



SCHEDA INTERVENTO

RETE CICLOPEDONALE

Camigliatello – Cupone – Forgitelle – Guzzolini – Moccone

Infrastruttura di paesaggio e mobilità lenta | 18,9 km

Lotto 1A 5,2 km Camigliatello – San Lorenzo <i>Priorità alta</i>	Lotto 1B 7,0 km San Lorenzo – Cupone <i>Priorità medio-alta</i>	Lotto 2 5,1 km Forgitelle – Guzzolini – Moccone <i>Priorità media</i>	Lotto 3 1,6 km Moccone – Camigliatello <i>Chiusura anello</i>
---	--	--	--

Articolazione in lotti funzionali della rete ciclopedonale

1. Inquadramento

L'intervento prevede la realizzazione di una rete ciclopedonale in terra stabilizzata per uno sviluppo complessivo di circa 18,9 km, concepita come infrastruttura di paesaggio e mobilità lenta. L'opera si inserisce nel più ampio quadro degli interventi previsti dal Progetto di Fattibilità Tecnica ed Economica per lo Sviluppo Turistico di Camigliatello Silano, che si configura come Piano Strategico della destinazione.

L'infrastruttura è finalizzata a connettere i principali poli territoriali e attrattori dell'area di Camigliatello Silano, migliorando l'accessibilità sostenibile e la fruizione turistica del territorio del Parco Nazionale della Sila. La rete si configura come la spina dorsale del sistema integrato di fruizione del territorio, sulla quale si innestano gli altri interventi previsti dal Piano.

Il tracciato è concepito come un percorso ad anello, che consente al visitatore di attraversare paesaggi diversificati – boschi, radure, aree fluviali, borghi – vivendo un'esperienza immersiva e continua nel patrimonio naturale della Sila.

2. Obiettivi dell'intervento

L'intervento persegue i seguenti obiettivi strategici:

- Sviluppo di una rete continua di mobilità dolce, capace di connettere i principali attrattori e poli del territorio
- Rafforzamento del cicloturismo e del turismo outdoor, attraverso un'infrastruttura dedicata e di qualità
- Promozione di una fruizione inclusiva e accessibile del territorio, secondo i principi dell'accessibilità universale
- Riduzione dell'uso dell'auto e della pressione veicolare, contribuendo alla sostenibilità ambientale della destinazione
- Valorizzazione del paesaggio, trasformando il percorso stesso in un'esperienza di scoperta del territorio
- Connessione tra attrattori e servizi, creando un sistema integrato di fruizione turistica

3. Articolazione in lotti funzionali

La rete è articolata in lotti funzionali autonomi, realizzabili in modo indipendente e progressivo, in coerenza con la logica modulare del Piano:

Lotto	Km	Priorità	Descrizione
Sub-lotto 1A	5,2	Alta	Camigliatello – Chiesa di San Lorenzo. Tratto a fruizione immediata, di elevato valore per l'utilizzo locale e turistico quotidiano

Sub-lotto 1B	7,0	Medio-alta	Chiesa di San Lorenzo – Cupone. Connessione con il Centro Visite Cupone, principale attrattore naturalistico dell'area
Lotto 2	5,1	Media	Forgitelle – Guzzolini – Moccone. Connessione paesaggistica attraverso aree di grande valore ambientale
Lotto 3	1,6	Medio-alta	Moccone – Camigliatello. Chiusura dell'anello, completamento del circuito e ritorno al punto di partenza

L'articolazione in lotti consente di avviare la realizzazione a partire dai tratti a maggiore priorità e impatto, attivando progressivamente i segmenti successivi in funzione delle risorse disponibili e delle opportunità di finanziamento.

4. Caratteristiche tecniche

L'infrastruttura è progettata secondo standard elevati di qualità, sicurezza e integrazione ambientale:

Parametro	Specifica
Larghezza	2,5 – 3,0 m
Pavimentazione	Terra stabilizzata
Sottofondo	Drenante, per la gestione delle acque meteoriche
Tracciato	Prevalentemente parallelo alla viabilità esistente
Progettazione	Secondo criteri di accessibilità e sicurezza per utenze diversificate
Pendenze	Contenute e regolari, compatibili con mobilità assistita

Dotazioni lungo il percorso

- Segnaletica direzionale e informativa, integrata con il sistema di wayfinding territoriale
- Attraversamenti protetti nei punti di intersezione con la viabilità carrabile
- Elementi di sicurezza (guard rail leggeri, delimitazioni) nei tratti esposti
- Aree di sosta attrezzate con panchine, tavoli e punti ombra a intervalli regolari
- Punti di connessione con i sentieri escursionistici e con gli attrattori del sistema

5. Accessibilità universale

L'infrastruttura è progettata secondo i principi dell'accessibilità universale, al fine di garantire la fruizione dei percorsi da parte di una platea ampia e diversificata di utenti, inclusi soggetti con ridotte capacità motorie, famiglie e utenti non esperti.

