



Itinerario Bicalitalia BI12 “pedemontana alpina” - stato del tratto canavesano nel 2022-



1- Introduzione

1 A- Breve storia della rete cicloturistica europea e italiana

Negli anni 90 in tutta Europa si assiste al lancio di varie reti ciclabili nazionali, a partire da quelle danesi e tedesche. L'Italia invece, come si sa, è ancora molto indietro ma cerca di non perdere completamente il passo e alla conferenza internazionale VELOCITY di Milano del 1991 viene presentata la "Ciclopista del Sole", ossia un itinerario che percorre tutto il paese, dal Brennero alla Sicilia.

Negli anni successivi un gruppo di lavoro composto da volontari dei paesi nordici inizia a sviluppare l'idea di tracciati che percorrano l'intera Europa in lungo ed in largo, e nel 1997 viene presentato ufficialmente a Logrono (Spagna) il progetto **EUROVELO**. L'unica associazione italiana presente alla fondazione di Eurovelo è la FIAB (Federazione Italiana Amici Bicicletta, negli anni successivi la A diventerà poi abbreviazione di Ambiente invece che Amici), associazione senza fini di lucro che d'ora in poi ne curerà lo sviluppo in Italia.



Dal momento che tre di questi itinerari europei percorrono il nostro paese, per FIAB è l'occasione buona per cercare di aumentare il pressing sui vari ministeri coinvolti per pretendere lo sviluppo di una rete ciclabile nazionale; nello stesso anno 1997 infatti vengono avanzate le prime proposte di legge per il finanziamento della mobilità ciclistica.

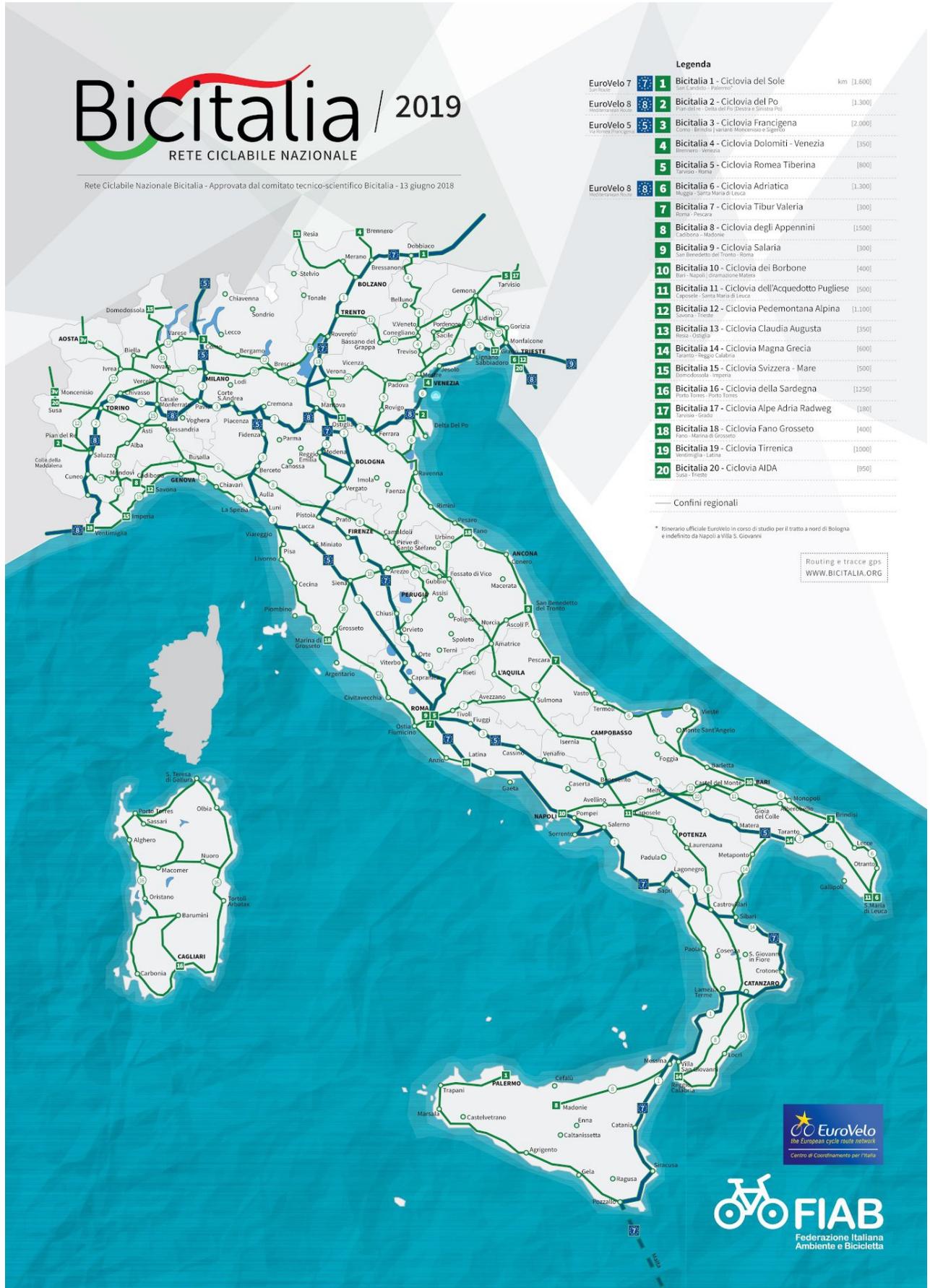
A giugno 2000 in un convegno internazionale tenutosi a Torino viene presentata l'idea progettuale **BICITALIA**. Lo stesso anno prima il Ministero dei Trasporti e quello dell'Ambiente, poi anche svariate regioni - dal Veneto alla Puglia - stipulano delle convenzioni con FIAB per lo studio di questa rete.

