Orobikeando

Un viaggio sulle ciclovie orobiche
alla scoperta del paesaggio
e delle eccellenza enogastronomiche del
territorio

Foto: Valtellina Turismo

orobikeando

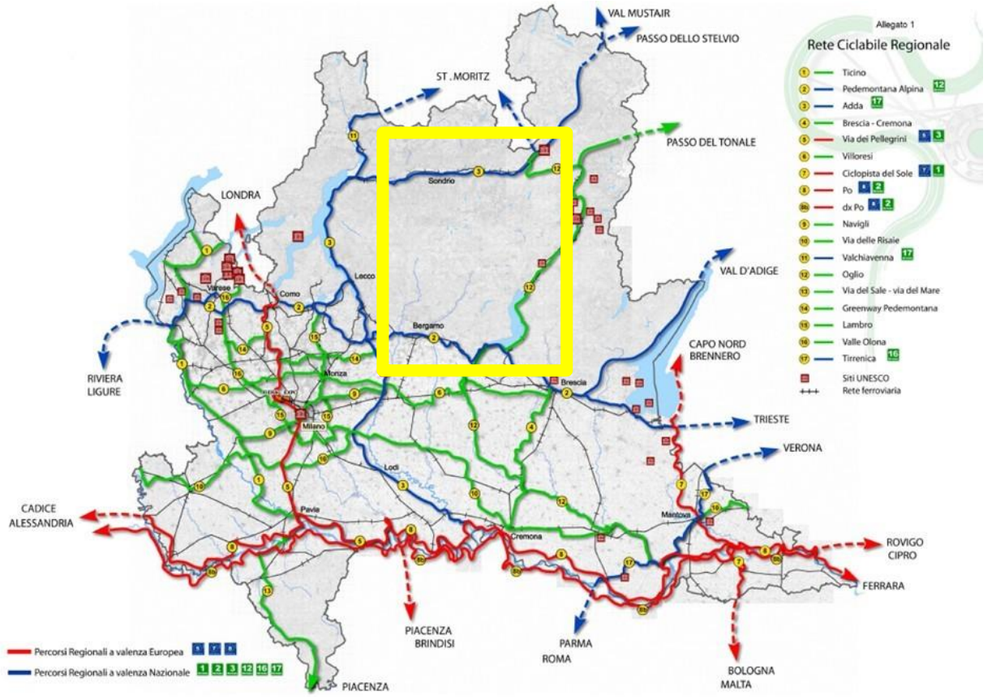
00. Sintesi dello studio di fattibilità e piano d'azione per la realizzazione della rete Orobikeando

Premessa

Il progetto OROBIEKANDO coinvolge i GAL interessati dall'arco delle alpi Orobie: il GAL Valtellina Valle dei Sapori (capofila), il GAL dei Colli di Bergamo e del Canto Alto, il GAL Valle Brembana 2020 e il GAL Valle Seriana e dei Laghi Bergamaschi.

La crisi che con l'emergenza della pandemia ha colpito in particolare il settore del turismo, ha fatto emergere la necessità di un aggiornamento nell'offerta turistica, necessità che si accompagna ai cambiamenti già in atto nel settore turistico (non da ultima, la crisi delle tradizionali forme di turismo montano invernali, dovute all'innalzamento delle temperature e alla diminuzione delle precipitazioni nevose). Si è quindi resa evidente la necessità di investire in modalità diverse di fruizione del territorio, capaci di creare un'offerta sostenibile e destagionalizzata imperniata sulla valorizzazione del territorio rurale e sulle peculiarità delle "terre alte".

Il progetto OROBIKEANDO si propone di definire una strategia coordinata di sviluppo rurale per mezzo della valorizzazione delle eccellenze agroalimentari presenti nell'area considerata dal progetto, tramite il consolidamento e la promozione della rete dei percorsi di mobilità lenta che mettano in collegamento, attraverso i passi storici, il territorio bergamasco con il versante valtellinese, fino all'area transfrontaliera del Bernina. Si tratta di un progetto di ampio respiro territoriale, il cui obiettivo prioritario è quello di creare opportunità di sviluppo e crescita per le aree rurali interessate dall'intervento, valorizzando le produzioni agroalimentari del territorio, le ricchezze enogastronomiche, paesaggistiche, culturali.



Analisi di mercato sulle ricadute del cicloturismo

Per capire le possibili ricadute economiche della strategia di sviluppo cicloturistico Orobikeando, lo studio di fattibilità ha sviluppato un'analisi di mercato che ha prodotto risultati interessanti, risultati confermati dalla ricerca CREA "Servizi Ecosistemici e turismo lento: prospettive di sviluppo dei territori rurali" che ha preso come caso-studio proprio il presente progetto.

