici di livello provinciale prende le mosse da una **valutazione e messa a sistema degli itinerari compatibili per la mobilità ciclabile interna** al territorio, attraverso un **approccio metodologico «bottom up»**.



Analisi e messa a sistema dei **percorsi cicloturistici** riportati negli strumenti di pianificazione di livello nazionale, regionale e provinciale



Analisi e **Studi di fattibilità** della Provincia di Parma



**Proposte del territorio** attraverso la **Federazione Italiana Ambiente e Bicicletta**



Presenza di **servizi di TPL automobilistici e ferroviari e nodi di interscambio** sul territorio provinciale



**Fruizione del territorio** in relazione all'**accessibilità ai servizi turistici**



Fenomeno **nazionale del cicloturismo e dato provinciale sul turismo**

**L'ANALISI INCROCIATA DEGLI ITEMS INTERROGATI PERMETTE DI DEFINIRE ED INDIVIDUARE UNA PRIMA IPOTESI DELLA NUOVA RETE CICLOTURISTICA PROVINCIALE**

# PERCORSI CICLOTURISTICI IN FASE DI STUDIO

## CICLOVIA DELL'ARGINE DUCALE

### Tracciato:

- Dal Parco Ducale della città di Parma al Parco Ducale di Colorno
- Lunghezza 24 km
- Tempo di percorrenza 85 min