Nel corso degli anni successivi si passa dall'idea al progetto vero e proprio, tanto che nel 2017 la rete proposta entra a far parte ufficialmente della pianificazione nazionale con l'approvazione del Documento di Economia e Finanza (DEF).

Recentissimamente (estate 2022) la conferenza Stato-Regioni ha pubblicato la proposta del "Piano Generale della Mobilità Ciclistica 2022-2024" nel quale si ribadisce che la rete nazionale si svilupperà a partire dai tracciati presenti nel progetto BICITALIA.

1 B- La rete BICITALIA

La cartina sottoriportata illustra come dalle dorsali principali EUROVELO, indicate in blu, si diparta tutta una serie di percorsi, in verde, che si estendono all'intero territorio nazionale. Sono appunto gli itinerari BICITALIA, che nella versione più recente -2019- ammontano a 20.



2- Il percorso BI 12 “Pedemontana Alpina”

Attraversa tutta l'Italia del Nord, da Savona a Trieste, seguendo l'arco alpino lungo un percorso che a grandi linee è il seguente:

Savona - Cuneo – Torino – Ivrea – Biella – Varese – Como – Bergamo – Brescia – Trento – Vittorio Veneto – Gemona – Trieste



L'intero tragitto copre una lunghezza di circa 1'300 km di strade scelte preferibilmente in funzione del basso traffico, del fondo non necessariamente asfaltato ma comunque compatto e del panorama piacevole, dato che l'uso previsto è quello turistico.

In alcuni casi si riesce ad usufruire di tratti di percorso EUROVELO (numero 5, 7 e 8).

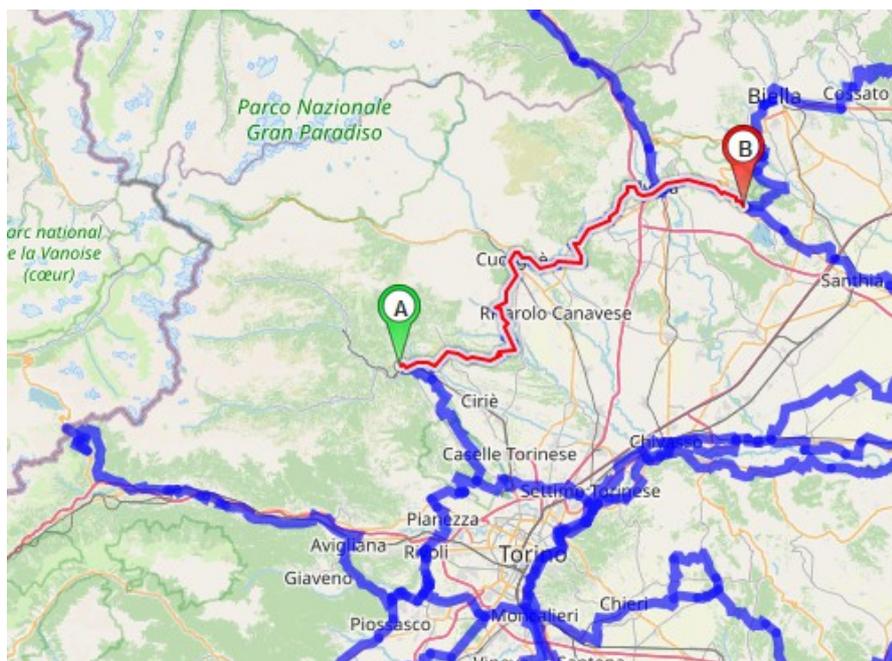
In altri casi è stato necessario prevedere tratti di strada che non hanno i requisiti richiesti, vuoi per il traffico vuoi per dimensioni e tipo di fondo.

3 – Parte canavesana

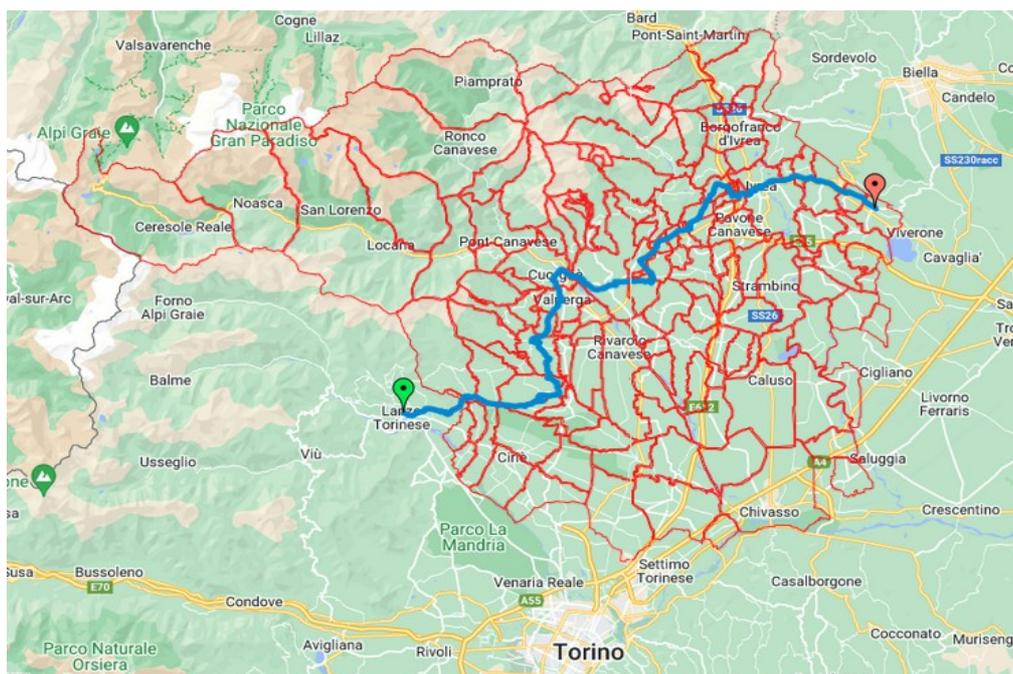
3 A- Visione d'insieme

Premesso che all'interno di questo lavoro il tracciato si intende percorso da Savona a Trieste, precisazione necessaria per intendersi sui termini “prima” e “dopo”, ora passiamo ad occuparci in maniera più approfondita del tratto compreso fra Lanzo e Piverone, che si trova completamente all'interno della Città Metropolitana di Torino.