Dall'analisi di mercato si evince che, se tutte le informazioni ci portano a dire che la bicicletta è forse la principale "moda" del momento, è anche vero che la stessa è soprattutto un volano economico di grande importanza, come dimostrano diverse ricerche, e con ricadute economiche significative.

Il cicloturismo infatti riesce ad attrarre una domanda turistica dalle molte sfaccettature che contribuisce a sviluppare una serie di aspetti positivi sul territorio, a patto che si riesca ad interpretare il giusto target e a soddisfarne i bisogni e soprattutto che riesca a coinvolgere il maggior numero di operatori sul territorio.

Il mercato più ampio oggi è senza dubbio quello legato al tempo libero e alla scoperta del territorio durante le vacanze (circa i due terzi secondo diversi studi), ed è anche quello più redditizio, che non stressato dalla performance, riesce a godersi il territorio (e a spendere…).

Gli elementi che sempre più tenderanno a caratterizzare questo prodotto saranno:

- la prossimità (ridisegnata dal post – covid);
- l'intermodalità (specie con il treno);
- l'utilizzo della tecnologia in tutte le fasi della customer journey (dall'informazione alla prenotazione al soggiorno, fino al ritorno a casa);
- la diffusione dell'e-bike.

Le ricadute economiche del progetto dipenderanno da diversi fattori, a partire dai tempi di realizzazione o dai tracciati che effettivamente si renderanno di disponibili e di conseguenza anche dalle tipologie di utilizzatori principali che potranno usufruire dei percorsi. A partire dai dati disponibili in loco e dalle ricerche nazionali e internazionali è possibile effettuare una prima stima della spesa turistica nell'area complessiva dei Gal a partire dalle biciclette. Stando ai dai elaborati da ricerche di settore, e riportandoli alla realtà del progetto è possibile stimare in circa 2,6 milioni di euro la spesa turistica legata alla bicicletta di cui quasi i tre quarti generata dai turisti ciclisti (ovvero quelli che utilizzano la bicicletta durante la vacanza ma per i quali la bicicletta non è la motivazione principale al viaggio).

Il progetto e il Piano Regionale della Mobilità ciclistica

Il Piano Regionale della Mobilità Ciclistica (PRMC), approvato con delibera n. X /1657 dell'11 aprile 2014 è stato redatto sulla base di quanto disposto dalla L.R. 7/2009 "Interventi per favorire lo sviluppo della mobilità ciclistica" e definisce indirizzi per l'aggiornamento della pianificazione degli Enti locali e norme tecniche per l'attuazione della rete ciclabile di interesse regionale con l'obiettivo di favorire e incentivare approcci sostenibili negli spostamenti quotidiani e nel tempo libero.

Il Piano individua il sistema ciclabile di scala regionale mirando a connetterlo e integrarlo con i sistemi provinciali e comunali, favorisce lo sviluppo dell'intermodalità e individua le stazioni ferroviarie "di accoglienza", propone una segnaletica unica per i ciclisti, definisce le norme tecniche ad uso degli Enti Locali per l'attuazione della rete ciclabile di interesse regionale. Il piano è composto da 17 Percorsi Ciclabili di Interesse Regionale (PCIR), con ciascuno una propria Scheda descrittiva ed itinerari di riferimento per la definizione del percorso.

Il territorio d'azione di Orobikeando è interessato da 4 percorsi ciclabile di interesse regionale sotto elencati, i primi tre di valenza nazionale (itinerari nazionali Bicitalia) e il terzo di valenza regionale (dorsale regionale):

• n. 02 pedemontana Alpina, itinerario di 292 Km con capisaldi Ponti sul Mincio e Sesto Calende;

• n. 03 Adda, itinerario di 290 km che segue l'intero corso dell'Adda, con capisaldi Bormio (SO) e Crotta d'Adda (CR);

• n. 11 Val Chiavenna, itinerario di 41 Km con capisaldi Villa di Chiavenna (SO) e Gera Lario (CO);

• n. 12 Oglio, itinerario di 308 km con capisaldi Tirano (stazione ferroviaria) e Marcaria (Mantova) e con diramazione 12a che da Edolo conduce a Ponte di Legno (BS);

L'itinerario n. 12 tocca il territorio di riferimento dei GAL interessati solo in misura minore (nel breve tratto iniziale di Tirano), può avere tuttavia valenza strategica perché consente di chiudere un anello ciclabile all'interno del quale l'asse di Orobikeando si propone come dorsale intermedia fondamentale (guardano la mappa in alto è ben visibile il vuoto che tale dorsale andrebbe a colmare nella rete ciclabile regionale).