**Fonte:** Progetto di fattibilità tecnico economica – Provincia di Parma

**Costo:** ~2,4 mln di euro

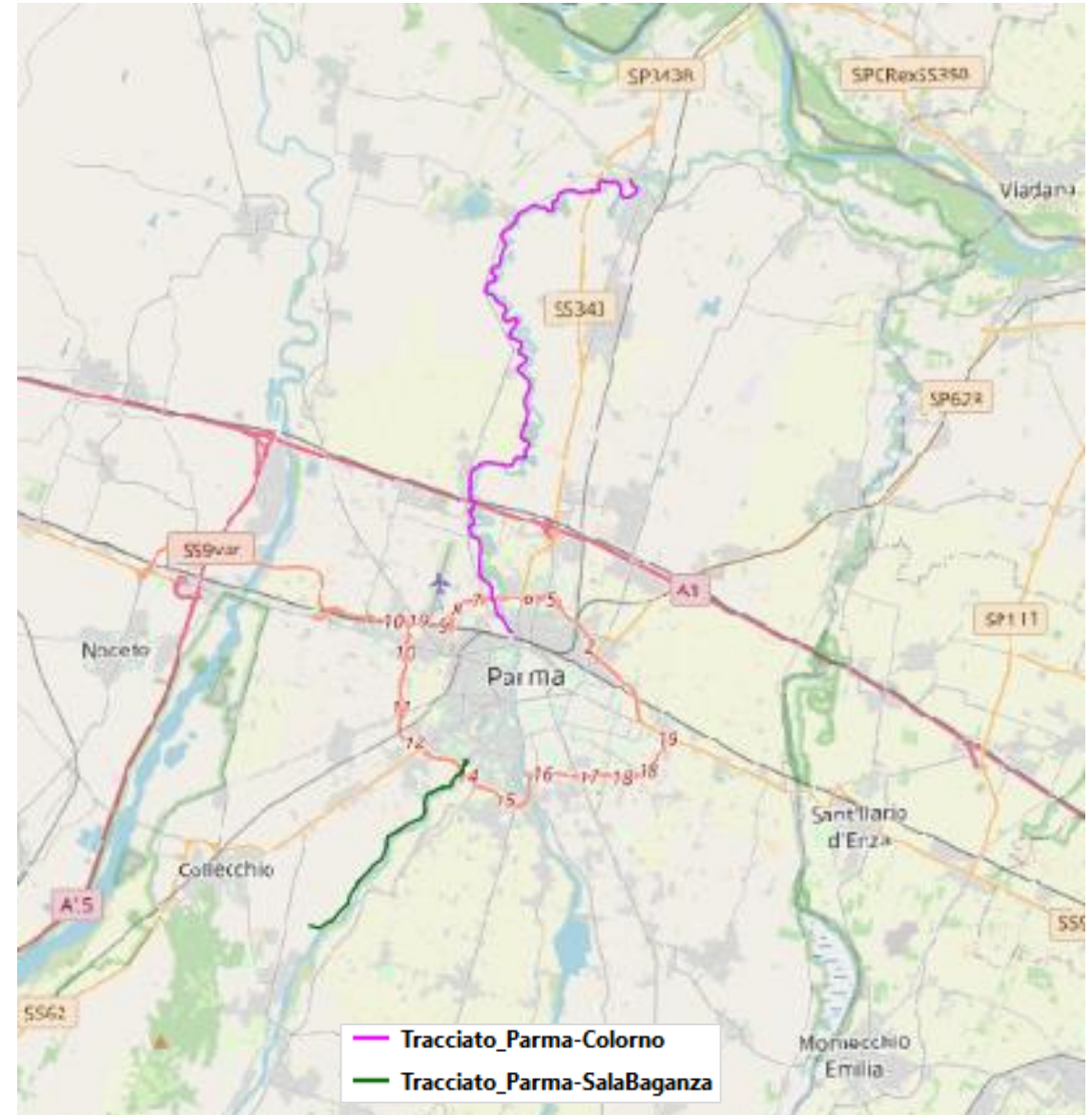
## CICLOVIA PARMA-SALA BAGANZA

### Tracciato:

- Da Parma a Sala Baganza
- Lunghezza 8 km
- Tempo di percorrenza 30 min

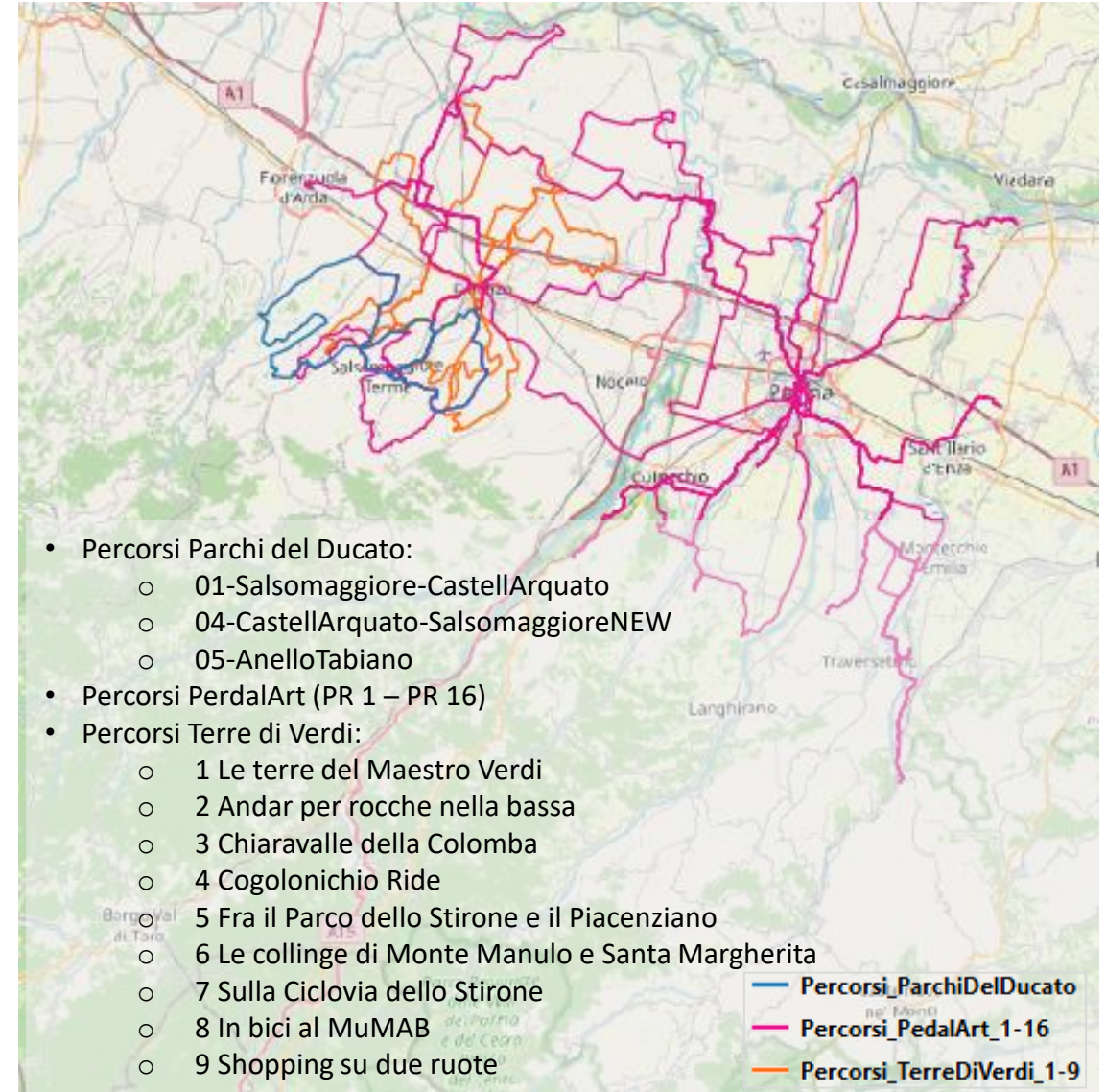
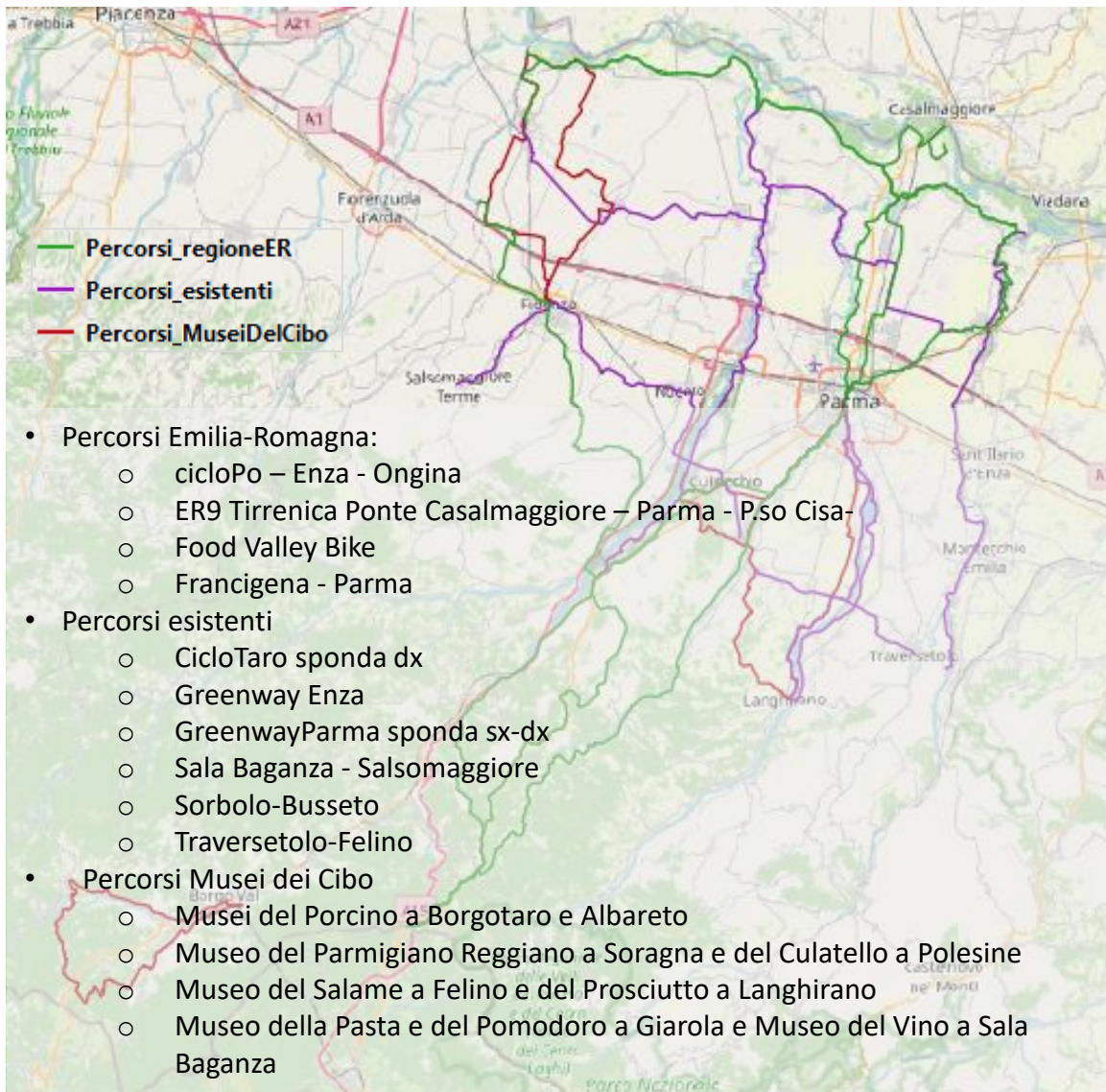
**Fonte:** proposta di tracciato per realizzazione pista ciclo-pedonale in fregio al Torrente Baganza - Servizio Pianificazione Territoriale Provincia di Parma