Infatti, senza perdersi nelle disquisizioni circa cosa si intenda attualmente per “Canavese” e se esso comprenda ancora o meno “Ciriacese e “Eporediese”, è pacifico che fino a Lanzo si sia nel Torinese e dopo Piverone si passi alla provincia di Biella.



Questo tratto ha una lunghezza di circa 78 km ed attraversa un territorio fittamente frazionato fra piccoli comuni:



Infatti ne attraversa ben 28, nell'ordine:

Lanzo
Balangero
Mathi
Corio
Rocca/Nole
Vauda
Barbania
Rivara
Pertusio
Valperga
Cuorgnè
Castellamonte
Bairo
Torre can.se
Baldissero can.se
Strambinello
Quagliuzzo
Parella
Colleterto Giacosa
Loranzé
Fiorano can.se
Salerano
Banchette
Ivrea
Burolo
Bollengo
Palazzo can.se
Piverone

3 B- Modalità di rilevazione

L'intero percorso è stato rilevato direttamente tramite sopralluoghi in bicicletta, onde avere esattamente lo stesso punto di vista dell'utente atteso.

Dove possibile si sono effettuate gite di gruppo per raccogliere le osservazioni di persone con diversa età, esperienza ed allenamento.



Per ogni tratto di strada si è provveduto a prendere nota di:

- punti iniziale e finale
- lunghezza del tratto
- comune di competenza
- altezze SLM di inizio e fine, con calcolo dislivello e pendenza media
- tipo di strada (provinciale, comunale, interpoderale)
- tipo di fondo (asfalto, pavé, ghiaia, sterrato)
- larghezza adeguata o meno al passaggio di bici
- traffico veicolare
- eventuali osservazioni su punti positivi o negativi

Per il fattore “traffico”, in assenza di valori numerici si è proceduto ad una valutazione personale in base alle percezioni avute sia durante i rilievi che durante l'uso quotidiano delle stesse.

Anche per il fattore “larghezza adeguata” si è provveduto ad una valutazione personale che tiene conto del contesto generale, legato anche al traffico ed alle condizioni della banchina; infatti è chiaro che un ciclista si sente più sicuro su di una strada stretta ma con basso traffico e banchine percorribili piuttosto di una strada larga ma occupata da veicoli pesanti ... e magari con rovi laterali che impediscono di tenersi vicini al ciglio.

Questo lavoro ha portato all'identificazione di 80 tratti omogenei, riuniti in una tabella di questo genere:

n° tratto	punto iniz.	punto fin.	km iniz	km fin	lungh.	comune	alt in.	alt fin	delta H	pend. Media	tipo	fondo	Passaggio bici	traffico	note
18	semaforo SP42	castello	23,0	23,6	0,6	Rivara	360	380	20	3%	comunale	asfaltato	ok	scarso	
19	castello	pz. Sillano	23,6	23,9	0,3	Rivara	380	378	-2	-1%	comunale	ghiaia	ok	nullo	divieto di accesso
20	pz. Sillano	bivio Pertusio	23,9	24,1	0,2	Rivara	378	383	5	3%	comunale	asfaltato	ok	scarso	
21	bivio Pertusio	bivio Pratiglione	24,1	24,5	0,4	Rivara	383	360	-23	-6%	comunale	asfaltato	ok	scarso	
22	bivio Pratiglione	confine Rivara-Pertusio	24,5	25,2	0,7	Rivara	360	346	-14	-2%	comunale	asfaltato	ok	scarso	
23	confine Rivara-Pertusio	confine Pertusio - Valperga	25,2	28,2	3,0	Pertusio	346	370	24	1%	comunale	asfaltato	ok	scarso	
24	confine Pertusio - Valperga	campo sportivo	28,2	28,7	0,5	Valperga	370	379	9	2%	comunale	asfaltato	ok	scarso	
25	campo sportivo	bivio Poste	28,7	29,2	0,5	Valperga	379	389	10	2%	comunale	asfaltato	ok	scarso	
26	bivio Poste	bivio castello	29,2	29,9	0,7	Valperga	389	396	7	1%	Com. + SP13	asfaltato	scarsa	medio	senso unico
27	bivio castello	confine Valperga - Cuornè	29,9	30,3	0,4	Valperga	396	409	13	3%	comunale	asfaltato	scarsa	medio	
28	confine Valperga - Cuornè	rotonda Via Brigate	30,3	31,5	1,2	Cuornè	409	406	-3	0%	comunale	asfaltato	scarsa	medio	ponte stretto
29	rotonda Via Brigate	scuole medie	31,5	31,9	0,4	Cuornè	406	419	13	3%	SP42	asfaltato	scarsa	elevato	
30	scuole medie	semaforo	31,9	32,4	0,5	Cuornè	419	409	-10	-2%	comunale	asfaltato	scarsa	medio	
31	semaforo	rotonda Pedaggio	32,4	33,1	0,7	Cuornè	409	385	-24	-3%	comunale	asfaltato	scarsa	medio	ponte stretto
32	rotonda Pedaggio	Mulino Piova	33,1	34,1	1,0	Cuornè	385	378	-7	-1%	SP58	asfaltato	scarsa	elevato	svolta pericolosa!