Accessibilità fisica

- Pendenze contenute e regolari, compatibili con mobilità assistita e carrozzine
- Larghezza minima 2,5 m, idonea al doppio senso di percorrenza
- Superficie continua e stabile, idonea anche per handbike e ausili alla mobilità
- Riduzione delle barriere fisiche lungo il tracciato
- Attraversamenti in sicurezza nei punti di intersezione con la viabilità

Accessibilità cognitiva e orientamento

- Segnaletica chiara e leggibile, con caratteri ad alta visibilità
- Utilizzo sistematico di pittogrammi e codici colore
- Indicazione delle distanze e dei tempi di percorrenza stimati
- Integrazione con sistemi digitali: QR code, mappe interattive, collegamento con la piattaforma territoriale

6. Inserimento ambientale

L'opera è progettata per garantire il minimo impatto ambientale, in coerenza con il contesto del Parco Nazionale della Sila:

- Utilizzo di materiali naturali e pavimentazione in terra stabilizzata, permeabile e a basso impatto visivo
- Adattamento del tracciato alla morfologia del territorio, evitando movimenti di terra significativi
- Limitazione delle opere invasive, con soluzioni costruttive leggere e reversibili
- Integrazione cromatica e formale con il paesaggio circostante

Adempimenti ambientali richiesti

- VInCA (Valutazione di Incidenza Ambientale)
- Coordinamento con l'Ente Parco Nazionale della Sila per l'approvazione del tracciato e delle soluzioni progettuali

7. Quadro economico

Costi unitari per lotto

Lotto	Costo unitario
-------	----------------

Sub-lotto 1A	300.000 – 400.000 €/km
Sub-lotto 1B	450.000 – 600.000 €/km (maggiore complessità orografica)
Lotto 2	350.000 – 500.000 €/km
Lotto 3	300.000 – 400.000 €/km (tracciato più semplice)

Stima complessiva per lotto

Lotto	Km	Costo stimato
Sub-lotto 1A	5,2	1,6 – 2,1 M€
Sub-lotto 1B	7,0	3,1 – 4,2 M€
Lotto 2	5,1	1,8 – 2,6 M€
Lotto 3	1,6	0,5 – 0,65 M€
TOTALE	18,9	7,0 – 9,6 milioni €

8. Tempi di realizzazione

I tempi di realizzazione variano in funzione del lotto e della complessità del tracciato. In linea generale:

- Progettazione e autorizzazioni (inclusa VIncA): 8 – 12 mesi
- Realizzazione Sub-lotto 1A (prioritario): 6 – 10 mesi
- Realizzazione lotti successivi: 8 – 14 mesi ciascuno, in funzione della complessità

L'articolazione in lotti consente l'avvio prioritario del Sub-lotto 1A, garantendo risultati visibili nel breve periodo e la possibilità di rendere operativo il primo tratto della rete già durante la fase di progettazione dei lotti successivi.

9. Modello di gestione

Il modello di gestione prevede un approccio integrato pubblico-privato:

Manutenzione pubblica

- Manutenzione ordinaria e straordinaria del fondo stradale e delle dotazioni
- Gestione della segnaletica e degli elementi di sicurezza
- Pulizia e cura del verde lungo il tracciato

Integrazione con servizi privati

- Noleggio biciclette ed e-bike, con punti di ritiro e riconsegna lungo la rete
- Escursioni e attività guidate, in collaborazione con guide ambientali e operatori locali
- Servizi turistici integrati: pacchetti esperienziali, attività accessibili, tour tematici

- Possibile gestione integrata con altri attrattori del sistema (Sky Walk, Hub turistico, area bambini)

10. Fonti di finanziamento

L'intervento potrà essere finanziato attraverso:

- FESR Calabria 2021–2027 (mobilità sostenibile, turismo, valorizzazione territoriale)
- Fondo Sviluppo e Coesione (FSC)
- PNRR (mobilità sostenibile e turismo)
- Fondo perequativo infrastrutturale per il Mezzogiorno (art. 11 D.L. n. 60/2024)
- Programmi nazionali e regionali dedicati alla ciclabilità e alla mobilità dolce

11. Impatto atteso

L'intervento è destinato a produrre impatti significativi e strutturali:

Impatto turistico

- Aumento significativo delle presenze turistiche, con attrazione di cicloturisti e camminatori
- Sviluppo del cicloturismo come segmento qualificato e destagionalizzato
- Allungamento della permanenza media e aumento della profondità di fruizione del territorio

Impatto sulla mobilità

- Riduzione dell'uso dell'auto per gli spostamenti interni all'area
- Connessione sicura e dedicata tra i principali poli e attrattori
- Miglioramento della vivibilità per residenti e visitatori

Impatto economico e territoriale

- Crescita dell'economia locale: noleggio, ristorazione, ricettività, servizi
- Miglioramento della qualità territoriale percepita
- Valorizzazione di aree oggi poco fruibili o marginali rispetto ai flussi turistici principali

12. Coerenza strategica

La rete ciclopedonale rappresenta l'infrastruttura portante dell'intero sistema di interventi del Piano, integrandosi trasversalmente con tutti gli assi strategici:

- Camigliatello Outdoor Destination – infrastruttura primaria per trekking, escursionismo e attività all'aria aperta

- Camigliatello Bike Destination – asse portante del sistema cicloturistico, integrato con la Ciclovia dei Parchi della Calabria
- Camigliatello Family Destination – percorsi sicuri e accessibili per famiglie e bambini
- Camigliatello Wellness & Nature – fruizione lenta e immersiva del paesaggio naturale
- Camigliatello Smart & Green – mobilità sostenibile e riduzione dell’impatto ambientale

POSIZIONAMENTO STRATEGICO

L’infrastruttura ciclopedonale si configura come un sistema di paesaggio e mobilità lenta accessibile e inclusivo, progettato per garantire una fruizione ampia e sostenibile del territorio e per migliorare la qualità dell’esperienza turistica e della vita dei residenti. La rete rappresenta la spina dorsale del sistema integrato di interventi del Piano, connettendo fisicamente tutti gli attrattori e i servizi della destinazione in un circuito continuo e fruibile durante tutte le stagioni dell’anno.