**Costo:** ~500 mila euro (stima preliminare parziale)





# LE PROPOSTE DEL TERRITORIO



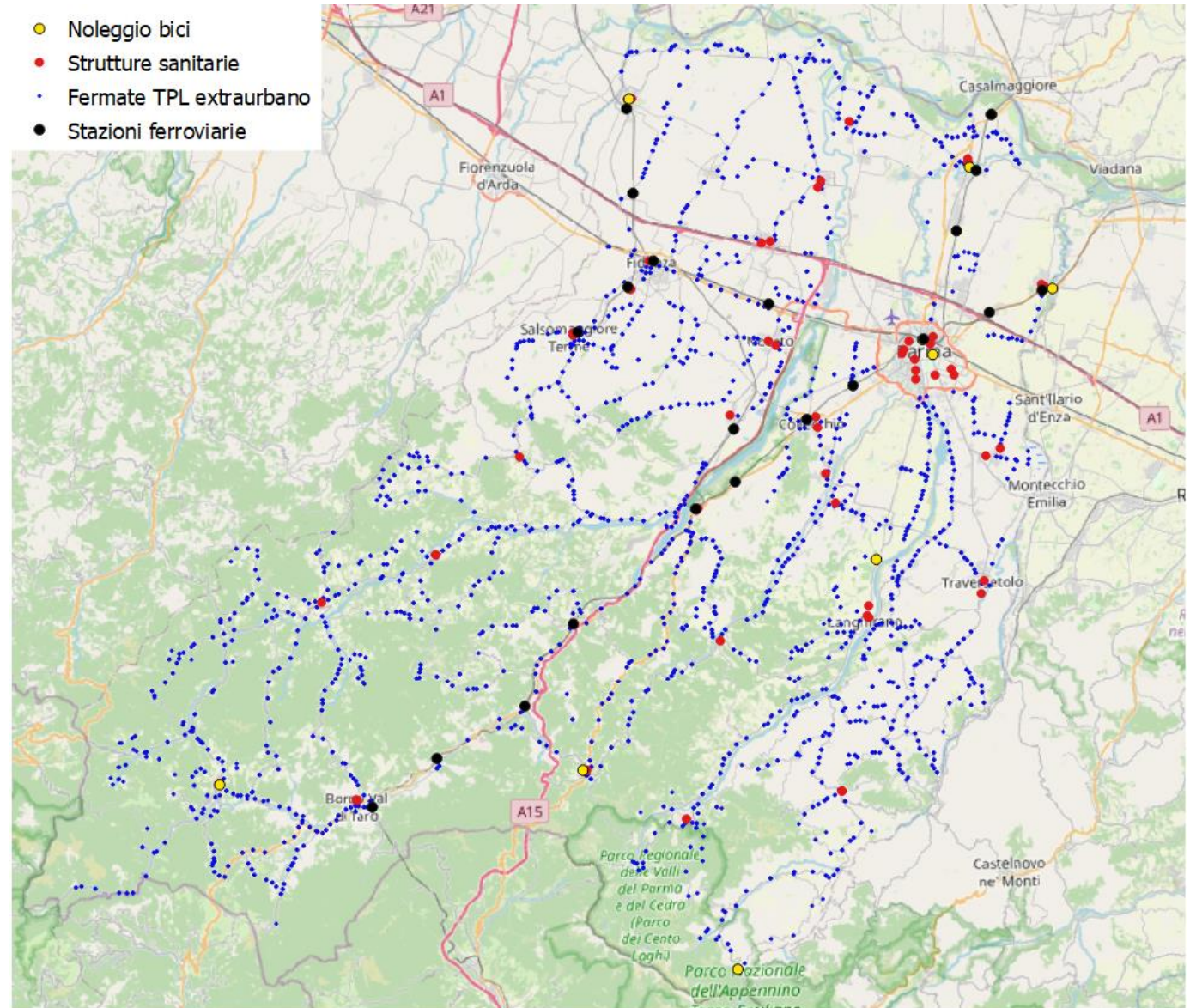


# I SERVIZI ATTIVI SUL TERRITORIO

Il territorio provinciale è stato «mappato» attraverso la localizzazione dei principali servizi disponibili per il cicloturismo.