3 C – Esame dei dati

I dati della tabella in questione possono essere aggregati in diversi modi al fine di ottenere informazioni generali interessanti per il seguito dello studio:

Ordinamento per lunghezza tratta comunale:

In media ogni 2,75 km vi è un passaggio di confine comunale! Con valori che vanno dai 7,2 km di Castellamonte ai 400 m di Mathi.

comune	lung. Tot [km]
Castellamonte	7,2
Barbania	6,1
Rivara	5,6
Ivrea	4,9
Loranzé	4,7
Vauda	4,3
Balangero	3,9
Cuornè	3,8
Piverone	3,7
Bollengo	3,6
Pertusio	3,0
Bairo	2,5
Baldissero can.se	2,2
Valperga	2,1
Strambinello	2,1
Burolo	2,0
Palazzo can.se	2,0
Lanzo	1,8
Rocca/Nole	1,8
Quagliuzzo	1,5
Salerano	1,5
Torre can.se	1,4
Corio	1,3
Fiorano can.se	1,3
Colleterto Giacosa	1,0
Parella	0,9
Banchette	0,7
Mathi	0,4
TOT	77,3

Ordinamento per competenza stradale:

circa il 65% delle tratte sono di competenza comunale, circa il 32% di competenza provinciale.

Meno del 2% del percorso si svolge su ciclabile separata dal traffico stradale (interamente nel comune di Ivrea).

tipo	lung.	percent.
comunale	49,7	64,3%
provinciali	24,7	32,0%
interpodereale	1,3	1,7%
ciclabile	1,3	1,7%
privata	0,3	0,4%
TOT	77,3	100,0%

Ordinamento per tipo di fondo:

circa il 90% del percorso ha fondo asfaltato in buone condizioni, per contro ci sono circa 2,5 km di sterrato "cattivo" (ossia particolarmente sconnesso e/o con tratti fangosi) e anche 300 metri di ghiaia, pericolosa nemica dei ciclisti.

fondo	lung.	percent.
asfaltato	68,0	88,0%
Asf. + pavé	3,5	4,5%
sterrato cattivo	2,5	3,2%
sterrato buono	2,4	3,1%
pavé	0,6	0,8%
ghiaia	0,3	0,4%
TOT	77,3	100,0%

Ordinamento per presenza di problematiche varie:

come si può vedere dalla tabella sottostante, circa il 10% del percorso è interessato da problematiche di tipo diverso, che saranno trattate più approfonditamente nelle schede dei vari comuni riportate nei capitoli seguenti:

punto iniz.	punto fin.	lungh.	comune	tipo	fondo	Passaggio bici	traffico	note
stacco da SP2	confine Lanzo – Balangero	1,8	Lanzo	comunale	asfaltato	stretto	scarso	senso unico e attraversamento ferrovia
fine sterrato bello	attraversam. SP34	0,6	Barbania	comunale	sterrato brutto	ok	scarso	sconnesso e fangoso
castello	pz. Sillano	0,3	Rivara	comunale	ghiaia	ok	nullo	divieto di accesso
confine Valperga – Cuornè	rotonda Via Brigate	1,2	Cuornè	comunale	asfaltato	scarsa	medio	strada e ponte stretto
rotonda Via Brigate	scuole medie	0,4	Cuornè	SP42	asfaltato	scarsa	elevato	traffico
rotonda Pedaggio	Mulino Plova	1,0	Cuornè	SP58	asfaltato	scarsa	elevato	strada stretta e trafficata, svolta pericolosa!
sottopasso SP58	ponte canale Caluso	0,9	Castellamonte	comunale	sterrato cattivo	ok	nullo	sconnesso e fangoso
incrocio SP58	rotonda ospedale	0,2	Castellamonte	SP58	asfaltato	scarsa	elevato	traffico
bivio SP222DIR	confine Castellamonte – Bairo	0,9	Castellamonte	SP222DIR	asfaltato	scarsa	elevato	strada stretta e trafficata
ponte Preti	intersezione SP565	0,5	Strambinello	comunale	asfaltato	ok	scarso	attraversamento pericoloso della SP565
confine Fiorano – Salerano	fine sterrato	0,5	Salerano	interpodereale	sterrato cattivo	ok	nullo	sconnesso e fangoso
immissione Via Miniere	immissione Via Monte Ferrando	0,2	lvrea	comunale	asfaltato	ok	elevato	incrocio trafficato e pericoloso
immissione Via Monte Ferrando	valico monte Ferrando	0,1	lvrea	comunale	asfaltato	ok	scarso	salitona!
valico monte Ferrando	lungo Dora Borghetto	0,2	lvrea	comunale	asfaltato	ok	scarso	senso unico e salitona!
		TOT	8,8					

3 D- Il problema della segnaletica

Purtroppo la rete BICITALIA non dispone attualmente di un sistema di segnaletica propria.

In mancanza di essa abbiamo verificato come sia difficile orientarsi ai diversi incroci, soprattutto all'interno dei centri storici dove le vie sono tante ed anche con l'aiuto di un navigatore GPS è molto facile prendere una via sbagliata.

Solamente nel tratto da Ivrea a Piverone questo itinerario si appoggia a quello, ben più noto e segnalato, della VIA FRANCIGENA; solo a questo punto si possono mettere via cartine e GPS ed abbandonarsi al piacere di guardarsi intorno!



Esempio di segnalazioni della via francigena, il cartello principale è rivolto ai pedoni, l'autoadesivo bianco azzurro indica l'itinerario per i ciclisti.

