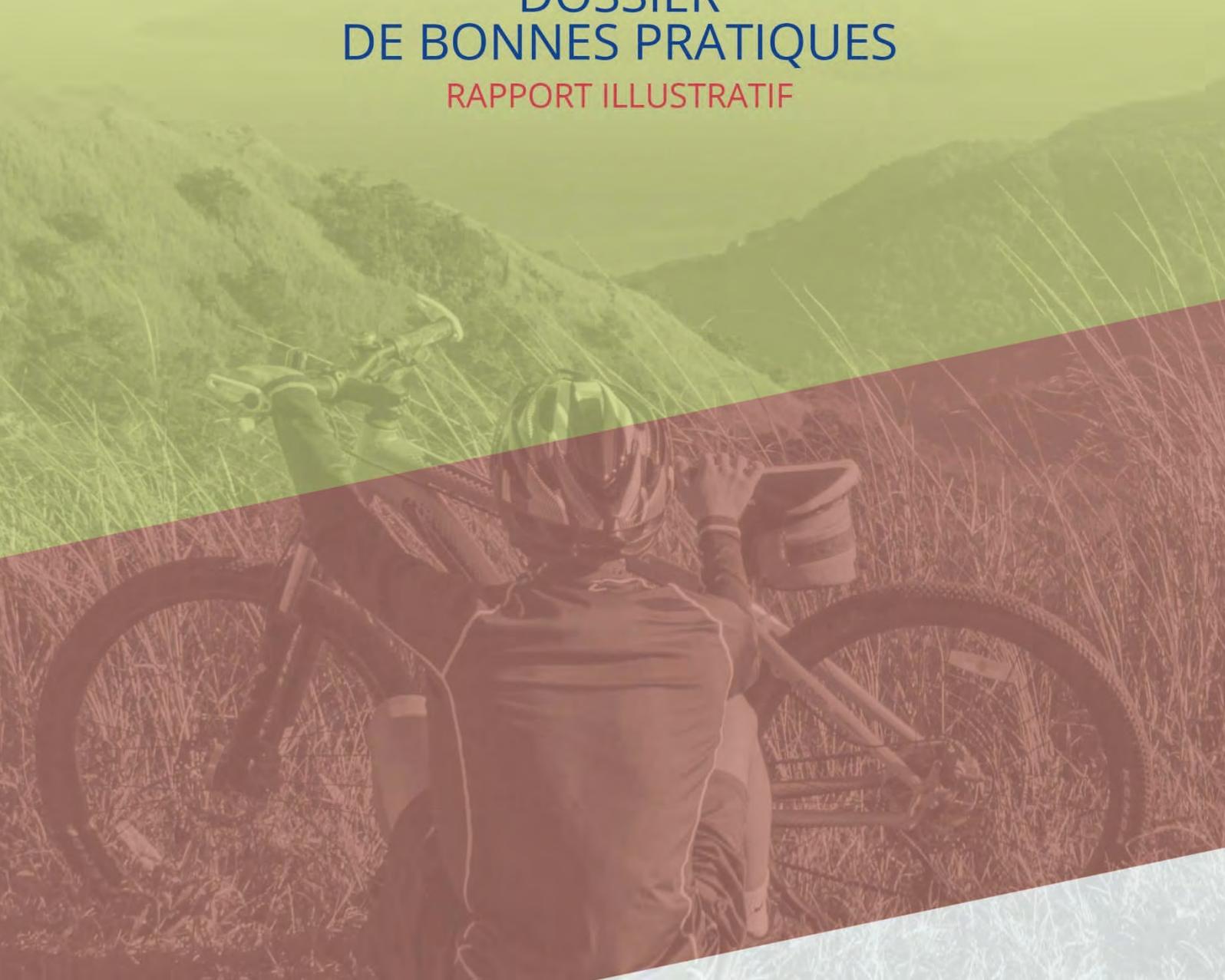


MANUALE DELLE BUONE PRATICHE

RELAZIONE ILLUSTRATIVA

DOSSIER DE BONNES PRATIQUES

RAPPORT ILLUSTRATIF



0.0 Premessa

La presente relazione illustra le azioni messe in atto dal progetto P.O.T. - Percorsi Outdoor Transfrontalieri", nell'ambito del monitoraggio previsto nel progetto medesimo e facente parte del Piano Integrato Transfrontaliero M.I.T.O., finanziato dal Programma di cooperazione transfrontaliera Italia-Francia ALCOTRA 2014/20 [CUP: B21B180008100].

La metodologia utilizzata per l'indagine sulle buone pratiche nell'ambito del progetto POT è stata concordata con l'Ente capofila al fine di raggiungere gli obiettivi prefissati e di coordinare il lavoro svolto con le azioni di comunicazione previste nel progetto.

La raccolta delle testimonianze riferite a ciascun intervento si è avviata nelle fasi conclusive del progetto al fine di consentire di sintetizzare e riassumere i prodotti e i risultati finali di ciascuna attività e di ciascun partner. Le interviste si sono incentrate su sei ambiti tematici principali: le caratteristiche dell'infrastrutture realizzate; gli elementi di innovazione e di replicabilità; gli aspetti di criticità ravveduti; i modelli di gestione e manutenzione; l'integrazione con il contesto economico e nelle offerte territoriali; la proiezione nel futuro degli interventi realizzati.

Si è preferito, anziché effettuare un'inchiesta meramente documentale, andare sul posto, accolti e accompagnati dai referenti di progetto, per prendere contatto diretto con i luoghi e con le persone. Le interviste, supportate dal confronto con il contesto e la materialità delle realizzazioni, hanno potuto trasmettere meglio anche aspetti difficilmente rilevabili dall'analisi dei rendiconti e dei documenti. Gli aspetti collaterali che hanno accompagnato la realizzazione delle opere, gli aneddoti, il contesto relazionale in cui ciascun partner ha dovuto operare e, ancora, il contatto con il pubblico, le prime reazioni nei siti in cui le fra strutture sono entrate in funzione, sono tutti elementi che hanno arricchito il racconto e la trasmissione dei contenuti di progetto.

Non ultima si è potuta cogliere anche la passione e l'orgoglio che i soggetti intervistati, spesso coinvolti in qualità di responsabili e referenti amministrativi, hanno profuso nell'attuazione e nella costruzione dei progetti. Nelle interviste disponibili sul sito ciascuno potrà apprezzare anche questi aspetti qualificanti.

Infine il risultato dell'indagine è stata sintetizzata in un documento di facile lettura e consultazione con le immagini raccolte dal consulente incaricato, le mappe degli interventi e le informazioni principali per ciascun intervento.

1.1 Sintesi dei risultati di monitoraggio

La presente Per quanto riguarda le **caratteristiche** delle infrastrutture ciascun partner ha illustrato le peculiarità dei loro progetti. Ovviamente non è stato possibile analizzare nel dettaglio ciascun aspetto particolare delle realizzazioni e, allo stesso modo, non sono stati effettuati sopralluoghi in ogni sito di intervento; tuttavia l'obiettivo dell'inchiesta era quella di rilevare gli aspetti salienti di ogni progetto e pertanto è stato chiesto ad ogni testimone di dare evidenza di quanto gli sembrava più rilevante.

Per quanto riguarda gli **aspetti innovativi** sono stati evidenziati elementi di interesse sia per il singolo partner e il contesto specifico, sia per tutti gli altri territori interessati. Si possono citare, a titolo di esempio, la logica di intervento per la diffusione dei servizi, la metodologia di lavoro nel coordinamento fra più territori, le azioni di animazione territoriale legate ai percorsi, l'approccio esperienziale nell'impostazione dei progetti, oltre alle tecnologie adottate come i servizi a secco, le colonnine a isola alimentate da fonti rinnovabili, fino alla "non innovazione" del recupero delle tecniche e dei materiali originari che rappresenta suo malgrado un elemento innovativo.

Anche per quanto riguarda **replicabilità** degli interventi sono stati messi in evidenza i modelli di intervento, ad esempio fra territori contigui e di modesto impatto, quelli organizzativi per la concertazione e il coordinamento fra i soggetti e i protocolli di accoglienza per i turisti, l'identità grafica di insieme, e le modalità di recupero e rinaturalizzazione, la correlazione con il contesto culturale dei territori attraversati.