Il progetto "Orobikeando" e la valorizzazione dei servizi ecosistemici

Il progetto si avvale della collaborazione del CREA (Consiglio per la ricerca in agricoltura e l'analisi dell'economia agraria), che ha scelto "Orobikeando", come progetto pilota per:

- Sviluppare una metodologia utile per definire e stimare il valore dei Servizi Ecosistemici associati alla fruizione delle aree rurali;
- Approfondire buone pratiche trasferibili nell'ambito delle Strategie di Sviluppo Locale;
- Favorire l'innovazione a livello locale attraverso la realizzazione di progetti pilota e di cooperazione di qualità;
- Stimolare il dibattito su nuovi temi per lo sviluppo rurale locale da proporre per il prossimo periodo di programmazione.

La valorizzazione dei Servizi Ecosistemici è un tema centrale che deve riuscire ad affermare che le risorse rurali e della montagna non sono regalate a beneficio gratuito della collettività, ma la collettività che ne beneficia deve riconoscere il valore del servizio di una gestione attiva. I ricercatori del CREA, stanno definendo e sperimentando un approccio metodologico implementabile in tutti i territori Leader interessati alla valorizzazione dei Servizi Ecosistemici e Agroecosistemici elaborando una strategia di governance dei SE collegati.

I primi risultati che saranno presentati nelle prossime settimane dimostrano che la ricaduta per l'adozione del progetto "OROBIKEANDO2 per i teritori interessati genererebbe un PIL di 20.000€ al Km/anno e impegnerebbe 0,3 risorse umane ogni 0,3 km.

Il progetto di rete emerso dallo Studio di fattibilità

L'individuazione dei tracciati che costituiscono la rete di fruizione cicloturistica Orobikeando è il risultato di un processo di esplorazione sia del territorio che dei piani e progetti esistenti in tema di mobilità dolce e sviluppo turistico attraverso di essa.

Lo studio di fattibilità ha preso le mosse dall'analisi sia delle potenzialità locali dell'area di progetto (regesto delle principali proposte turistiche e di fruizione del territorio esistenti e in programma) sia della pianificazione in essere in tema di mobilità dolce e cicloturismo (dal livello locale al livello sovralocale) per individuare il contesto di riferimento in un'ottica temporale più estesa, cogliendo le potenzialità di sviluppo di una rete ciclabile orientata alla scoperta delle peculiarità del settore agroalimentare dell'arco orobico considerato.

La fase di rilievo ha successivamente esplorato sia i tracciati che i servizi funzionali alla rete Orobikeando, avendo come obiettivo la verifica delle condizioni della ciclabilità del territorio di riferimento sull'asse Orobikeando.

Questo ha permesso di valutare lo stato attuale delle infrastrutture per il cicloturismo, intese sia come tracciati che come servizi, ed individuare gli interventi minimi necessari per migliorarle e renderle funzionali alla rete Orobikeando

In particolare sono stati individuati

- I nuovi tracciati necessari al completamento della rete di fruizione ciclabile, sia in sede propria che su Vasp, che su strade a basso traffico,
- i tratti scoperti da servizi, secondo uno schema che prevede diversi livelli di servizi da offrire in funzione dei diversi settori della domanda (cicloturismo, turismo sportivo ecc..).

.

La rete Orobikeando è quindi costituita da un insieme di percorsi e un insieme di servizi, che si sviluppano lungo e attorno all'asse Orio-Tirano, e che propongono diverse modalità di fruizione ciclabile del territorio, in base alla tipologia di cicloturista (dalla MTB alla gravel) e partendo dal presupposto che le possibilità offerte dalle e-bike hanno ampliato di molto l'utenza potenzialmente attraibile.

Tale rete è costituita dai seguenti collegamenti fondamentali:

- Collegamento Hub Orio al Serio con città di Bergamo e territorio del GAL dei Colli;
- Ciclabile dei Colli (dorsale principale, altri percorsi);
- Collegamento GAL dei Colli con GAL Valle Seriana;
- Collegamento GAL dei Colli con GAL Valle Brembana;
- Ciclabile GAL Valle Brembana (dorsale principale fondovalle, percorsi in quota);
- Ciclabile GAL Valle Seriana (dorsale principale fondovalle, percorsi in quota);
- Collegamenti GAL Valle Brembana e GAL Valle Seriana;
- Collegamento Valle Brembana Valtellina attraverso Passo San Marco;
- Ciclabile GAL Valtellina (dorsale principale fondovalle, percorso/i in quota)

L'immagine a lato mostra l'estesa della rete fondamentale, mentre l'immagine sottostante riporta la "nuvola" dei percorsi che nella prima fase dello studio sono stati identificati come interessanti ai fini del raggiungimento degli obiettivi strategici del progetto di sistema Orobikeando.