In particolare, ad esclusione delle strutture ricettive che sono trattate in un altro items, la mappatura riporta:

- **Servizi di noleggio biciclette**, tradizionali e/o e-bike (il cui elenco è in fase di aggiornamento);
- **Strutture sanitarie e ospedaliere**
- **Fermate TPL extraurbano** dislocate sul territorio provinciale in modo radiale a partire dal capoluogo per raggiungere tutti i comuni;
- **Stazioni ferroviarie** ubicate lungo la direttrice principale che percorre la provincia da nord-est a sud-ovest da Mezzano a Borgo Val di Taro, ed in modo trasversale nella zona settentrionale da Sorbolo a Salsomaggiore Terme.



# IL FENOMENO DEL CICLOTURISMO

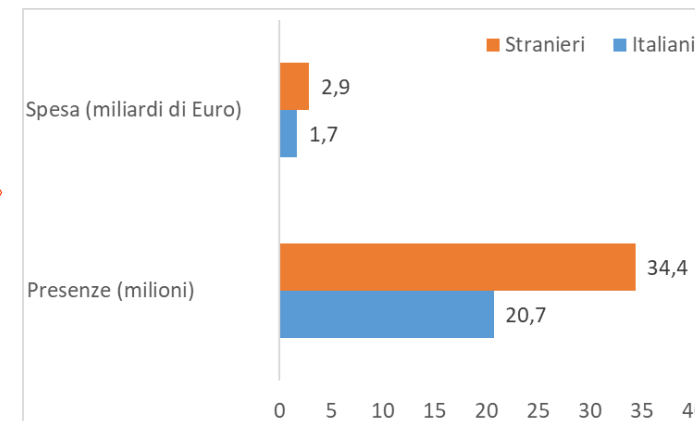
Uno studio\* recente ha indagato le «Caratteristiche ed economia del cicloturismo in Italia» dal quale è emerso come nel corso del 2019 il **cicloturismo ha generato circa 55,1 milioni di pernottamenti**, pari al **6,1%** di quelli complessivamente registrati in Italia, ed ha registrato una **spesa complessiva stimata in 4,6 miliardi di Euro**, pari al **5,6% dell'intera spesa turistica generata in Italia**.

Numeri che confermano il **cicloturismo** come un **fenomeno in crescita e di assoluta rilevanza nel turismo italiano**.

Il turista in bicicletta riserva l'attenzione all'acquisto di beni alimentari e in particolare all'offerta **enogastronomica locale**, al 5° posto tra le motivazioni di soggiorno del cicloturista evidenziate nell'indagine di Legambiente.

La regione Emilia Romagna è tra i primi territori preferiti (50%) dai cicloturisti italiani come punto di partenza della propria vacanza. I luoghi di destinazione variano nella vasta area nord orientale compresa tra il Friuli (30%), Lombardia (14%) ed **Emilia Romagna, che vede transitare quasi il 70% del cicloturismo globale**.

La campagna di interviste effettuate ad un campione di Tour Operator italiani ha evidenziato l'Emilia – Romagna come luogo di destinazione per il cicloturismo (46,2%), l'utilizzo della bike in combinazione con visite a città e borghi ed enogastronomia (100%), Cultura e benessere (71%). Le strutture ricettive turistiche più richieste dagli amanti della bicicletta vedono gli hotel a 3 stelle (71%) ed a 4-5 stelle (57%), seguiti da agriturismi e B&B (29%) ed infine dai camping (14%).



ISNART



UNIONCAMERE



LEGAMBIENTE

Nel 2024 la «domanda turistica» dovrebbe raggiungere nuovamente i numeri registrati nel pre-pandemia (2019).

Per il territorio della **provincia di Parma**, con **1,68 mln di pernottamenti registrati nel 2019**, si stima un volume di presenze pari a **100 mila pernottamenti/anno riconducibili al cicloturismo nel 2024**.

**OGNI CHILOMETRO DI PISTA CICLABILE È IN GRADO, IN MEDIA OGNI ANNO, DI GENERARE UN IMPATTO ECONOMICO DI CIRCA 338 MILA EURO**