Le sfide e le **criticità** maggiori sono spesso state individuate nelle tempistiche [strette] di realizzazione degli interventi e nei freni burocratico-amministrativi. In alcuni casi si sono messe in rilievo difficoltà materiali di messa in opera, in altri è stata la concertazione fra diversi soggetti a rappresentare il maggiore impedimento. Anche l'armonizzazione fra le attività promosse dal

progetto e le attività economiche sul territorio a rappresentato un elemento critico. La gestione di alcuni servizi sono stati infine risolti con non poche difficoltà.

I modelli di gestione

Per quanto riguarda **l'integrazione** con il **tessuto economico**, le infrastrutture e gli allestimenti realizzati, sono stati in generale messi a disposizione degli operatori specifici come guide, accompagnatori, istruttori di MTB ecc. . In alcuni casi è stata curata la relazione con prodotti direttamente correlati alle attività promosse all'interno del progetto, come la filiera della lana merinos e I piatti gastronomici con prodotti a km zero. Spesso gli itinerari costruiti con il progetto POT sono stati integrati sulle piattaforme di promozione del territorio e quasi ovunque pubblicizzati dai punti di informazione locali.

I **modelli di gestione** e i **partenariati** individuati per le infrastrutture sono stati costruiti con il coinvolgimento degli enti pubblici sui vari livelli gerarchici: dalle regioni ai dipartimenti fino ai singoli comuni. In alcuni casi sono stati attivati dei **partenariati pubblico-privati** con imprese turistico-ricettive per la gestione congiunta di servizi. In altri il coinvolgimento delle associazioni è stato al cruciale per l'animazione del infrastrutture.

Le **ricadute economiche** su ciascun territorio sono state individuate, generalmente, nel potenziamento dei flussi turistici e di frequentazione e nell'aumento di notorietà e di attrattività. In alcune realtà la concertazione con i soggetti economici è stata avviata fin dalle prime fasi del progetto al fine di garantire l'aderenza dei risultati anche alle aspettative degli stessi soggetti, in altri casi questi sono stati coinvolti in itinere. Le offerte specifiche che hanno riguardato le infrastrutture di progetto e i professionisti direttamente interessati si sono sviluppate spontaneamente a valle della realizzazione. Per alcune realtà il progetto ha stimolato proattivamente gli operatori.

I **benefici attesi** si sintetizzano, per la maggior parte dei casi, nei positivi effetti già accennati per le ricadute economiche. E' tuttavia stata manifestato l'auspicio che i vari progetti possano determinare un tipo di fruizione del territorio legato al turismo dolce, all'ambiente, alla natura e all'armonia con il territorio, la sua cultura e le sue comunità.

La proiezione nel **futuro** per preconizzare **ulteriori interventi** di ampliamento delle realizzazioni ha fatto emergere una buona disposizione dei vari partner a immaginare la progressiva evoluzione e il potenziamento risultati di progetto. In alcuni casi la ricchezza delle realizzazioni e degli allestimenti, ottenuti talvolta anche a grazie ad altri finanziamenti, ha fatto concludere che non si prevedessero ulteriori implementazioni limitandosi a prevederne la semplice manutenzione.

L'immaginare il futuro delle realizzazioni ha fatto in alcuni casi, scattare la volontà e la progettualità di alcuni soggetti.

1.2 Report delle interviste

Nella seguente sezione si riportano i risultati delle interviste e dei sopralluoghi. Per alcuni partner le rubriche simili per tema e trattazione sono state in un unico paragrafo.

In un solo caso non è stato possibile effettuare l'intervista e ci si è limitati alla descrizione del progetto.

Si allega, in calce e per una più facile lettura, la tabella sinottica delle sintesi delle interviste.

Percorsi MTB nel comune di Roisan - Pistes de VTT dans la municipalité de Roisan

PARTENARIATO

Regione autonoma Valle d'Aosta - Dipartimento trasporti e mobilità sostenibile

Soggetto attuatore: Comune di Roisan

IL PROGETTO

Il progetto ha mirato a realizzare un'**infrastrutturazione diffusa** sul territorio a servizio dei fruitori dei percorsi e-bike con allestimento di pannelli informativi, bacheche e colonnine di ricarica.

CARATTERISTICHE DELLE INFRASTRUTTURE

Con il progetto è stata messa in atto la **manutenzione** di alcuni tratti di percorso tramite modesti interventi di drenaggio; sono state posizionate **colonnine di ricarica** nei pressi delle strutture ricettive e il campo sportivo comunale. Sono state realizzate delle "**isole fotovoltaiche**" coperte con rastrelliere e microofficina per piccole riparazioni. Sono stati inoltre messi in opera diverse bacheche e pannelli informativi sul percorso e le attività.

ELEMENTI INNOVATIVI

Elementi di innovazione si riconoscono nelle tecnologie utilizzate [ad esempio nelle isole alimentate da solare fotovoltaico] e nella **logica di diffusione** sul territorio dei servizi proposti.

ELEMENTI REPLICABILI

Le caratteristiche degli interventi, **leggeri e di modesto impatto**, li rendono facilmente replicabili in territori come quello di Roisan dove già esiste una significativa rete di percorsi.

SFIDE PIÙ IMPEGNATIVE

Le difficoltà maggiori riscontrate nell'attuazione del progetto si collocano nelle **tempistiche** ristrette e nel cronoprogramma serrato degli adempimenti amministrativi.

MODELLI DI GESTIONE E MANUTENZIONE

La rete di percorsi sarà gestita dall'amministrazione comunale, mentre le colonnine saranno concesse in **comodato d'uso** alle attività.

FORME DI PARTENARIATO

Il partenariato **pubblico-privato** è stato messo in atto nella **gestione delle infrastrutture di ricarica**: il comune mette a disposizione delle attività commerciali le colonnine elettriche e in cambio gli esercizi interessati forniscono l'energia.

RICADUTE ECONOMICHE E DI IMMAGINE

Le attività attualmente in essere e quelle future potranno godere di una positiva ricaduta in termini di **aumento delle presenze** e di fruizione dei servizi. Alcune attività, come il servizio di noleggio, si sono sviluppate proprio in relazione alla presenza dei percorsi ciclabili e si prevede che potranno derivarne ulteriori benefici.

INCLUSIONE DELLE OPERE IN OFFERTE SPECIFICHE

Attualmente i percorsi di Roisan sono **già inclusi** nelle proposte delle guide naturalistiche e degli accompagnatori MTB e il miglioramento delle infrastrutture potrà contribuire ad ampliare il ventaglio delle offerte.

BENEFICI ATTESI

L'aspettativa è quella di una **migliore visibilità** nel panorama delle offerte territoriali anche in virtù dell'inserimento del progetto in un contesto più ampio e transfrontaliero.

INTERVENTI PREVISTI IN FUTURO

Nuovi interventi potranno riguardare il collegamento dei percorsi con i comuni limitrofi in modo da **ampliare l'offerta** e la promozione di alcuni siti particolari con **allestimenti artistici** legati alla cultura locale.

Sentieri selvaggi: percorso escursionistico circolare - Sentiers sauvages: randonnée circulaire

PARTENARIATO

Regione autonoma Valle d'Aosta - Dipartimento risorse naturali e corpo forestale.

Regione Piemonte - Struttura Offerta Turistica e Sportiva dell'Assessorato Cultura, Turismo e Sport, in collaborazione con il Settore Sviluppo della montagna e cooperazione transfrontaliera.

IL PROGETTO

Il progetto POT Sentieri Selvaggi ha permesso di realizzare un **anello di circa 73 km** su sentieri escursionistici che interessano sei comuni egualmente ripartiti fra la Valle d'Aosta e il Piemonte. L'itinerario, da percorrere in più giorni, si sviluppa su territori di media montagna e non troppo impegnativi.

CARATTERISTICHE DELLE INFRASTRUTTURE

Le caratteristiche salienti del progetto si riconducono agli interventi materiali che hanno comportato la posa di **segnaletica** verticale e orizzontale e il **ripristino dei sentieri esistenti** che, nelle parti alte del circuito, è consistito nel ritracciamento completo su tratti ormai scomparsi. Nei segmenti più in basso le opere si sono limitate al semplice recupero del piano di calpestio.

ELEMENTI INNOVATIVI

Fra gli elementi di innovazione si possono citare la **metodologia di lavoro**, che ha visto il fattivo coordinamento fra due regioni nel realizzare un progetto congiunto, e l'adozione di un sistema di **segnaletica comune** pur mantenendo per ciascun territorio la specifica impostazione cromatica e la riconoscibilità [bianco e rosso l'una, giallo l'altra].