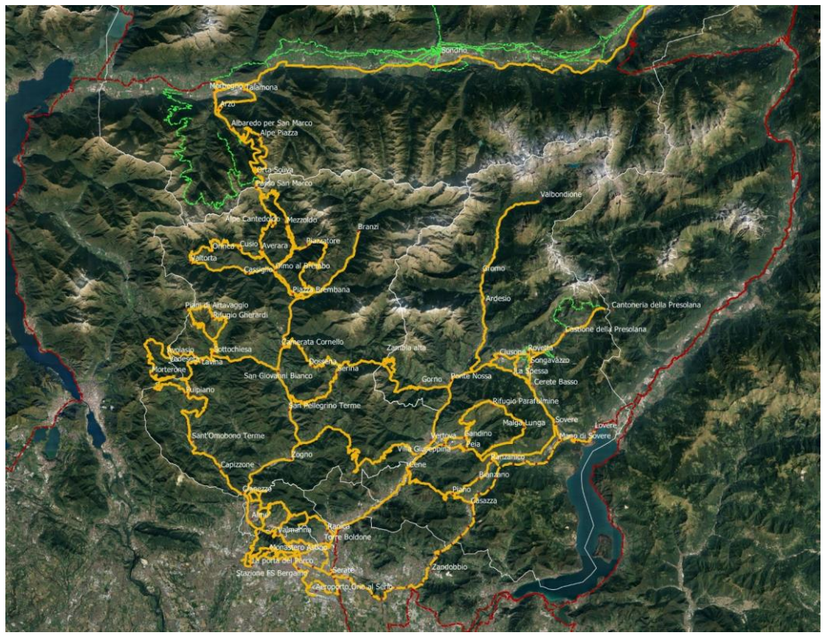


Figura 1

Interventi proposti

Nello studio di fattibilità si è individuato l'insieme degli interventi necessari a rendere fruibile la rete fondamentale dei tracciati cicloturistici Orobikeando, rete che consente di conoscere le peculiarità del territorio orobico, gli elementi caratterizzanti i beni paesaggistici, storici, culturali e naturali, e l'agroalimentare. Per tali interventi è stata elaborata una stima dei costi di massima, considerando interventi che riguardano sia le condizioni fisiche dei tracciati che i servizi ad essi collegati.

Per ogni tipologia di tracciato sono stati indicati gli interventi minimi per la individuazione e messa in sicurezza degli itinerari, interventi suddivisi nelle seguenti tipologie:

- segnaletica verticale d'indirizzamento
- segnaletica orizzontale (pittogramma Orobikeando)
- segnaletica orizzontale (bike-lane)
- adeguamento del fondo asfaltato
- attraversamenti rialzati
- attraversamenti semaforizzati
- adeguamento del fondo naturale: livellamento buche e asperità
- adeguamento del fondo con conglomerato cementizio
- allargamento /modifica del tracciato (su VASP o sentiero)
- protezioni (parapetti)
- nuovo percorso in asfalto
- nuovo percorso in fondo naturale o terra stabilizzata
- nuovo percorso tramite allargamento marciapiede
- opere d'arte (passerelle a scavalco di corsi d'acqua)

Oltre agli interventi strutturali, necessari per garantire condizioni accettabili di percorribilità ciclabile, sono stati stimati i costi dei servizi di supporto al cicloturismo.

In questo caso non si tratta solo di offrire i servizi di base necessari al cicloturista, servizi che si trovano già sparsi su buona parte dei tracciati e dei percorsi individuati.

La rete dei servizi Orobikeando che viene proposta è una rete che offre:

- servizi al cicloturista (punti ricarica e manutenzione);

- informazioni sui tracciati, sulle possibilità di visita dei punti di interesse storico, culturale, artistico e naturalistico, sulle possibilità di conoscenza dei prodotti del territorio e delle realtà che li producono (con visite, degustazioni e possibilità di acquisto);

- possibilità di sosta attrezzata (pensiline per riparo in caso di pioggia, punto acqua, attrezzature per il ristoro autonomo o meno, ricarica custodia e manutenzione bici);