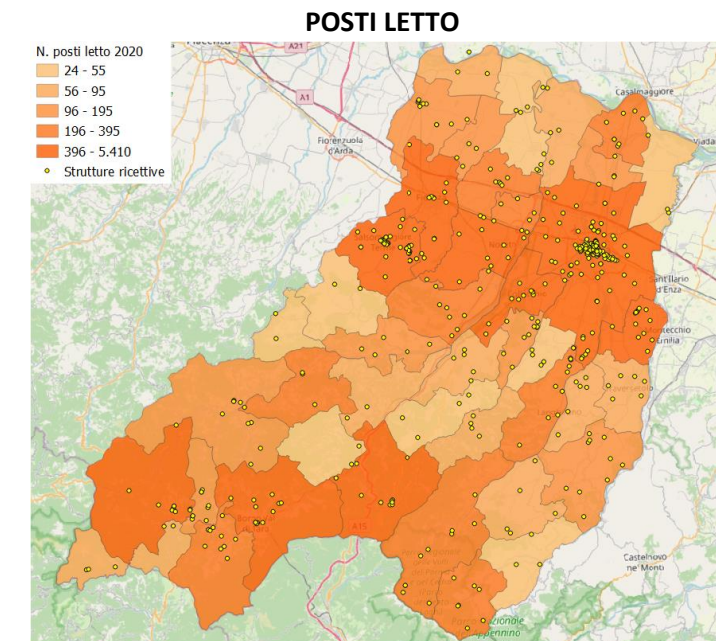
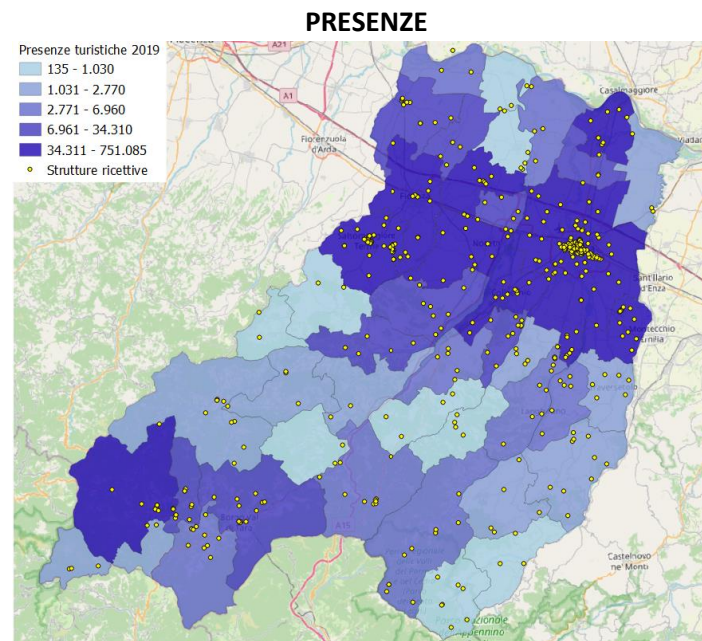
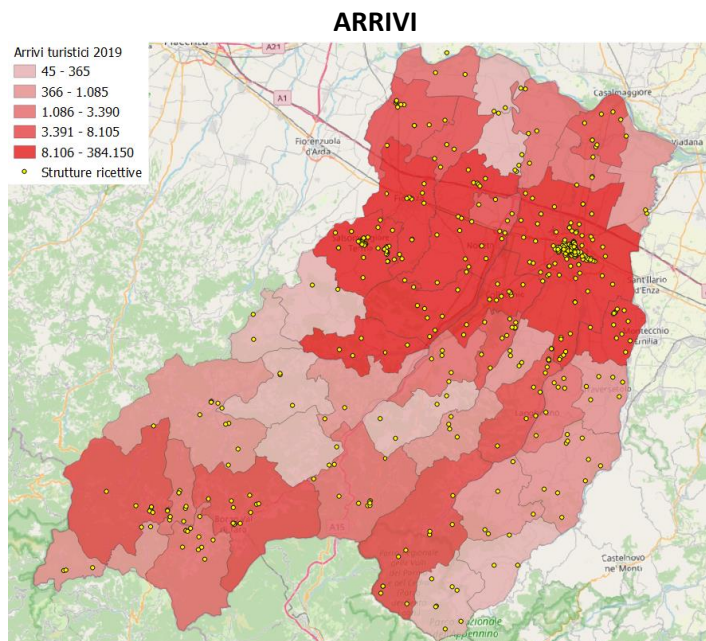
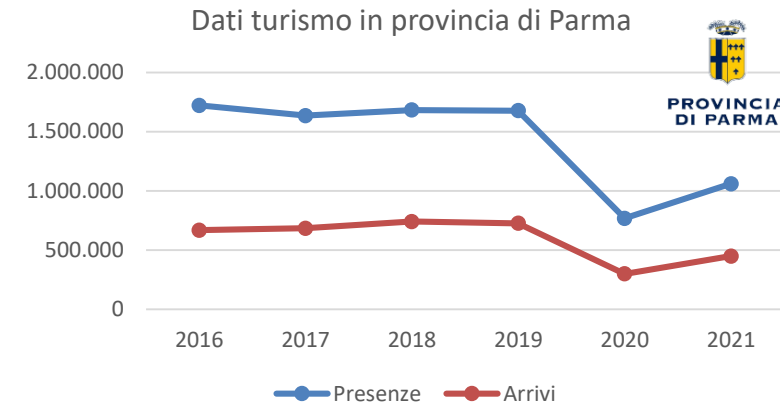


# I DATI DEL TURISMO IN PROVINCIA DI PARMA

La **serie storica dei dati relativi agli arrivi e alle presenze\*** nel territorio provinciale, dal 2016 al 2021, mostra un andamento tendenzialmente crescente sino al 2019, con una media di **700 mila arrivi** e **1,6 mln di presenze l'anno**. La pandemia da Coronavirus19 ha comportato una drastica riduzione di arrivi (~300 mila) e presenze (~770 mila) nel 2020 ed una ripresa del +40% circa nel 2021.

L'offerta turistica è rappresentata dalla **capacità ricettiva della provincia** ed il tematismo mostra il numero di **posti letto per singolo Comune**.

La **distribuzione dei turisti a livello comunale** mostra un'area più attrattiva nella **fascia settentrionale della provincia**. In modo analogo le **strutture ricettive risultano essere dislocate sull'intero territorio provinciale** con una particolare **concentrazione nella fascia settentrionale** che attraversa trasversalmente l'area da **Parma a Salsomaggiore Terme**, oltre che nei Comuni prevalentemente montani della provincia, con valori che variano da 24 posti letto nel comune di Palanzano a 5.400 a Salsomaggiore Terme.



\*Fonte dati: Ufficio Statistica della Provincia di Parma



# ALCUNI INDICATORI DI PERFORMANCE

L'analisi dei dati osservati è stata realizzata attraverso opportuni indicatori di performance del turismo, questi consentono di studiare particolari rapporti statistici e possono essere riferiti all'offerta o ai flussi turistici.