ELEMENTI REPLICABILI

La replicabilità del progetto può quindi riconoscersi nella diffusione di un **modello di intervento** che promuova interconnessione di itinerari a cavallo fra un territorio e un altro.

SFIDE PIÙ IMPEGNATIVE

Le difficoltà maggiori sono emerse nella ricerca delle **tracce non più riconoscibili** dei tratti di sentiero delle aree in quota; il recupero della vecchia cartografia e l'utilizzo dei moderni sistemi GPS hanno consentito di orientarsi per individuare i riscontri materiali sul terreno. Allo stesso tempo gli **aspetti burocratici** hanno creato difficoltà e freni che hanno reso difficile l'avvio del processo.

MODELLI DI GESTIONE E MANUTENZIONE

Una parte dei sentieri del circuito ricade, in Valle d'Aosta, nei percorsi locali che sono gestiti e mantenuti dal **Comune**; un'altra parte, coincidente con l'Alta Via n° 2 è invece di competenza della **Regione** autonoma Valle d'Aosta. Sul versante piemontese l'itinerario è stato inserito nella rete regionale dei percorsi escursionistici, il che permette accordi con gli altri **enti pubblici** del territorio per la manutenzione e il presidio delle infrastrutture.

FORME DI PARTENARIATO

Il partenariato sussiste fra gli **enti pubblici** interessati: i sei comuni interessati, la Regione autonoma Valle d'Aosta, la Regione Piemonte e gli altri enti del territorio.

RICADUTE ECONOMICHE E DI IMMAGINE

Sentieri Selvaggi comporterà positive ricadute sulle attività degli operatori della montagna e sulle aziende di fondovalle, poiché la maggior presenza di escursionisti su questi territori, normalmente poco frequentati, genererà un **aumento** sensibile **degli indotti** turistici.

INCLUSIONE DELLE OPERE IN OFFERTE SPECIFICHE

L'itinerario è aperto a chiunque e, pertanto, i **professionisti** interessati come le guide di alta montagna ed escursionistiche possono inserire Sentieri Selvaggi nelle **loro offerte**. L'anello inoltre è stato inserito nel portale *Piemontescape* che promuove le attività outdoor, ciò che consente anche agli operatori turistici di costruire pacchetti specifici. L'offerta è stata promossa anche all'interno del portale *visitpiemonte Outdoor OFF* [frutto di un altro progetto di cooperazione].

PROFESSIONISTI DELL'OUTDOOR

I professionisti che operano in montagna potranno proporre i loro servizi ai turisti che frequenteranno il circuito.

BENIFICI ATTESI

L'**aumento di flussi turistici** in aree relativamente poco frequentate potrà rappresentare una ricaduta estremamente positiva. Inoltre l'offerta stimolata è orientata a un **turismo dolce**, rispettoso dei luoghi e della natura, in armonia con le comunità e i territori, in linea con gli orientamenti di sviluppo di queste realtà.

INTERVENTI PREVISTI IN FUTURO

Nell'immediato futuro **non sono previsti** nuovi interventi se non per quanto riguarda la comunicazione e la promozione congiunta fra le due regioni. Si potranno ipotizzare tuttavia implementazioni dei percorsi per **creare delle varianti** agli itinerari già materializzati. Il territorio stesso dovrà imparare a valorizzare le sue ricchezze rendendosi protagonista nell'evoluzione futura delle offerte.

Ciclovia Valle di Champorcher e Val Soana - Piste cyclable Vallée de Champorcher et Val Soana

PARTENARIATO

Regione autonoma Valle d'Aosta - Dipartimento trasporti e mobilità sostenibile
soggetto attuatore: Comune Pontboset.

IL PROGETTO

Il progetto ha consentito di realizzare una ciclovia nella parte medio-alta della vallata, a partire dal capoluogo di Pontboset per raggiungere il comune di Champorcher e affacciarsi sulla Val Soana in corrispondenza del col Laris. Il percorso ha sfruttato la viabilità esistente di volta in volta rappresentata da strade poderali, mulattiere e sentieri.

CARATTERISTICHE DELLE INFRASTRUTTURE

Il percorso si sviluppa lungo la valle per circa **22 km**, con un dislivello importante, a partire dagli 800 m s.l.m. del capoluogo fino ai 2500 metri del col Laris. La ciclovia è stata allestita con **stazioni per la ricarica** in diversi punti del tracciato fino al punto più in alto in corrispondenza del colle. Gli interventi hanno previsto anche la messa in opera di **segnaletica** e **pannelli informativi** con indicazioni sul tracciato e micro officine per piccole riparazioni.

ELEMENTI INNOVATIVI

L'innovazione del progetto risiede principalmente nella **visione** che lo ha reso possibile: nessuno avrebbe immaginato possibile, anche solo pochi anni orsono, un'iniziativa così ambiziosa. Dal punto di vista delle tecnologie si può segnalare un'innovativa **stazione di ricarica** alimentata da fonti **rinnovabili** nei pressi del rifugio Dondena.

ELEMENTI REPLICABILI

Il progetto ha comportato interventi relativamente poco invasivi e orientati alla valorizzazione dell'esistente; pertanto è una iniziativa **facilmente adattabile** e replicabile anche in altri contesti.

SFIDE PIÙ IMPEGNATIVE

La difficoltà maggiore si è manifestata nella **tempistica** a disposizione dell'Amministrazione per completare il ciclo di realizzazione dell'opera. Nonostante si trattasse di utilizzare percorsi già esistenti, i lavori hanno comportato **opere** di sistemazione **impegnative a quote elevate**, con una stagione utile per i lavori relativamente breve.

MODELLI DI GESTIONE E MANUTENZIONE

La gestione della ciclovia deve **ancora essere immaginata**; per il momento l'itinerario sarà presidiato e mantenuto dell'ente pubblico. Tuttavia non è escluso che, a valle di un ripensamento dei modelli organizzativi, potrà essere coinvolto anche un soggetto privato.

FORME DI PARTENARIATO

Per il momento non si è attivata alcuna forma di partenariato, ma in futuro potrà essere istituito un accordo **pubblico-privato** con operatori del settore per la gestione delle infrastrutture.

RICADUTE ECONOMICHE E DI IMMAGINE

La ciclovia potrà migliorare l'**attrattività delle località** e potenzierà la visibilità dei territori interessati, anche in previsione di eventuali estensioni delle tratte.

INCLUSIONE DELLE OPERE IN OFFERTE SPECIFICHE

La ciclovia è a disposizione del pubblico e dei professionisti del settore, pertanto essa potrà essere inserita in **offerte di visita guidata** e di **pacchetti** con accompagnamento dedicato da proporre sul mercato dell'offerta turistica.

PROFESSIONISTI DELL'OUTDOOR

I vari profili dei **professionisti della montagna** legati al cicloturismo potranno proporre i loro servizi ai turisti che frequenteranno il circuito.

BENEFICI ATTESI

Si prevede, nel prossimo futuro, l'aumento dell'attrattiva dei territori interessati e un conseguente **aumento degli arrivi** e delle **presenze**. Inoltre l'infrastruttura qualificherà

ulteriormente l'offerta, poiché sottende esperienze legate alla scoperta dell'ambiente, della natura e del territorio.

INTERVENTI PREVISTI IN FUTURO

La ciclovia non prevede, nell'immediato, ulteriori opere. Tuttavia vi è l'interesse, manifestato dai territori adiacenti, di **implementare ulteriori tratte** sia a monte, verso Cogne e il Piemonte, sia in basso, per collegare il fondovalle e il forte di Bard.

Anello cicloturistico transfrontaliero VIALPS - Boucle cyclo transfrontalière VIALPS

PARTENARIATO

Regione Piemonte - Struttura Offerta Turistica e Sportiva dell'Assessorato Cultura, Turismo e Sport, in collaborazione con il Settore Sviluppo della montagna e cooperazione transfrontaliera
soggetto attuatore: Consorzio Alta Valle di Susa

Conseil Départemental de Savoie (CD73)

soggetto attuatore: Syndicat du Pays Maurienne

IL PROGETTO.

L'intervento è finalizzato alla valorizzazione di un circuito cicloturistico ad anello e delle sue varianti su un percorso transfrontaliero denominato "ViAlps," tra Savoie, Piemonte e le Hautes-Alpes. L'itinerario, lungo circa 220 km, interessa una serie di colli come il Moncenisio, il Monginevro, il Lautaret e il Galibier, alcuni dei quali famosi per essere tappe del Tour de France e del Giro d'Italia.