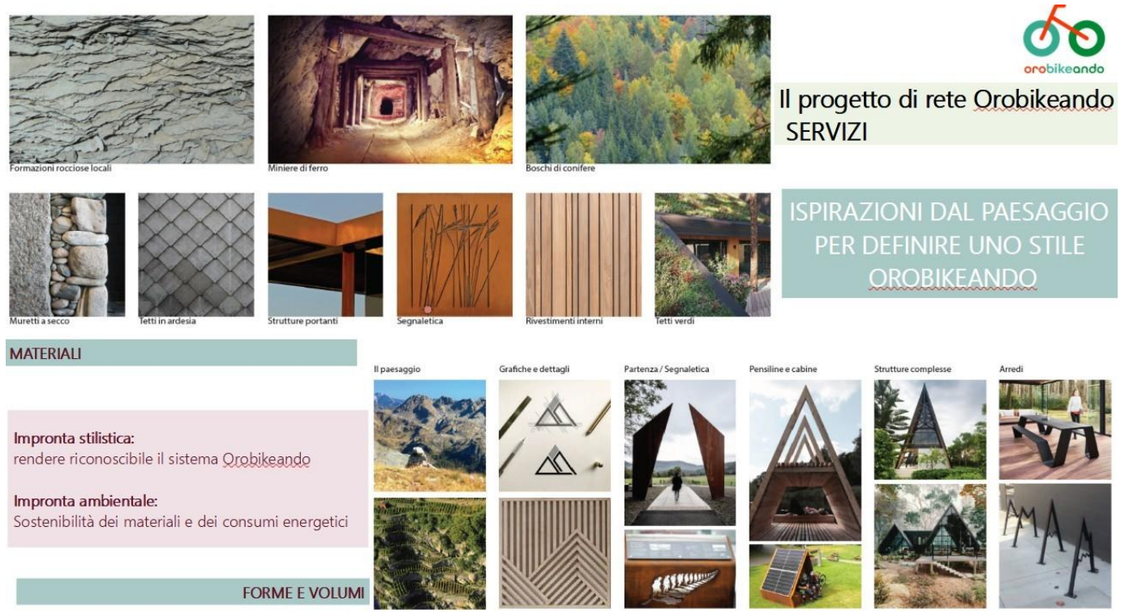
- spazi per l'organizzazione di eventi ed esperienze legate al progetto territoriale (bicigrill polifunzionali Orobikeando).

In particolare per quanto riguarda i bicigrill, proposti nella doppia versione in base ai servizi ospitati, essi si propongono come spazi di incontro di un'utenza diversificata e non solo come servizi al cicloturista. La tipologia "bicigrill" è ormai riconoscibile e consolidata in altre realtà con un cicloturismo consolidato, il Trentino su tutte. Per essere un'attività che funziona al di fuori delle stagioni adatte al cicloturista medio, una struttura di questo genere deve essere collocata in posizioni strategiche, facilmente raggiungibili anche con l'auto. I servizi proposti non sono quindi esclusivi per il cicloturista che sta viaggiando e incontra il bike stop dove fermarsi a ristorarsi e ricaricare la bici, ma possono essere legati a tutte le attività collaterali che riguardano il sistema Orobikeando: corsi di formazione, incontri, eventi, etc.

Le tipologie di servizi individuate sono le seguenti:

- area di sosta breve
- area di sosta escursionistica
- area di sosta e ristoro
- punto di ristoro mobile
- sosta in servizio di prossimità
- bicigrill (bicigrill e bicigrill polifunzionale)

Sono stati quindi valutati i costi massima per degli oggetti architettonici che siano in grado di ospitare i servizi puntuali di supporto, oggetti intesi come strutture, dall'area di sosta al bicigrill, che rendano chiaramente individuabile lo stile Orobikeando per materiali e forme.



Queste strutture a servizio non sono quindi intese solo come punti di servizio al cicloturismo ma come veri e propri "marker territoriali", che attraggano l'utente anche occasionale e stimolino il cicloturismo. All'interno o attraverso queste strutture gli stakeholder locali possono inoltre mettere a sistema le loro attività e loro proposte.

In quest'ottica viene suggerita la collocazione di queste strutture nei punti strategici del territorio: non solo dove mancano effettivamente servizi al cicloturismo ma anche dove esiste già un bacino turistico o delle potenzialità turistiche che possono essere sviluppate o messe in sinergia con il progetto Orobikeando.

Per esempio i punti di contatto tra la rete Orobikeando e la rete ciclabile d'interesse sovralocale, esistente o di progetto (come la ciclovia della cultura Bergamo-Brescia) possono essere luoghi strategici in grado di catturare l'attenzione verso Orobikeando.