4 – Schede comunali

4 A- Lanzo torinese

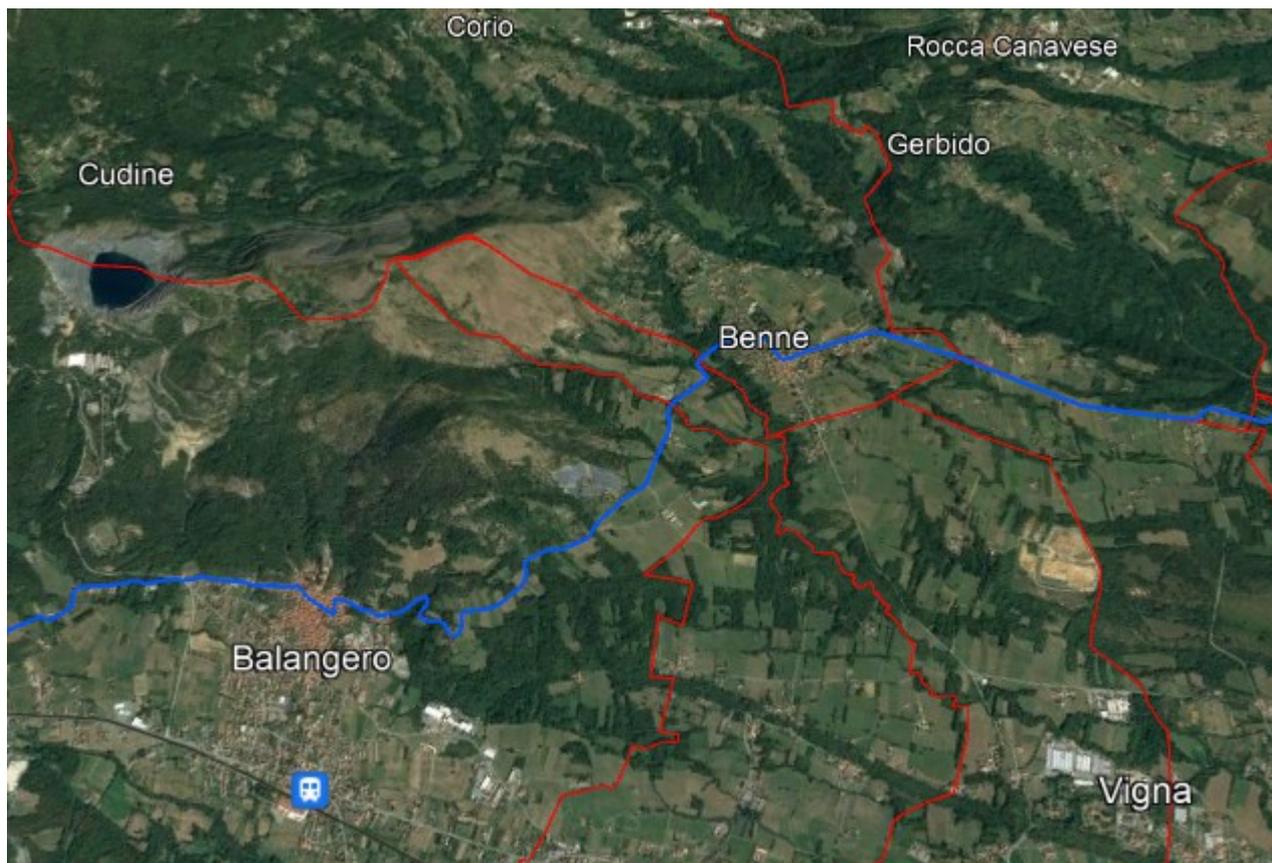


Dal centro del paese è previsto di seguire la SP2, particolarmente trafficata e nella quale le bici condividono la carreggiata con gli altri veicoli, fino alla svolta a sinistra verso via Santa Lucia, che è resa problematica dal dover attraversare la provinciale stessa senza spazi adeguati per sostare in sicurezza (l'isola è più stretta della lunghezza di una bici, stando in senso longitudinale due bici bastano a riempirla). Se poi il passaggio a livello che immette nella via è chiuso la situazione si complica ulteriormente.

Ciliegina sulla torta: l'itinerario che ho descritto in realtà non si potrebbe fare in quanto la strada è a senso unico! Bisognerebbe allora proseguire sulla statale per un altro km per poi trovarsi in una situazione analoga di svolta attraverso il passaggio a livello successivo.