CARATTERISTICHE DELLE INFRASTRUTTURE

Fra le **caratteristiche** più interessanti vi è, in prima battuta, la fattiva **collaborazione** fra i soggetti coinvolti in un **progetto comune**, finalizzato principalmente a rispondere alle richieste di un pubblico di **ciclisti esperti** e di **cicloturisti**. Il percorso è stato oggetto di interventi relativamente modesti che hanno riguardato la sua **riconoscibilità** attraverso la messa in opera di specifica **segnaletica**.

ELEMENTI INNOVATIVI

Un elemento **innovativo** del progetto è stata la realizzazione in quota di **aree di sosta** per ciclisti, siti specifici dove poter **ricaricare le batterie** delle e-bike e **riposare**, apprezzando il **territorio** e il **paesaggio**. Fra gli aspetti di innovazione si possono citare anche le azioni di **animazione territoriale** e la creazione di **pacchetti turistici** transfrontalieri.

ELEMENTI REPLICABILI

In futuro il progetto ViAlps potrà essere **replicato**, per quanto attiene gli aspetti di infrastrutturazione, nelle **aree di sosta**; nell'ambito dell'organizzazione per le pratiche di **concertazione e collaborazione** fra i diversi partner coinvolti e, infine, per il **protocollo di accoglienza** dei turisti.

SFIDE PIÙ IMPEGNATIVE

Fra gli elementi di **criticità** più sfidanti si possono annoverare i "freni" burocratici e la difficoltà di **far dialogare** e trovare una soluzione condivisa da **tutti i soggetti** coinvolti.

MODELLI DI GESTIONE E MANUTENZIONE E FORME DI PARTENARIATO

Il progetto ha comportato il **coinvolgimento** delle **collettività locali** come i Comuni, le comunità di Comuni o le Comunità montane. Inoltre, per i **servizi** al cicloturista, sono stati sollecitati anche **soggetti privati**. Il circuito è stato inserito nella **rete** piemontese dei percorsi escursionistici che prevede **impegni** precisi nella sua manutenzione e nella gestione.

RICADUTE ECONOMICHE E DI IMMAGINE

ViAlps comporterà significative **ricadute economiche** sui territori interessati, generate dall'aumento del **numero di cicloturisti**, non soltanto sportivi, ma anche viaggiatori con la bicicletta.

INCLUSIONE DELLE OPERE IN OFFERTE SPECIFICHE

Gli operatori turistici possono inserire gli itinerari del progetto in **pacchetti chiavi in mano** rivolti ai cicloturisti. ViAlps sarà inserito, insieme alle offerte specifiche, nei principali **portali di promozione** [es. Piemontescape] e nei piani di promozione a corto raggio.

PROFESSIONISTI DELL'OUTDOOR

I vari profili dei **professionisti** della montagna legati al cicloturismo potranno proporre i loro servizi ai turisti che frequenteranno il circuito.

BENEFICI ATTESI

Oltre alla **presa di coscienza** delle proprie potenzialità, il territorio potrà imparare a mettersi in gioco e a **valorizzare le proprie risorse** sui mercati turistici.

INTERVENTI PREVISTI IN FUTURO

I prossimi interventi legati al progetto verteranno sulla **comunicazione** al grande pubblico enfatizzando la particolarità dell'itinerario, percorso dal Tour de France e dal Giro d'Italia.

Valorizzazione sito Boscodon – Morgon sull'itinerario transfrontaliero della Via Alta - Valorisation du site de Boscodon – Morgon sur la route transfrontalière de la Via Alta

PARTENARIATO

Département des Hautes-Alpes (CD05).

IL PROGETTO

Il progetto interviene su una località collocata sul percorso della Via Alta, itinerario di pellegrinaggio storico che collega Arles a Torino. Il sito di Boscodon è intensamente frequentato per la famosa abbazia, ma anche per le opportunità escursionistiche, pedonali ed equestri, di mountain bike, di scalata e parapendio.

CARATTERISTICHE DELLE INFRASTRUTTURE

Gli interventi hanno riguardato lavori di riabilitazione dei **sentieri** del massiccio del Morgon, la sistemazione di **aree di osservazione** accessibili a soggetti con difficoltà motorie [*fontaine de l'ours*]; la revisione della **segnaletica** sugli itinerari, l'allestimento di infrastrutture di accoglienza come i servizi a secco [**toilettes sèches**]; la messa in opera di **pannelli** di interpretazione paesaggistica con linea grafica dedicata e, infine, la realizzazione di un punto di osservazione in quota [*rose des vents*].

ELEMENTI INNOVATIVI

Gli elementi di innovazione si possono identificare nella **cooperazione locale e transnazionale**, con il coinvolgimento di molteplici livelli decisori [amministrazioni comunali, corpo forestale, parco, ecc.]; la rosa dei venti [punto di osservazione]; la determinazione di modalità di orientamento sul sentiero degli escursionisti per impedirne divagazioni; i **servizi a secco** con compostaggio istantaneo.

ELEMENTI REPLICABILI

L'intervento potrà essere replicato nelle sue modalità di recupero e di rinaturalizzazione delle aree degradate [risistemazione dei sentieri e gestione delle acque superficiali]; nella riproposizione delle *toilettes sèches* e nell'identità grafica.

SFIDE PIÙ IMPEGNATIVE

Gli elementi di maggiore criticità sono stati la concertazione e la presa in carico di tutti i bisogni e delle istanze dei soggetti coinvolti [es. pastori].

MODELLI DI GESTIONE E MANUTENZIONE

La comunità dei comuni, a valle della realizzazione da parte del dipartimento, prenderà in carico la gestione degli interventi.

FORME DI PARTENARIATO

Non ci sarà alcun partenariato pubblico/privato, la gestione sarà esclusivamente pubblica.

RICADUTE ECONOMICHE E DI IMMAGINE

Le ricadute economiche e di immagine si individuano nel **miglioramento dell'attrattività** della destinazione, anche se è già intensamente frequentata.

INCLUSIONE DELLE OPERE IN OFFERTE SPECIFICHE

Le infrastrutture sono veicolate dall'**ufficio del turismo** e dalle associazioni delle **guide di media montagna** che le propongono nelle loro offerte.

PROFESSIONISTI DELL'OUTDOOR

I professionisti della montagna potranno includere nelle loro offerte la fruizione dei siti e delle infrastrutture realizzate nell'ambito del progetto.

BENIFICI ATTESI

La valorizzazione dei siti e delle infrastrutture ne comporterà il miglioramento di immagine e dell'attrattività, generando positive ricadute anche sulle attività economiche interessate.

INTERVENTI PREVISTI IN FUTUROÂ

Non sono previste nuove opere sul sito di Boscodon, ma i medesimi interventi saranno replicati in altre località del dipartimento [es. Grand Col].

Percorso pedonale GR®69 La Routo ® - Sentier piétonnier GR®69 La Routo ®

PARTENARIATO

Conseil Départemental des Alpes de Haute-Provence (CD04)

IL PROGETTO

Il progetto ha consentito il recupero e la promozione dell'itinerario de La Routo®, un percorso di transumanza fra la Francia e l'Italia, tramite interventi sulla segnaletica, l'allestimento di pannelli illustrativi nei principali centri attraversati e di pannelli di interpretazione in luoghi particolarmente significativi.

CARATTERISTICHE DELLE INFRASTRUTTURE

L'itinerario si svolge su **540 km** fra Arles e Borgo San Dalmazzo di cui una parte è stata integralmente ricostruita con la messa in opera della segnaletica e la realizzazione di pannelli informativi e di interpretazione. Il percorso, pedonale ed equestre, è incluso nella rete GR [*Grande Randonnée*] e segue strade e sentieri preesistenti che sono stati adeguati agli standard del *Chemin de Grande Randonnée pédestre* anche per la fruizione a cavallo.

ELEMENTI INNOVATIVI

Fra gli elementi di innovazione del progetto si può citare l'impostazione di **itinerario esperienziale** del percorso, ottenuto dal continuo contatto con le mandrie e il paesaggio, ma anche dalla valorizzazione della filiera economica che sottende [es. i prodotti vestiari e la ristorazione].