I bicigrill proposti sull'asse fondamentale Orobikeando sono:

<u>Bicigrill</u>:

- Valle della Biodiversità (Astino, Colli di Bergamo)
- parco Oasi Verde Seriate (Valle Seriana) intersezione tra ciclovia della cultura, ciclovia del Parco Oglio, collegamento con aeroporto
- La Porta del Parco (Colli di Bergamo), collegamento tra itinerario dei colli e ciclovie dell'Isola-ciclabile dell'Adda (itinerari Leonardeschi
- San Giovanni Bianco – Camerata Cornello (Valle Brembana), intersezione tra itinerario verso la Val Seriana e itinerari in quota Val Taleggio e Val Imagna
- Ponte Nossa (Valle Seriana), intersezione tra itinerario di collegamento verso la Val Brembana, itinerario alta valle (Valbondione) e Piana di Clusone
- Albaredo per San Marco (Valtellina)
- Sondrio, parco Bartesaghi (Valtellina)

<u>Bicigrill polifunzionale</u>:

- Valmarina (sede del Parco dei Colli di Bergamo)
- Piana di Clusone (Valle Seriana)
- Piazza Brembana – Lenna, intersezione tra itinerari verso Branzi e tracciati alternativi Averara, Olmo, Mezzoldo (Valle Brembana)
- Tirano (Valtellina)
- Talamona, intersezione tra ciclovie del Bitto e sentiero Valtellina (Valtellina)

Schema azioni di valorizzazione settore agroalimentare

Valorizzazione agro-alimentare

Vendita prodotti del territorio

Distributori Automatici

Spedizioni

Proposta di *experience*

Visita alle Cantine

Cena in notturna in malga

Caseificazione al mattino

Degustazioni

Etc...

Prenotazione Integrata

Bus per il rientro serale

Consegna prodotti

Spedizione Prodotti

Stima dei costi

Individuare l'impegno di spesa necessario per rendere concreto un progetto di sistema come quello di Orobiekando è operazione che presenta necessariamente margini di aleatorietà che dipendono dalle molte variabili in gioco che devono essere definite lungo il percorso.

In particolare può variare il numero di stakeholder interessati a partecipare, cioè a proporsi come partner Orobikeando offrendo servizi o prodotti al cicloturista (e ricevendo in cambio visibilità e supporto negli investimenti finalizzati all'implementazione complessiva del progetto). Allo stesso modo può variare il numero dei tracciati e delle proposte di fruizione cicloturistica collegabili alla proposta principale: possono essere tracciati che estendono i km di fruizione ciclabile e/o che ampliano l'offerta per indirizzarsi a particolari tipologie di cicloturisti, oppure possono essere proposte turistiche slegate dal mondo della bicicletta ma che propongono ai cicloturisti esperienze interessanti e complementari.

E' tuttavia fondamentale, per dare avvio ad un progetto strategico che ha tutte le potenzialità per svilupparsi ed ampliarsi nel tempo, rendere concreto un primo blocco strategico di interventi.

La stima dei costi elaborata per rendere concreto il progetto Orobikeando riguarda tre tipologie di intervento e relativo impegno di spesa:

A) gli interventi strutturali, necessari per rendere percorribili in sicurezza e continui i tracciati dell'asse Orobikeando;

B) gli interventi per dotare tali tracciati dei servizi funzionali all'offerta cicloturistica (secondo le tipologie di servizi definite dallo studio);

C) gli interventi di promozione e messa in rete dei servizi e di comunicazione dell'offerta cicloturistica del sistema Orobikeando.

Gli interventi proposti hanno l'obiettivo di attirare l'attenzione, e la domanda turistica, verso la rete fondamentale Orobikeando, nel breve e medio periodo.

Per fare questo è necessario:

- ➔ realizzare le connessioni strategiche per il funzionamento dell'asse fondamentale della rete, quindi realizzare gli interventi necessari a rendere percorribile con le bici quest'asse;
- ➔ offrire le informazioni e i servi necessari per rendere l'esperienza attrattiva l'esperienza cicloturistica Orobikeando.

Per quanto riguarda il punto A, l'estesa dalla rete fondamentale (fig. 2, riportata a lato) è sintetizzata per tipologie di tracciato nella tabella sottostante.

totale km	ciclabile	strada	VASP	sentiero
367	167	135	42	23

La stima dei costi degli interventi strutturali su tale rete, interventi necessari a garantirne la fruizione ciclabile, ha portato alla definizione del quadro tecnico-economico esposto di seguito.