4 B- Balangero – Mathi – Corio – Rocca/Nole



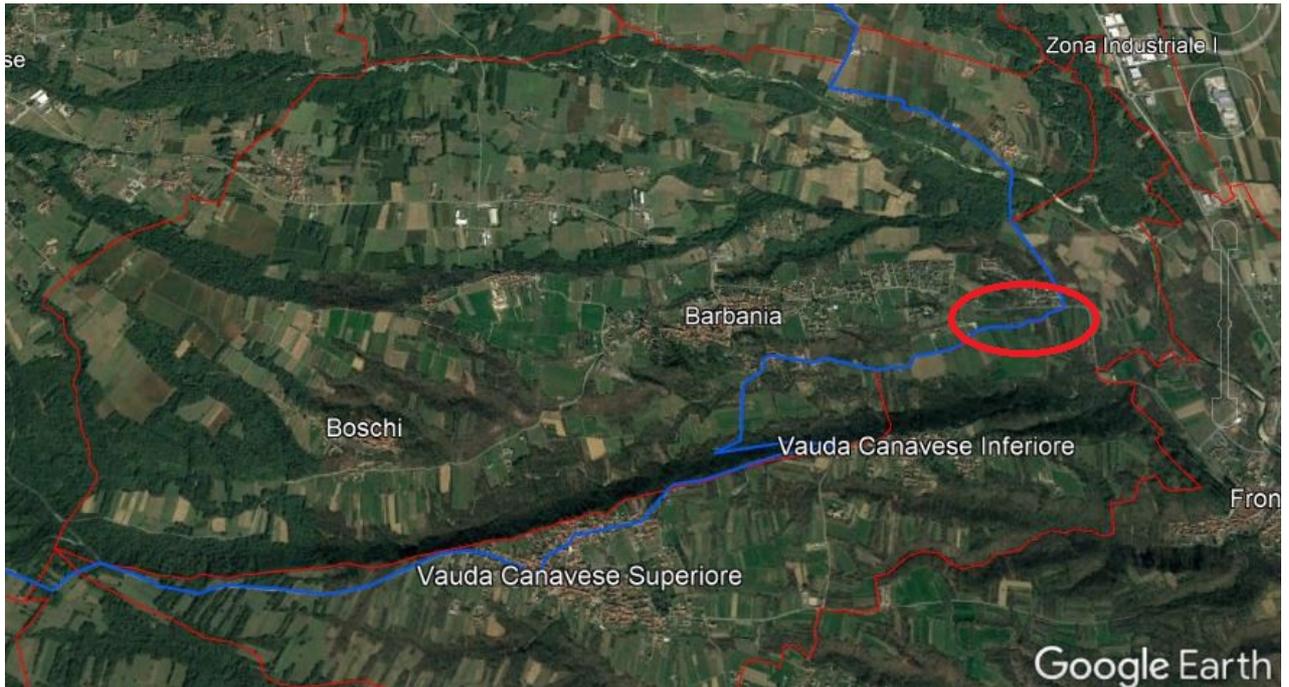
L'itinerario si sviluppa su strade locali decisamente strette ma tutto sommato abordabili per il basso traffico. L'attraversamento del centro di Balangero è particolarmente tipico (strade strette e contorte, pavé).

Il panorama è piacevole: colline e scorci di pianura.

I dislivelli sono pochi e le salite / discese dolci.

Queste strade sono già discretamente frequentate da ciclisti locali.

4 C- Vauda – Barbania



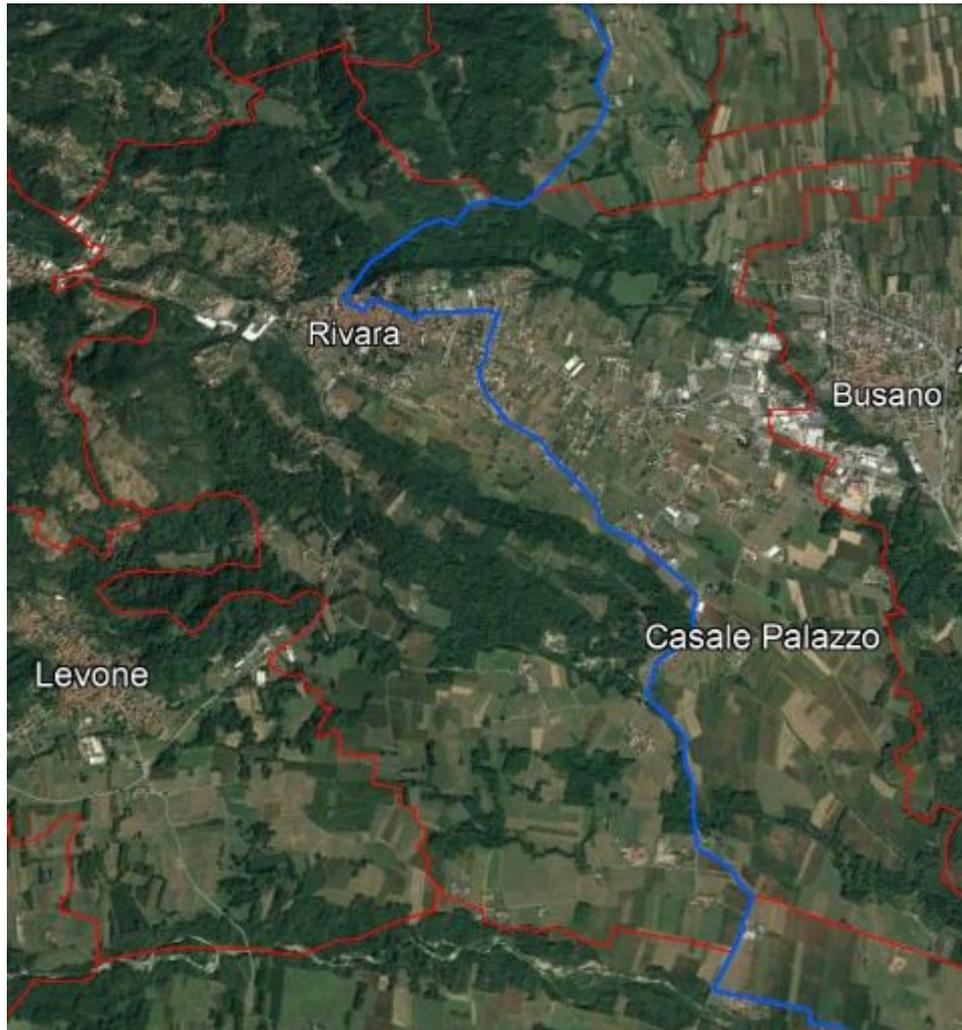
L'itinerario prevede strade discretamente larghe e a basso traffico.

L'andamento è pianeggiante fino a Vauda, dopodiché invece di proseguire in piano verso Front si affronta una discesa nel vallone che separa dalla cresta di Barbania. Poi, saggiamente, invece di affrontare la salita verso il centro del paese si aggira la collina dal lato Est su di uno sterrato che nel tratto iniziale è in buona condizione, poi diventa problematico perché sconnesso e fangoso.