ELEMENTI REPLICABILI

Il progetto potrà essere replicato, oltre che nelle dinamiche di collaborazione fra i partner, nei suoi aspetti di veicolazione della **ricchezza culturale** dei territori attraversati.

SFIDE PIÙ IMPEGNATIVE

La difficoltà principale è stata quella di **armonizzare l'utilizzo turistico** degli itinerari con quelli professionali dell'**utilizzo pastorale**; i percorsi hanno dovuto essere studiati approfonditamente proprio per permettere la coesistenza di questi due ambiti e per consentirne un incontro proficuo senza reciproco imbarazzo.

MODELLI DI GESTIONE E MANUTENZIONE

Per quanto riguarda la gestione, la federazione francese di percorsi pedestri si occupa della segnaletica orizzontale e della manutenzione ordinaria; il Dipartimento si occupa invece della segnaletica lungo tutto il percorso.

FORME DI PARTENARIATO

Il partenariato pubblico/privato si sviluppa tramite il coinvolgimento delle associazioni [es. *la Maison de la transhumance*], le quali hanno l'obiettivo di **animare l'itinerario** de La Routo®; inoltre, per quanto riguarda il partenariato pubblico, la manutenzione della segnaletica è garantita dalla collaborazione fra la Federazione francese di percorsi pedestri e il Dipartimento.

RICADUTE ECONOMICHE E DI IMMAGINE

Per le ripercussioni economiche e di immagine, La Routo® porterà alla valorizzazione sul territorio di un tipo di **turismo lento**, legato allo **sviluppo sostenibile** e alla fruizione **esperienziale** degli sport all'aria aperta e della cultura della pastorizia.

INCLUSIONE DELLE OPERE IN OFFERTE SPECIFICHE

Il progetto si è caratterizzato per l'integrazione in offerte specifiche come, ad esempio, la promozione della filiera economica dell'allevamento nella produzione di **tessuti** [linea di abbigliamento con lana merinos] e della **ristorazione** con i piatti proposti lungo il percorso con prodotti locali [l'assiette de La Routo®].

PROFESSIONISTI DELL'OUTDOOR

Gli accompagnatori di montagna e le guide di mountain-bike potranno proporre **itinerari tematici** sia su La Routo®, sia su percorsi ad essa collegati, in modo da accogliere anche la domanda di programmi più brevi.

BENIFICI ATTESI

Oltre alla valorizzazione del territorio e delle filiere coinvolte gli interventi di progetto potranno contribuire a rendere La Routo® un itinerario imprescindibile nel panorama dei percorsi culturali europei.

INTERVENTI PREVISTI IN FUTURO

Non sono previsti ulteriori interventi, se non la manutenzione del percorso. Per quanto riguarda l'**animazione**, le associazioni e *la Maison de la transhumance* in particolare proporranno svariate azioni di valorizzazione dell'itinerario.

Sito multipratica sportiva, fortezza di Tournoux - Site sportif multi-pratique, Fort de Tournoux

PARTENARIATO

Conseil Départemental des Alpes de Haute-Provence (CD04)

IL PROGETTO

Il progetto ha consentito di realizzare un **sito multipratica** per gli sport *outdoor* a valle del forte di Tournoux, su una spianata preesistente e strategica per l'offerta di attività all'aperto di tutta la vallata dell'Ubaye.

CARATTERISTICHE DELLE INFRASTRUTTURE

Il sito prevede innanzitutto un **parcheggio** per auto e camper, dei **servizi igienici** [*toilettes sèches*], aree allestite per consentire lo sbarco delle attività di fiume [kayak e rafting] e **zone picnic** e di relax. Per i bambini sono messi a disposizione giochi che consentono di scoprire gli sport all'aria aperta [piccolo percorso MTB, arrampicata, *orienteering*].

ELEMENTI INNOVATIVI

L'innovazione si può individuare nella **funzione** stessa dell'area, intesa come **luogo di partenza** per le attività sportive all'aria aperta [escursione, ciclismo e MTB, ma anche arrampicata e sport di fiume]; per quanto riguarda le infrastrutture, i servizi igienici a secco rappresentano l'elemento più innovativo.

ELEMENTI REPLICABILI

Fra i temi replicabili del progetto in altri luoghi del Dipartimento vi è l'affiancamento della proposta delle **pratiche sportive** a quelle di fruizione del patrimonio **storico-architettonico**.

SFIDE PIÙ IMPEGNATIVE

Fra le maggiori sfide affrontate, la prima è stata l'**area** di intervento stessa, incolta e interessata da baraccamenti, con parecchie macerie da smaltire; inoltre i **servizi igienici**, con le loro

esigenze di gestione e presidio, hanno richiesto particolare impegno per individuare le soluzioni organizzative adeguate.

MODELLI DI GESTIONE E MANUTENZIONE

La comunità dei comuni, affiancata all'associazione per la valorizzazione del patrimonio che gestisce lo chalet per le informazioni, il comune di riferimento e, infine, il Dipartimento hanno dovuto trovare un equilibrio per gestire con la migliore efficienza il sito e le attrezzature [ad. es. i servizi a secco che necessitano di presidio e manutenzione]

FORME DI PARTENARIATO

Il **multipartenariato pubblico** per la gestione dell'infrastruttura è ancora in fase di costituzione; la comunità dei comuni, proprietaria dell'area, deve relazionarsi con tutti gli altri soggetti che, a vario titolo, sono coinvolti nel progetto appena realizzato.

RICADUTE ECONOMICHE E DI IMMAGINE

Sono stati organizzati **incontri** fra i **soggetti pubblici** coinvolti e i soggetti economici **privati** interessati per fare in modo che il sito multipratica della fortezza di Tournoux rispondesse alle loro esigenze professionali e contribuisse a rendere più efficaci le loro proposte turistiche e commerciali.

INCLUSIONE DELLE OPERE IN OFFERTE SPECIFICHE

L'offerta promossa dal sito è stata integrata, ciascuno per il proprio ambito, nelle proposte veicolate da **professionisti dell'outdoor**, come le guide di montagna, le associazioni sportive di MTB e di ciclismo e gli operatori degli sport di fiume. Inoltre, i prodotti di un caseificio locale è stato valorizzato nei percorsi di orientamento e fruizione del territorio.

BENEFICI ATTESI

Il progetto è stato concepito per essere una vera e propria vetrina del territorio in una posizione strategica per l'accesso a itinerari a lunga percorrenza [GR56] e di interesse locale e dove sono proposte le migliori opportunità del territorio in modo tale che il visitatore possa sentirsi accolto al meglio e massimizzare le **ricadute turistiche**.

INTERVENTI PREVISTI IN FUTURO

Il sito è stato collaudato pochi mesi fa e ha potuto essere utilizzato per un'intera estate. Da questa **prima sperimentazione** sono emersi alcuni elementi critici come, ad esempio, la scarsa separazione delle aree di sosta dalle altre, elementi sui quali si interverrà per migliorarne la fruizione.

Ripristino dei sentieri delle Gorges de Daluis - Restauration des sentiers des Gorges de Daluis

PARTENARIATO

Conseil Départemental des Alpes-Maritimes (CD06)

IL PROGETTO

Il progetto si è focalizzato sul **recupero e il restauro di sentieri** degradati nell'area delle *Gorges de Daluis* su un itinerario di grande interesse paesaggistico e caratterizzato da allestimenti che ne valorizzano la fruizione, come punti panoramici e un'area destinate a bivacco.

CARATTERISTICHE DELLE INFRASTRUTTURE

Sul percorso, che si sviluppa per circa 25 km, sono stati realizzati **interventi di recupero** e rimessa in pristino di muri, gradini, passaggi e canalizzazioni per lo smaltimento delle acque, passerelle.

ELEMENTI INNOVATIVI

L'innovazione non è stata perseguita specificamente in questo progetto; ci si è orientati piuttosto al **recupero delle tecniche tradizionali**, come l'utilizzo della pietra a secco, in modo da valorizzare l'**autenticità** di questa infrastruttura nei suoi caratteri originali.

ELEMENTI REPLICABILI

Un elemento di interesse per la replicazione si colloca sul piano della **tipologia del percorso**: un itinerario non troppo impegnativo con l'allestimento specifico di un'area destinata al **bivacco** e una collocazione strategica dal punto di vista paesaggistico.