## Indicatori dell'offerta turistica

Misurano quanto un'area territoriale (provincia e/o comune) offre ai visitatori in termini di servizi/strutture ricettive. La funzione è esplicitata attraverso il **Tasso di funzione ricettiva semplice**

$$TR_{semp} = \frac{n. \text{ posti letto}}{pop. \text{ residente}} \times 100$$



## Indicatori dei flussi turistici

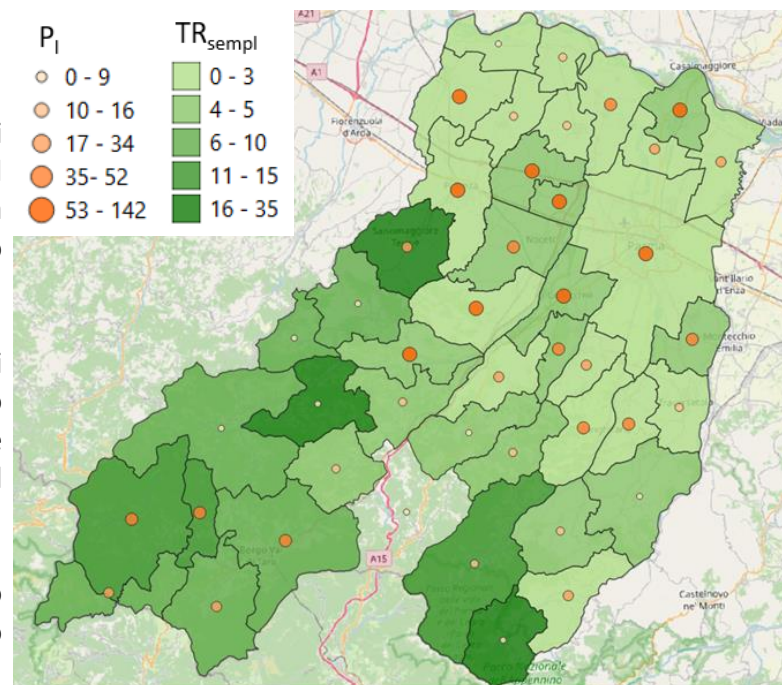
Misurano quanto un territorio produce in termini turistici, ossia l'intensità, la tipologia e la durata dei flussi turistici in una località

➤ Permanenza media:  $PM = \frac{P}{A}$

➤ Presenza media per letto:  $P_l = \frac{P}{L}$

Sono stati calcolati i tre indicatori a partire dai dati relativi alla provincia di Parma, disaggregati per comune, rilevati nel 2019 dall'Ufficio Statistica della Provincia di Parma.

- Il **tasso di fruizione ricettiva semplice**, calcolato a partire dai dati relativi al numero di posti letto registrati nell'anno 2019, varia da un minimo di 0,31 posti letto ogni 100 abitanti nel comune di Sorbolo Mezzani ad un massimo di 34,16 posti letto ogni 100 abitanti nel comune di Berceto. I tre comuni più ricettivi della provincia corrispondono a Berceto, Monchio delle Corti e Salsomaggiore Terme, con più di 25 posti letto ogni 100 abitanti.
- La **permanenza media** è stata calcolata sia per l'anno 2019 che per il 2020. Il confronto tra i valori relativi ai due anni mostra un lieve aumento della permanenza media nell'anno di inizio della pandemia passando da 2,3 a 2,5 giorni di permanenza media nella provincia. Prendendo a riferimento l'anno pre-covid, l'indice di permanenza media per il territorio provinciale è di 2,3 giorni con valori che variano da 1,2 giorni nel comune di Soragna a 11,9 nel comune di Colorno.
- L'indicatore relativo alla **permanenza media per letto** registra un valore massimo nel comune di Colorno con 141 giorni di utilizzo dei posti letto disponibili nelle strutture ricettive ricadenti nel territorio comunale. Subito dopo, con circa 75 giorni di permanenza media per letto, troviamo Fidenza e Fontevivo.



# LE STRATEGIE DI SVILUPPO DEL PIANO TERRITORIALE DI AREA VASTA

---

L'applicazione dell'**approccio metodologico** ha definito le strategie di sviluppo, dopo l'avvenuta riflessione correlata dall'analisi dei risultati, che il **PTAV deve intraprendere nei prossimi anni**. È proposto quindi una **nuova rete cicloturistica**, basata sul **sistema stradale provinciale, in funzione di una domanda attesa crescente** per i prossimi anni.

La **proposta della nuova rete provinciale cicloturistica** si basa in prima istanza sull'integrazione ed ampliamento della Rete Ciclabile Nazionale, da **condividere attraverso la partecipazione della Provincia di Parma al Tavolo tecnico congiunto tra MIMS e conferenza delle Regioni e delle Province autonome**, con la partecipazione ed il coinvolgimento di associazioni ed utenti del settore. La **nuova rete si integra inoltre a livello locale con le reti ciclabili urbane ed intercomunali sulla base della viabilità (anche minore) esistente**.

La proposta della **nuova rete cicloturistica provinciale** persegue gli **obiettivi generali** del «Piano Generale della Mobilità Ciclistica urbana ed extraurbana» del MIMS e:

- **promuove la realizzazione di itinerari di lunga percorrenza** (tra i Comuni della provincia) interconnessi tra di loro e valorizza le ciclovie turistiche presenti ed in fase di realizzazione;
- **promuove**, nel periodo di Piano, il **completamento di tratte della rete** che collegano più Comuni;
- **suggerisce una politica multimodale** favorendo l'interscambio con la rete di **Trasporto Pubblico Locale ferroviario** al fine di consentire il caricamento della bicicletta a bordo dei mezzi;
- favorisce l'accessibilità nei punti di turistici di pregio del territorio provinciale.

Imprescindibile risulta l'apporto che dovrà fornire, a lungo termine, il **nuovo Sistema Metropolitano Ferroviario di Parma (SFMP)** pianificato per una **mobilità più veloce e sostenibile**, compreso il soddisfacimento delle relazioni O/D caratterizzate da una motivazione (ciclo)turistica.

A supporto della nuova rete il Piano Territoriale di Area Vasta deve prevedere specifiche **azioni di accompagnamento** per il raggiungimento degli obiettivi regionali e nazionali:

- **incentivare** l'uso combinato tra la bicicletta ed il Trasporto Pubblico;
- **individuare aree extraurbane** destinate al **ricovero delle bici** in luoghi custoditi, coperti e segnalati da apposita comunicazione;
- **promuovere la diffusione dei punti di noleggio** delle biciclette, anche nella forma di «bike sharing» utilizzato in ambito urbano;
- **definire una rete di cicloservizi** caratterizzata da ciclofficine, servizi di assistenza tecnica e servizi alla persona.