Il panorama è piacevole: colline, vigneti e sullo sfondo le prealpi canavesane.

La strada fino a Vauda è decisamente battuta dai ciclisti locali, da Vauda a Rivara invece questo itinerario è poco noto ed utilizzato.

4 D- Rivara



Da Barbania a Rivara si percorrono belle strade a basso traffico. Il panorama è quello tipico della campagna locale: mais, erba e piloni votivi agli incroci; sullo sfondo, le montagne.

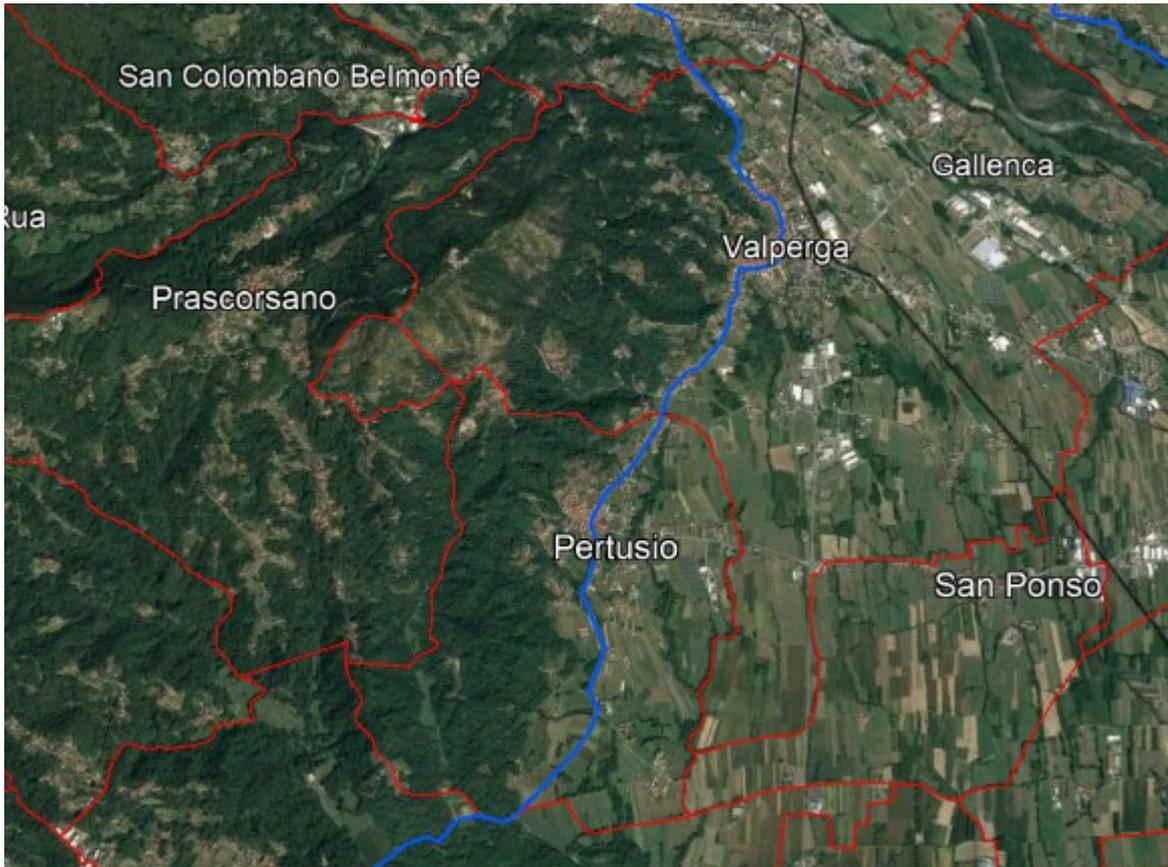
Unico neo il tratto attraverso il centro di Rivara, che pure avrebbe molto da offrire con i suoi due castelli e la bella villa comunale in un ampio giardino. Invece il (ciclo)turista, arrivato all'ingresso del castello e desideroso di proseguire sull'itinerario che ha scaricato sullo smartphone, si trova un bel divieto di accesso; se poi decide, all'italiana, di proseguire "come fanno tutti" si trova su di una stradina ghiaiosa che si stringe sempre di più fino a sbucare in una piazzetta dove il posteggio selvaggio gli creerà qualche difficoltà di passaggio.



Forse meriterebbe studiare alternative, come per esempio risalire sulla SP42 fino alla bella piazza ed ai giardini.



4 E – Pertusio – Valperga



Il tratto di competenza di Pertusio sembra nato per essere un itinerario BICITALIA: strada larga, asfaltata, poco trafficata e già molto utilizzata dai ciclisti locali.

Nell'avvicinarsi a Valperga invece la larghezza diminuisce e a volte l'incrocio con le auto può creare qualche apprensione.

L'attraversamento del centro di Valperga, poi, risulta non molto gradevole per i classici problemi dei nostri centri storici: vie strette ed occupate dalle auto, sensi unici, ecc.





4 F – Cuorgné



Cuorgné si trova purtroppo ad essere uno dei paesi più critici al fine della fruizione di questo itinerario pedemontano.

Le due zone evidenziate sono proprio quelle dove, nei giorni lavorativi, i genitori preferiscono non fare andare in bici i bambini; diverso il discorso nei giorni festivi, dove invece il basso traffico automobilistico permette una maggiore sicurezza ai ciclisti.