SFIDE PIÙ IMPEGNATIVE

Durante la realizzazione le difficoltà maggiori sono emerse nelle **condizioni di intervento** all'interno della riserva delle *Gorges de Daluis*, con **vincoli operativi** dovuti alla tutela ambientale piuttosto stringenti; inoltre il **pietrame** utilizzato è stato estratto in particolari aree e ha dovuto essere elitrasmportato fino ai siti di lavorazione.

MODELLI DI GESTIONE E MANUTENZIONE

Il percorso è garantito e gestito dal Dipartimento che è in grado di intervenire puntualmente attraverso imprese specializzate che lavorano sulla manutenzione, la segnaletica e il ripristino delle infrastrutture.

FORME DI PARTENARIATO

La gestione è interamente pubblica e in capo al Dipartimento, senza altri coinvolgimenti.

RICADUTE ECONOMICHE E DI IMMAGINE

A valle del recupero del sentiero, *Les Gorges de Daluis* beneficeranno di importanti ricadute in termini di **notorietà** anche per la relativa facilità del percorso e la disponibilità del bivacco intermedio.

INCLUSIONE DELLE OPERE IN OFFERTE SPECIFICHE

I circuiti di viabilità pedonali sono inclusi nel piano del Dipartimento di itinerari di passeggiate ed escursioni e sono pertanto compresi nelle offerte di visita del territorio.

PROFESSIONISTI DELL'OUTDOOR

L'offerta escursionistica è a disposizione del pubblico e dei professionisti della montagna che possono fruirne liberamente, tenuto conto dei limiti e dei vincoli derivanti dalla tutela ambientale dell'area protetta.

BENIFICI ATTESI

Si prevedono ricadute positive sulla **promozione del territorio** in particolare per quanto riguarda la balconata delle *Gorges de Daluis* e le infrastrutture ivi realizzate.

INTERVENTI PREVISTI IN FUTURO

Su questo progetto e nell'area sono già state investite risorse considerevoli e, pertanto, non sono previsti nuovi interventi.

Tratto della Ciclovia Tirrenica - Tronçon de la piste à vélo tyrrhénienne

PARTENARIATO

Regione Liguria

IL PROGETTO

Il progetto POT ha permesso di sviluppare lo studio di fattibilità del percorso ciclopedonale che sostituirà la linea ferroviaria litoranea dismessa. Il tratto, che si snoda per circa 20 km attraverso i comuni da Imperia fino ad Andora, consentirà di estendere il “Parco costiero del ponente ligure”, un itinerario di grande valore paesaggistico e di estremo interesse turistico.