	Importo lavori		
A	Importo per l'esecuzione delle lavorazioni	€	2.389.647
B	Oneri attuazione PSC	€	47.793
C	Importo lavori a base d'asta inclusi oneri sicurezza (A+B)	€	2.437.440
	Somme a disposizione della stazione appaltante		
	Spese tecniche progettazione, DL, contabilità, coord. sicurezza (inclusi oneri e IVA)	€	181.919
	Spese generali (espropri, pubblicazioni, istruttorie, collaudi, asservimenti, allacciamenti a sottoservizi)	€	143.379
	Imprevisti/lavori in economia (importo lordo)	€	119.482
	Incentivo funzioni tecniche (art. 113 D.lgs 18/4/2016, n. 50 - 2% su C)	€	48.749
	IVA importo lavori	€	243.744
D	Sommano	€	737.273
	Importo lavori a base d'asta (C)	€	2.437.440
	Somme a disposizione della stazione appaltante (D)	€	737.273
	TOTALE (C + D)	€	3.174.712

Per quanto attiene alla stima dei costi per la rete dei servizi sull'asse Orobikeando (punto B), si sono ipotizzati i seguenti interventi:

			n°
a	Pannello informativo con QR code	384.000,00 €	320
b	Kit manutenzione autonoma	562.810,00 €	320
c	Colonnina di ricarica e-bike	864.000,00 €	320
d	Bici in sicurezza	135.000,00 €	27
e	sosta escursionistica	345.000,00 €	23
f	sosta e ristoro	480.000,00 €	24
g	punto ristoro mobile	65.000,00 €	13
h	Bicigrill	1.400.000,00 €	7
i	Bicigrill polifunzionale	3.000.000,00 €	5
	TOTALE IMPORTO LAVORI	7.235.810,00 €	

Di queste somme è importante considerare che:

- le voci a, b, c sono state assegnate per ognuno dei circa 320 stakeholder riconosciuti come interessati al tracciati per vicinanza geografica ed attinenza di attività (quindi questo numero può variare in funzione degli esiti della fase di coinvolgimento degli stakeholder);

- lo stesso vale per la voce g, per la quale è stato calcolato un contributo al privato che voglia dotarsi di mezzo mobile per il ristoro secondo il capitolato Orobikeando (13 mezzi);

- le tipologie e, f, h e i sono state calcolate comprendendo sia la dotazione dei servizi base per il il cicloturista che la realizzazione delle strutture definite nelle tipologie di sosta (23 punti sosta escursionistica, 24 punti sosta e ristoro, 7 bicigrill e 5 bicigrill polifunzionali).

Nel caso di queste ultime è stato valutato l'importo lavori necessario alla loro costruzione, comprendendo nel QTE tutte le spese e gli oneri accessori desumibili in via preliminare.

Ai fini della stima dell'impegno di spesa complessivo, i costi possono quindi essere così suddivisi:

a	Pannello informativo con QR code	
b	Kit manutenzione autonoma	
c	Colonnina di ricarica e-bike	
d	Bici in sicurezza	
e	sosta escursionistica	345.000,00 €
f	sosta e ristoro	480.000,00 €
g	punto ristoro mobile	
h	Bicigrill	1.400.000,00 €
i	Bicigrill polifunzionale	3.000.000,00 €
	TOTALE IMPORTO LAVORI	5.225.000,00 €

a	Pannello informativo con QR code	384.000,00 €
b	Kit manutenzione autonoma	562.810,00 €
c	Colonnina di ricarica e-bike	864.000,00 €
d	Bici in sicurezza	135.000,00 €
e	sosta escursionistica	
f	sosta e ristoro	
g	punto ristoro mobile	65.000,00 €
h	Bicigrill	
i	Bicigrill polifunzionale	
	TOTALE COSTI	2.010.810,00 €

Per gli interventi di cui all'ultimo punto la stima dei costi complessiva è calcolata nel quadro tecnico-economico che segue.

	Importo lavori		
A	Importo per l'esecuzione delle lavorazioni	€	5.225.000
B	Oneri attuazione PSC	€	104.500
C	Importo lavori a base d'asta inclusi oneri sicurezza (A+B)	€	5.329.500
	Somme a disposizione della stazione appaltante		
	Spese tecniche progettazione, DL, contabilità, coord. sicurezza (inclusi oneri e IVA)	€	318.215
	Spese generali (espropri, pubblicazioni, istruttorie, collaudi, asservimenti, allacciamenti a sottoservizi)	€	261.250
	Imprevisti/lavori in economia (importo lordo)	€	52.250
	Incentivo funzioni tecniche (art. 113 D.lgs 18/4/2016, n. 50 - 2% su C)	€	106.590
	IVA importo lavori	€	532.950
D	Sommano	€	1.271.255
	Importo lavori a base d'asta (C)	€	5.329.500
	Somme a disposizione della stazione appaltante (D)	€	1.271.255
	TOTALE (C + D)	€	6.600.755

Per quanto attiene al punto C, la stima dei costi è stata operata in base alle considerazioni esposte di seguito.