QUESTE LE BASI SULLE QUALI INTERVENIRE PER PROGRAMMARE UNA STRATEGIA DI SVILUPPO CHE VEDE IL  
MERCATO DEL CICLOTURISMO UN ASSET POTENZIALE IMPORTANTE PER LA PROVINCIA DI PARMA





# LA NUOVA RETE CICLOTURISTICA

La nuova rete dei percorsi cicloturistici comprende la sovrapposizione dei percorsi individuati e previsti in tutti i livelli di pianificazione, oltre che quelli proposti dal territorio.

## ❖ Itinerari europei

EuroVelo  EuroVelo 

## ❖ Rete Ciclabile Nazionale - Bicalitalia

Bicalitalia  Bicalitalia 

## ❖ Ciclovie regionali

ER2 ER5 ER6 ER7 ER7d  
ER8 ER9 ER9d1 ER10 ER11

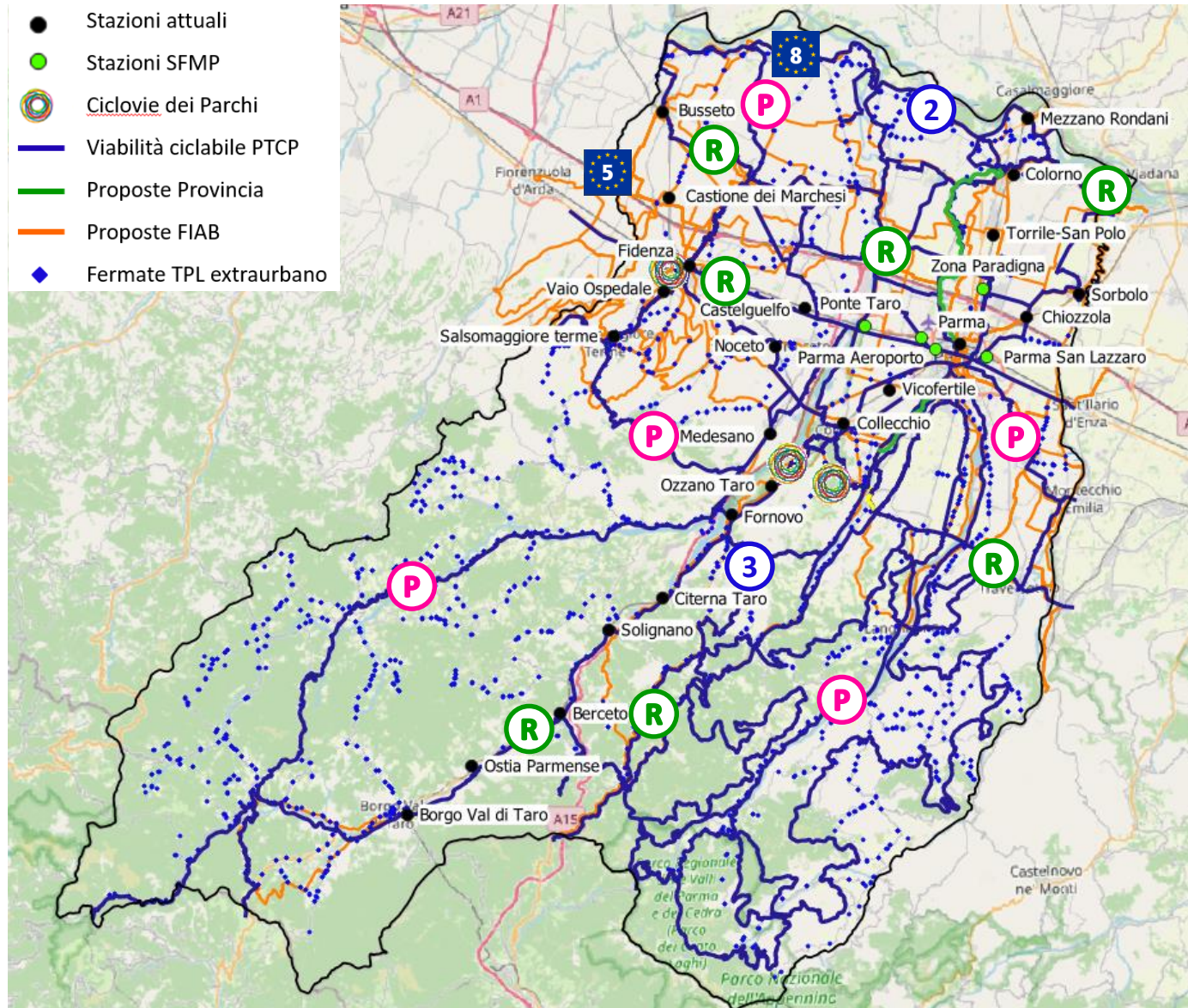
## ❖ Rete Provinciale

## ❖ Ciclovie proposte dalla Provincia

- Ciclovìa dell'Argine Ducale (Parma-Colorno)
- Ciclovìa Parma-Sala Baganza

## ❖ Percorsi proposti del territorio (FIAB)

- Percorsi Emilia-Romagna
- Percorsi esistenti
- Percorsi Musei dei Cibo
- Percorsi Parchi del Ducato
- Percorsi PerdalArt
- Percorsi Terre di Verdi





# SINERGIE TRA SFMP E RETE CICLOTURISTICA

La nuova rete cicloturistica provinciale di Parma presenta diverse **potenziali sinergie con la rete ferroviaria** in termini di interscambio con la rete del **Servizio Ferroviario Metropolitano\***, i cui servizi «metropolitani» sarebbero delimitati dai «nodi porta» di **Fidenza, Colorno, Sorbolo, Fornovo e Sant'Ilario d'Enza (RE)**.