Partner	Progetto	Descrizione	Caratteristiche	Elementi innovativi	Replicazione e disseminazione	Side e criticità	Modelli di gestione	Gestione dell'infrastruttura	Parternariato	Ricadute economiche/immagine	Integrazione con il contesto economico	Coivolgimento operatori specifici	Benefici previsti	Futuro
RAVA - Roisan	Roisan	Il progetto ha mirato a realizzare un'infrastrutturazione diffusa sul territorio a servizio dei fruitori dei percorsi e-bike.	E' stata operata una manutenzione di alcuni tratti del percorso con modesti interventi di drenaggio; sono inoltre state posizionate delle colonnine di ricarica nei pressi delle strutture ricettive e presso il campo sportivo comunale, e sono state previste delle isole fotovoltaiche con rastrelliere coperte.	Elementi di innovazione si riconoscono nelle tecnologie proposte [ad esempio nelle isole alimentate da solare fotovoltaico] e nella logica di diffusione sul territorio dei servizi proposti.	Le caratteristiche degli interventi, leggeri e di modesto impatto, li rendono facilmente replicabili in territori come quello di Roisan dove esiste una significativa rete di percorsi.	Le difficoltà maggiori riscontrate nella realizzazione del progetto si collocano nelle tempistiche ristrette e nello strettissimo cronoprogramma.	La rete di percorsi sarà gestita dall'amministrazione comunale mentre le colonnine saranno concesse in comodato d'uso alle attività.	Il partenariato pubblico-privato è stato attivato con la gestione delle infrastrutture di ricarica, nella quale il comune mette a disposizione le colonnine in uso alle attività che contribuiscono fornendo l'energia per le ricariche.	Attualmente i percorsi di Roisan sono già inclusi nelle proposte delle guide naturalistiche e dagli accompagnatori MTB.	L'aspettativa è quella di una migliore visibilità nel panorama delle offerte territoriali anche in virtù dell'inserimento del progetto in un contesto più ampio e transfrontaliero.	Nuovi interventi potranno riguardare l'apertura dei percorsi verso i comuni limitrofi in modo da ampliare l'offerta e promuovere alcuni siti particolari con allestimenti artistici legati alla cultura locale.			
RAVA - Regione Piemonte	Sentieri Selvaggi	Il progetto POT Sentieri Selvaggi ha permesso di realizzare un anello di circa 73 km su sentieri escursionistici che interessano sei comuni egualmente ripartiti fra la Valle d'Aosta e il Piemonte. L'itinerario, da percorrere in più giorni si sviluppa su territori di media montagna e non troppo impegnativi.	Le caratteristiche salienti del progetto si riconducono agli interventi materiali che hanno comportato la posa di segnaletica verticale e orizzontale e il ripristino dei sentieri esistenti che, nelle parti alte del circuito, è costituito nel ritracciamento completo su tratti ormai scomparsi. Nei segmenti più in basso le opere si sono limitate al semplice recupero del piano di calpestio.	Fra gli elementi di innovazione si possono citare la metodologia di lavoro, che ha visto il fattivo coordinamento fra due regioni nel realizzare un progetto congiunto, e l'adozione di un sistema di segnaletica comune pur mantenendo per ciascun territorio la specifica impostazione cromatica e la riconoscibilità (bianco e rosso l'uno, giallo l'altra).	La replicabilità del progetto può quindi riconoscersi nella diffusione di un modello di intervento che promuova interconnessione di itinerari a cavallo fra un territorio e un altro.	Le difficoltà maggiori sono emerse nella ricerca delle tracce non più riconoscibili dei tratti di sentiero delle aree in quota; il recupero della vecchia cartografia o l'utilizzo dei moderni sistemi GPS hanno consentito di orientarsi per individuare i ricorsi materiali sul terreno. Allo stesso tempo gli aspetti burocratici hanno creato difficoltà e freni che hanno reso difficile l'avvio del processo	Una parte dei sentieri del circuito ricade, in Valle d'Aosta, nei percorsi locali che sono gestiti e mantenuti dal Comune; un'altra parte, coincidente con l'Alta Via n° 2 è invece di competenza della Regione autonoma Valle d'Aosta. Sul versante piemontese l'itinerario è stato inserito nella rete regionale dei percorsi escursionistici, il che permette accordi con gli altri enti pubblici del territorio per la manutenzione e il presidio delle infrastrutture.	Il partenariato sussiste fra gli enti pubblici interessati: i sei comuni interessati, la Regione autonoma Valle d'Aosta, la Regione Piemonte e gli altri enti del territorio.	Sentieri Selvaggi comporterà positive ricadute sulle attività degli operatori della montagna e sulle aziende di fondovalle, poiché la maggior presenza di escursionisti su questi territori, normalmente poco frequentati, genererà un aumento sensibile degli indotti turistici.	L'itinerario è aperto a chiunque e, pertanto, i professionisti interessati come le guide di alta montagna ed escursionistiche possono inserire Sentieri Selvaggi nelle loro offerte. L'anello inoltre è stato inserito nel portale Piemontescapae che promuove le attività outdoor, ciò che consente anche agli operatori turistici di costruire pacchetti specifici. L'offerta è stata promossa anche all'interno del portale visitpiemonte Outdoor OFF [frutto di un altro progetto di cooperazione].	I professionisti che operano in montagna potranno proporre i loro servizi ai turisti che frequenteranno il circuito.	L'aumento di flussi turistici in aree relativamente poco frequentate potrà rappresentare una ricaduta estremamente positiva. Inoltre l'offerta stimolata è orientata a un turismo dolce, rispettoso dei luoghi e della natura, in armonia con le comunità e i territori, in linea con gli orientamenti di sviluppo di queste realtà.	Nell'immediato futuro non sono previsti nuovi interventi se non per quanto riguarda la comunicazione e la promozione congiunta fra le due regioni. Si potranno ipotizzare tuttavia implementazioni dei percorsi per creare delle varianti agli itinerari già materializzati. Il territorio stesso dovrà imparare a valorizzare le sue ricchezze rendendosi protagonista nell'evoluzione futura delle offerte.	
RAVA - Pontboët	Ciclavia Valle di Champorcher e Val Soana	Il progetto ha consentito di realizzare una ciclavia nella parte medio-alta della vallata, a partire dal capoluogo di Pontboët per raggiungere il comune di Champorcher e affacciarsi sulla Val Soana in corrispondenza del col Laris. Il percorso ha sfruttato la viabilità esistente di volta in volta rappresentata da strade poderali, mulattiere e sentieri.	Il percorso si sviluppa lungo la valle per circa 22 km, con un dislivello importante, a partire dagli 800 m s.l.m. del capoluogo fino ai 2500 metri del col Laris. La ciclavia è stata allestita con stazioni per la ricarica in diversi punti del tracciato fino al punto più in alto in corrispondenza delle colle. Gli interventi hanno previsto anche la messa in opera di segnaletica e pannelli informativi con indicazioni sul tracciato e micro officine per piccole riparazioni.	L'innovazione del progetto risiede principalmente nella visione che lo ha reso possibile: nessuno avrebbe immaginato possibile, anche solo pochi anni orsono, un'iniziativa così ambiziosa. Dal punto di vista delle tecnologie si può segnalare un'innovativa stazione di ricarica alimentata da fonti rinnovabili nei pressi del rifugio Dondein.	Il progetto ha comportato interventi relativamente poco invasivi e orientati alla valorizzazione dell'esistente; pertanto è un'iniziativa facilmente adattabile e replicabile anche in altri contesti.	La difficoltà maggiore si è manifestata nella tempestività a disposizione dell'Amministrazione per completare il ciclo di realizzazione dell'opera. Nonostante si trattasse di utilizzare percorsi già esistenti, i lavori hanno comportato opere di sistemazione impegnative a quote elevate, con una stagione utile per i lavori relativamente breve.	La gestione della ciclavia deve ancora essere immaginata; per il momento l'itinerario sarà presidiato e mantenuto dall'ente pubblico. Tuttavia non è escluso che, a valle di un ripensamento dei modelli organizzativi, potrà essere coinvolto anche un soggetto privato.	Per il momento non si è attivata alcuna forma di partenariato, ma in futuro potrà essere istituito un accordo pubblico-privato con operatori del settore per la gestione delle infrastrutture.	La ciclavia potrà migliorare l'attrattività delle località e potenzierà la visibilità dei territori interessati, anche in previsione di eventuali estensioni delle tratte.	Si prevede, nel prossimo futuro, l'aumento dell'attrattività dei territori interessati e un conseguente aumento degli arrivi e delle presenze. Inoltre l'infrastruttura qualificata ulteriormente l'offerta, poiché sottende esperienze legate alla scoperta dell'ambiente, della natura e del territorio.	I vari profili dei professionisti della montagna legati al cicloturismo potranno proporre i loro servizi ai turisti che frequenteranno il circuito.	La ciclavia non prevede, nell'immediato, ulteriori opere. Tuttavia vi è interesse, manifestato dai territori adiacenti, di implementare ulteriori tratte sia a monte, verso Cogne e il Piemonte, sia in basso, per collegare il fondovalle e il forte di Bard.		
CD 73 - Piemonte	Valps	Il progetto è finalizzato alla valorizzazione di un circuito ad anello cicloturistico e delle sue varianti su un percorso transfrontaliero denominato "Valps" tra Savoie, Piemonte e le Hautes-Alpes. L'itinerario, che si svolge in un circuito di circa 220 km, interessa una serie di colli come il Moncenisio, il Monginevro, il Lautaret e il Galibier, alcuni dei quali famosi per essere tappe del Tour de France e del Giro d'Italia.	Fra le caratteristiche più interessanti vi è, in prima battuta, la fattiva collaborazione fra i soggetti coinvolti in un progetto comune, finalizzato principalmente a rispondere alle richieste di un pubblico di ciclisti esperti e di cicloturisti meno preparati. Il percorso è stato inoltre oggetto di interventi relativamente modesti ma che hanno riguardato la sua riconoscibilità attraverso la messa in opera di specifica segnaletica.	Un elemento innovativo del progetto è stata la realizzazione in quota di aree di sosta per ciclisti [sviluppati il concetto], siti specifici dove poter ricaricare le batterie delle e-bike e riposare apprezzando il territorio e il paesaggio; fra gli aspetti di innovazione si possono citare anche le azioni di animazione territoriale e la creazione di pacchetti turistici transfrontalieri.	In futuro il progetto Valps potrà essere replicato, per quanto attiene gli aspetti di infrastrutturazione, nelle aree di sosta; nell'ambito dell'organizzazione per le pratiche di concentrazione e collaborazione fra i diversi partner coinvolti e, infine, per il protocollo di accoglienza dei turisti.	Fra gli elementi di criticità più sfidanti si possono annoverare i "freni" burocratici e la difficoltà di far dialogare e trovare una soluzione condivisa tutti i soggetti coinvolti.	Il progetto ha comportato il coinvolgimento delle collettività locali come i Comuni, le comunità di Comuni e la Comunità montana; inoltre, per i servizi al cicloturista, sono stati sollecitati anche soggetti privati. Il circuito è stato inserito nella rete piemontese dei percorsi escursionistici che prevede impegni precisi nella sua manutenzione e nelle gestioni.	Gli operatori turistici possono inserire gli itinerari del progetto in pacchetti chiavi in mano rivolto ai cicloturisti. Valps sarà inserito, insieme alle offerte specifiche, nei principali portali di promozione [es. Piemontescapae] e nei piani di promozione a corto raggio.	Gli operatori turistici possono inserire gli itinerari del progetto in pacchetti chiavi in mano rivolto ai cicloturisti. Valps sarà inserito, insieme alle offerte specifiche, nei principali portali di promozione [es. Piemontescapae] e nei piani di promozione a corto raggio.	Oltre alla presa di coscienza delle proprie potenzialità, il territorio potrà imparare a mettersi in gioco e a valorizzare le proprie risorse sui mercati turistici.	I prossimi interventi legati al progetto verteranno sulla comunicazione al grande pubblico enfatizzando la particolarità dell'itinerario essendo percorso dal Tour de France e del Giro d'Italia.			