Piattaforma SITO+App per la promozione del cicloturismo

Uno degli obiettivi del progetto Orobikeando è quello di sperimentare strumenti e modalità per rinforzare la vocazione cicloturistica del territorio di riferimento. Abbiamo già evidenziato la sempre maggiore diffusione e abitudine da parte del turista ad utilizzare la tecnologia sia per la ricerca di informazioni per l'organizzazione del viaggio, sia per la prenotazione di esperienze e attività e anche per la fruizione e la scelta delle attività una volta presenti sul territorio. Per promuovere la rete di fruizione Orobikendo si propone di adottare e sperimentare per la promozione del progetto una piattaforma, (che può essere collegata a quelle già esistenti), uno strumento efficace per la promozione del cicloturismo che consente non solo di dare visibilità ai percorsi ma di garantire anche la durata nel tempo del progetto e la sua sostenibilità.

La creazione di una piattaforma eventualmente da integrare a quelle già esistenti consente di dare visibilità al proprio territorio ed agli enti proponenti e al tempo stesso di realizzare un prodotto che ha un'aspettativa di vita superiore a quella dell'eventuale finanziamento del progetto. Essere parte di una rete inoltre permette ai territori di Orobikeando di non operare da soli nel proprio lavoro di attrazione e accoglienza dei cicloturisti ma all'interno di un sistema attivo nella promozione del cicloturismo.

Piattaforma SITO+APP - Funzionalità previste

La piattaforma, sviluppata in modo da garantire l'apertura verso altri sistemi in ottica OpenData, permette:

- La presentazione dei percorsi che compongo la rete di fruizione di Orobikeando organizzati per area geografica
- La presentazione e la gestione dei punti di punti di interesse associati ad ogni percorso. I punti di interesse possono essere sia gli stakeholder già attivi sul territorio (i servizi di prossimità esistenti, le aziende di produzione dei prodotti dell'agroalimentare da promuovere, i punti di noleggio ebike, ecc..) sia i servizi che saranno attivati grazie allo sviluppo del progetto (bicigrill, punti di ricarica, le aree di sosta con indicazione dei servizi presenti) ma anche i punti di interesse di tipo naturalistico, culturale e paesaggistico (parchi, musei, punti panoramici, ecc)
- La realizzazione di un'APP che consente al cicloturista di seguire un percorso in modalità autoguidata e cercare/leggere le schede di dettaglio relative ai punti di interesse presenti sul territorio. L'APP per iOS e Android, permette di fruire delle informazioni richieste anche off-line.
- La funzione di geo-marketing per la segnalazione dei punti di interesse: quando il cellulare si avvicina ad un punto di interesse il cellulare vibra per richiamare l'attenzione dell'utente che può quindi consultare la scheda di dettaglio e decidere di fermarsi

Riportiamo qui sotto la tabella dei costi indicativi per l'attivazione e il caricamento dei dati sulla piattaforma BikeSquare.

Servizio	Costo
1 Creazione del nuovo circuito Orobikeando su piattaforma dedicata e su APP con pacchettoAlta Visibilità	5.000€
2 Caricamento dei 9 collegamenti principali del progetto Orobikeando. (I collegamenti saranno disponibili sia sul sito sia sull'APP)	6.500€
3 Caricamento dei percorsi che compongono la rete Orobikeando ((I collegamenti saranno disponibili sia sul sito sia sull'APP)	12.000€
4 Caricamento dei principali POI (Point Of Interest) di Orobikeando (10 a collegamento) che saranno visibili sia sul sito sia sull'APP	8.500€
5. Realizzazione servizio fotografico i 9 collegamenti principali	9.000€
6. Caricamento dei POI (Point Of Interest) presenti sui percorsi che compongono la rete Orobikeando	15.000€
7 Realizzazione servizi fotografici per i percorsi che compongono la rete Orobikeando	12.000€
8 Attività di coinvolgimento degli stakeholders	22.000€
9 Formazione da remoto per utilizzo della piattaforma da parte degli operatori per aggiornare la propria scheda di presentazione (per 1 anno)	8.000€
10 Assistenza a manutenzione (per 1 anno)	12.000€
11 Promozione, campagne social, gestione pagina Facebook e IG, attività di comunicazione, organizzazione iniziative di promozione, pubblicazioni dedicate (2 anni)	40.000€
	150.000€

In sintesi, l'impegno di spesa necessario per rendere concreto il progetto di sistema di fruizione cicloturistica Orobikeando si attesta intorno ai 12 milioni di euro.

QUADRO RIASSUNTIVO IMPEGNO DI SPESA	
interventi infrastutturali	€ 3.174.712
interventi realizzazione servizi strutturali	€ 6.600.755
acquisto servizi cicloturismo	€ 2.010.810
promozione e comunicazione	€ 150.000
TOTALE	€ 11.936.278