L'interscambio tra bici e treno, oltre a favorire la **mobilità sostenibile di breve raggio** dei residenti, può costituire un **volano allo sviluppo territoriale e turistico**.

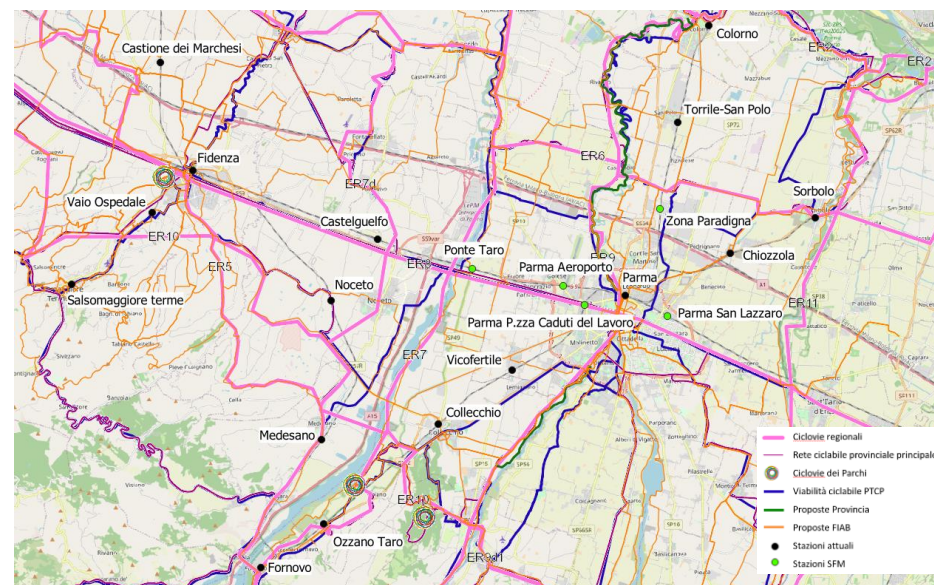
In prossimità\*\* di ciascuna delle **21 stazioni/fermate esistenti e pianificate nell'area suburbana di Parma** è presente **almeno un percorso cicloturistico della nuova rete** costituita da:

- ✓ **ciclovie regionali e provinciali** individuate dalla **pianificazione regionale**;
- ✓ **viabilità ciclabile da PTCP**;
- ✓ **percorsi condivisi con il territorio**;
- ✓ **Ciclovie dei Parchi**;
- ✓ **Ciclovie proposte di Provincia** (Parma -Colorno, Parma - Sala Baganza).

In considerazione della complessità con cui la rete cicloturistica è estesa sul territorio provinciale e, in particolare, nell'area suburbana di Parma e in un'ottica di **sviluppo coordinato ed equilibrato dell'interscambio bici-treno**, è possibile individuare un **set di criteri**, secondo cui classificare i nodi e, di conseguenza, individuare le priorità dei potenziali interventi nei potenziali poli d'interscambio, quali:

- ✓ **estensione e articolazione sul territorio** delle tipologie di reti cicloturistiche esistenti e di progetto (nazionale, regionale, PTCP, Ciclovie dei Parchi, proposte provinciali, FIAB);
- ✓ **frequenze del sistema ferroviario**, con particolare attenzione agli sviluppi proposti nello studio della mobilità (scenario di lungo termine 2050);
- ✓ **localizzazione delle aree di pregio naturalistico**, tra cui ad esempio le sponde dei principali corsi d'acqua (tra cui Taro, Parma, Baganza, Stirone e, seppur più decentrato, il Po), le riserve naturali (es. Parco Boschi di Carrega) e le aree collinari (es. alture tra Salsomaggiore, Fornovo e Sala Baganza);
- ✓ **ubicazione delle emergenze turistiche e culturali**, quali ad esempio le città di Parma e Fidenza, la città termale di Salsomaggiore, l'area diffusa delle Terre Verdiane, la cittadina storica di Fontanellato e la Reggia di Colorno;
- ✓ **lunghezza e fruibilità** delle connessioni ciclabili tra i potenziali nodi d'interscambio con il ferro (stazioni/fermate) e i siti di cui sopra.

Assumendo a riferimento lo scenario di messa a regime del SFM si è valorizzata l'intera rete delle 21 stazioni/fermate ferroviarie nell'area urbana e suburbana di Parma, in termini di **nodi di accesso**, secondo **4 classi di priorità: primari, secondari, complementari, restanti**.



\* Studio mobilità Provincia di Parma, scenario 2050

\*\* In questa fase si è considerato un raggio di influenza di circa 1 km)



# INTERSCAMBIO BICI-TRENO NEL NUOVO ASSETTO DELLA RETE CICLOTURISTICA

- A Nodi primari:**
- ✓ ottima dotazione infrastrutturale (in prospettiva), in termini di accessibilità (vicinanza e fruibilità) in tutta la nuova rete cicloturistica
  - ✓ frequenza di servizi ferroviari almeno a 30'
  - ✓ connessione diretta ai principali siti di pregio e di rilevanza territoriale
- B Nodi secondari:**
- ✓ buona dotazione infrastrutturale, in termini di accessibilità (vicinanza e fruibilità) ad una parte significativa della nuova rete cicloturistica
  - ✓ frequenza di servizi ferroviari a 30' e/o 60'
  - ✓ adeguata dotazione infrastrutturale, in termini di accessibilità (vicinanza e fruibilità) ad una parte della nuova rete cicloturistica
  - ✓ connessione diretta ai principali siti di pregio e di rilevanza territoriale
- C Nodi complementari:**
- ✓ frequenza di servizi ferroviari non inferiore a 120'
  - ✓ ubicazione in prossimità (> 3 km) dei siti di pregio e di rilevanza territoriale o in posizione decentrata rispetto alle emergenze turistiche
- D Restanti nodi**