CD 05	Boscodon Morgon	Lavori di riabilitazione dei sentieri del massiccio del Morgon, la sistemazione di aree di osservazione accessibili a soggetti con difficoltà motorie [fontaine de Tour]; la revisione della segnaletica sugli itinerari, l'allestimento di infrastrutture di accoglienza come i servizi a secco [boilettes sèches], la messa in opera di pannelli di interpretazione paesaggistica con linea grafica dedicata. La realizzazione di un punto di osservazione in quota [roca dei venti].	Gli elementi di innovazione si possono identificare nella cooperazione locale e transnazionale, con il coinvolgimento di molteplici livelli decisori [amministrazioni comunali, corpo forestale, parco, ecc.]; la rosa dei venti [punto di osservazione]; individuazione delle modalità di indirizzo sul sentiero degli escursionisti; i servizi a secco con compostaggio istantaneo.	L'intervento potrà essere replicato nelle sue modalità di recupero e di rinaturalizzazione delle aree degradate [ristemazione dei sentieri e gestione delle acque superficiali]; nella riproposizione delle boilettes sèches; nell'identità grafica di insieme.	Alcuni degli elementi di criticità maggiori sono stati la concertazione e la considerazione di tutti i biopiani e le istanze dei soggetti coinvolti [es. pastori].	La comunità dei comuni, a valle della realizzazione da parte del dipartimento, prenderà in carico la gestione degli interventi.	Non ci sarà alcun partenariato pubblico/privato; la gestione sarà esclusivamente pubblica.	Le ricadute economiche e di immagine si individuano nel miglioramento dell'attrattività della destinazione anche se è già intensamente frequentata.	Le infrastrutture sono veicolate dall'ufficio del turismo, dalle associazioni delle guide di media montagna che le propongono nelle loro offerte.	Il progetto si è caratterizzato per l'integrazione in offerte specifiche come, ad esempio, dalla promozione della filiera economica dell'allevamento [linea di abbigliamento con lana merinos] e della ristorazione con i piatti proposti sul percorso con prodotti locali [l'assiette de la Routo].	Gli accompagnatori in montagna e le guide MTB potranno proporre i itinerari tematici sia su la Routo, sia su percorsi ad essa collegati, in modo da accogliere la domanda di programmi più brevi.	Non sono previsti ulteriori interventi se non la manutenzione del percorso, mentre per quanto riguarda l'animazione, le associazioni e la Maison de la transhumance i particolare propongono svariate azioni di valorizzazione dell'itinerario.	Non sono previsti nuove opere sul sito di Boscodon ma i medesimi interventi saranno replicati in altre località del dipartimento [es. Grand Col].	
CD 04	La Routo	L'itinerario si svolge su 540 km fra Aries e Borgo San Dalmazzo di cui una parte è stata integralmente rifatta con la messa in opera della segnaletica.	Fra gli elementi di innovazione del progetto si può citare l'impostazione di itinerario esperienziale del percorso attraverso il continuo contatto con le mandrie e il paesaggio, ma anche avendo modo di percepire la filiera economica che sottende [es. i prodotti vestiari, la ristorazione].	Il progetto potrà essere replicato, oltre alle dinamiche di collaborazione fra i partner, nei suoi aspetti di veicolazione della ricchezza culturale dei territori attraversati.	La difficoltà principale è stata quella di armonizzare l'utilizzo turistico degli itinerari con quelli professionali dell'utilizzo pastorale; i percorsi hanno dovuto essere studiati approfonditamente proprio per permettere la consistenza di questi due ambiti. Un incontro proficuo senza reciproco imbarazzo.	Per quanto riguarda la gestione, la federazione francese di percorsi pedestri si occupa della segnaletica orizzontale e della manutenzione ordinaria; il Dipartimento si occupa invece della segnaletica lungo tutto il percorso.	Il partenariato pubblico/privato si sviluppa con la collaborazione con le associazioni [es. la Maison de la transhumance] le quali hanno l'obiettivo di animare l'itinerario de La Routo, inoltre la federazione francese di percorsi pedestri garantisce la manutenzione della segnaletica in partenariato con il dipartimento.	Dal punto di vista delle ricadute economiche e di immagine la Routo porterà alla valorizzazione sul territorio di un tipo di turismo lento, legato allo sviluppo sostenibile e alla fruizione esperienziale degli sport nella natura e della cultura economica della pastorizia.	Il progetto si è caratterizzato per l'integrazione in offerte specifiche come, ad esempio, dalla promozione della filiera economica dell'allevamento [linea di abbigliamento con lana merinos] e della ristorazione con i piatti proposti sul percorso con prodotti locali [l'assiette de la Routo].	Gli accompagnatori in montagna e le guide MTB potranno proporre i itinerari tematici sia su la Routo, sia su percorsi ad essa collegati, in modo da accogliere la domanda di programmi più brevi.	Non sono previsti ulteriori interventi se non la manutenzione del percorso, mentre per quanto riguarda l'animazione, le associazioni e la Maison de la transhumance i particolare propongono svariate azioni di valorizzazione dell'itinerario.	Non sono previsti ulteriori interventi se non la manutenzione del percorso, mentre per quanto riguarda l'animazione, le associazioni e la Maison de la transhumance i particolare propongono svariate azioni di valorizzazione dell'itinerario.		
CD 04	Tounoux	Il sito prevede imanzitutto un parcheggio per auto e camper, dei servizi igienici [boilettes sèches]; è stato inoltre riorganizzata l'area per consentire lo sbarco delle attività fiume [kayak e rafting] e ospitare zone picnic e il relax. Per i bambini sono messi a disposizione giochi che consentono di scoprire gli sport all'aria aperta [piccolo percorso MTB, arrampicata, orienteering...].	L'innovazione si può individuare nella funzione stessa dell'area come luogo di partenza per le attività sportive all'aria aperta [escursione, ciclismo e MTB, ma anche arrampicata a sport di fiume]; inoltre i servizi igienici a secco rappresentano una novità sfidante.	Fra i temi replicabili del progetto in altri luoghi del Dipartimento vi è l'affiancamento della proposta delle pratiche sportive a quelle di fruizione del patrimonio storico-architettonico.	Fra le maggiori sfide affrontate la prima è stata l'area di intervento stessa, incrociata e interessata da baraccamenti, con parecchie macerie da smaltire; inoltre i servizi igienici, con le loro esigenze di gestione e presidio, hanno richiesto particolare impegno per individuare le soluzioni organizzative adeguate.	La comunità dei comuni, affiancata all'associazione per la valorizzazione del patrimonio che gestisce lo chalet per le informazioni, il comune di riferimento e, infine, il Dipartimento hanno dovuto trovare un equilibrio per gestire con la migliore efficienza il sito e le attrezzature [ad. es. i servizi a secco che necessitano di presidio e manutenzione].	Il multipartenariato pubblico per la gestione dell'infrastruttura è ancora in fase di costituzione; la comunità dei comuni, proprietaria dell'area, deve relazionarsi con tutti gli altri soggetti che, a vario titolo, sono coinvolti nel progetto appena realizzato.	Sono stati organizzati incontri fra i soggetti pubblici coinvolti e i soggetti economici privati interessati per fare in modo che il sito moltiplicata della forza di Tounoux rispondesse alle loro esigenze professionali e contribuisse a rendere più efficaci le loro proposte turistiche e commerciali.	L'offerta promossa dal sito è stata integrata, ciascuno per il proprio ambito, nelle proposte veicolate da professionisti dell'outdoor, come le guide di montagna, le associazioni sportive di MTB e di ciclismo e gli operatori degli sport di fiume. Inoltre, i prodotti di un caseificio locale è stato valorizzato nei percorsi di orientamento e fruizione del territorio.	Il progetto è stato concepito per essere una vera e propria vetrina del territorio in una posizione strategica per l'accesso a itinerari a lunga percorrenza [GR5] e di interesse locale e dove sono proposte le migliori opportunità del territorio in modo tale che il visitatore possa sentirsi accolto al meglio e massimizzare le ricadute turistiche.	Il sito è stato collaudato pochi mesi fa e ha potuto essere utilizzato per l'iniziativa estiva. Da questa prima sperimentazione sono emersi alcuni elementi critici come, ad esempio, la scarsa separazione delle aree di sosta dalle altre, elementi sui quali si interverrà per migliorare la fruizione.			
CD 06	Gorges de Daluis	Il progetto POT ha permesso di sviluppare lo studio di fattibilità del percorso ciclopedonale che sostituirà la linea ferroviaria litoranea dismessa. Il tratto, che si snoda per circa 20 km attraverso i comuni da Imperia fino ad Andora, consentirà di estendere il "Parco costiero del ponente ligure", un itinerario di grande valore paesaggistico e di estremo interesse turistico.	Sul percorso che si sviluppa per circa 25 km sono stati realizzati interventi di recupero e rimessa in pristino di muri, gradini, passaggi e canalizzazioni per lo smaltimento delle acque e passerelle.	L'innovazione non è stata perseguita specificamente in questo progetto: si si si è orientati piuttosto sul recupero delle tecniche tradizionali come l'utilizzo della pietra a secco in modo da valorizzare l'autenticità di questa infrastruttura nei suoi caratteri originali.	Un elemento di interesse per la replicazione si colloca sul piano della tipologia del percorso: un itinerario non troppo impegnativo con un allestimento specifico di un'area destinata al bivacco e una collocazione strategica dal punto di vista paesaggistico.	Il percorso è garantito e gestito dal Dipartimento che è in grado di interventi e puntualmente attraverso imprese specifiche che lavorano sulla manutenzione, la segnaletica e il ripristino delle infrastrutture.	In generale la gestione è interamente pubblica e in capo al Dipartimento senza altri coinvolgimenti.	A valle del recupero del sentiero Les Gorges de Daluis beneficeranno di forti ricadute in termini di notorietà anche per la relativa facilità del percorso e la disponibilità del bivacco intermedio.	I circuiti di viabilità pedonali sono inclusi nel piano del Dipartimento di itinerari di passeggiate ed escursioni e pertanto compresi nelle offerte di visita del territorio.	L'offerta escursionistica è a disposizione del pubblico e dei professionisti della montagna che possono fruirla liberamente, tenuto conto dei limiti e dei vincoli derivanti dalla tutela ambientale dell'area protetta.	Si prevedono ricadute positive sulla promozione del territorio per quanto riguarda in particolare nella balconata delle Gorges de Daluis e nelle infrastrutture ivi realizzate.	Su questo progetto e nell'area sono già stati investite risorse considerevoli e, pertanto, non sono previsti nuovi interventi.		