Il tratto della “strada vecchia per Valperga” presenta prima una stradina stretta, dove l'incrocio con i veicoli mette qualche apprensione; poi si arriva al ponte sul Gallenca, dove l'incrocio non è proprio possibile; poi la strada prosegue fra due muri, e l'incrocio è di nuovo rischioso.



Si arriva poi ad imboccare Via Brigate Partigiane, tratto di provinciale SP42 dal traffico particolarmente intenso in settimana; soprattutto in orario scolastico.

Poi si scende verso località Pedaggio affrontando il ponte sull'Orco: qui due veicoli passano di misura, i pedoni camminano a lato in fila indiana: se si incrociano, il più atletico scavalca il guard rail e passa in strada! Per fortuna ora almeno la passerella laterale sarà allargata, i pedoni saranno salvi; ed i ciclisti?

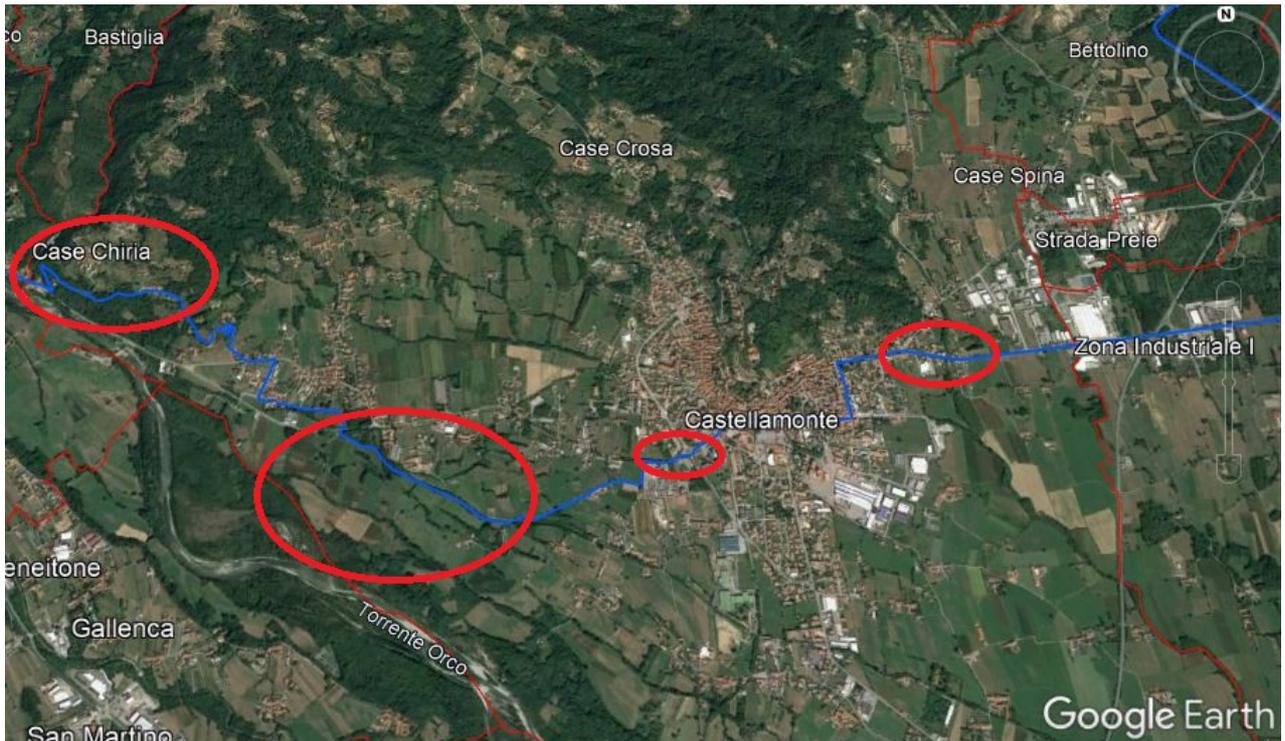


Ma il tratto più pericoloso deve ancora venire, infatti fra la località Pedaggio e Castellamonte bisogna passare prima da Via dei Mille e poi dalla SP58; entrambe parecchio strette e pericolose in considerazione dell'elevato traffico che vi scorre.

In conclusione, si tratta di percorsi interamente da ripensare, modificare o sostituire con altri studiati ad hoc; ma come si sa la cosa non è facile per i risvolti sia economici sia pratici (dove passare?).

Probabilmente la soluzione definitiva sarebbe quella di prevedere l'attraversamento pedonale e ciclabile su di una nuova passerella sul torrente Orco. Ma questa è un'altra storia che meriterebbe un approfondimento a parte...

4 G – Castellamonte



Castellamonte, anche in virtù del fatto che si trova ad essere il comune con il tratto più lungo di itinerario, ha diverse criticità.

Innanzitutto è unito a Cuorné dalla SP58, sulla cui pericolosità abbiamo già scritto. Tanto che gli ideatori di questo itinerario hanno previsto, piuttosto che percorrere tutta la provinciale (in pianura ed in linea retta), di fare una deviazione per strade secondarie dal dislivello piuttosto marcato. Quindi l'itinerario va bene per chi ha tempo per girovagare guardandosi intorno, ma non è adatto a chi si deve spostare giornalmente fra i due paesi.

Ma anche solo lo svoltare dalla SP58 alla strada secondaria per Sant'Anna dei boschi fa venire i brividi: si tratta infatti di attraversare la provinciale in un tratto di curva cieca in cui i veicoli in senso opposto arrivano particolarmente veloci.



Sull'attraversamento di Spineto, nulla da dire.

Invece poi ci imbattiamo in una opportunità sprecata: il bellissimo tratto che costeggia il canale Caluso è in pessime condizioni: si tratta di uno sterrato particolarmente sconnesso e fangoso che non può essere percorso dopo giorni piovosi.

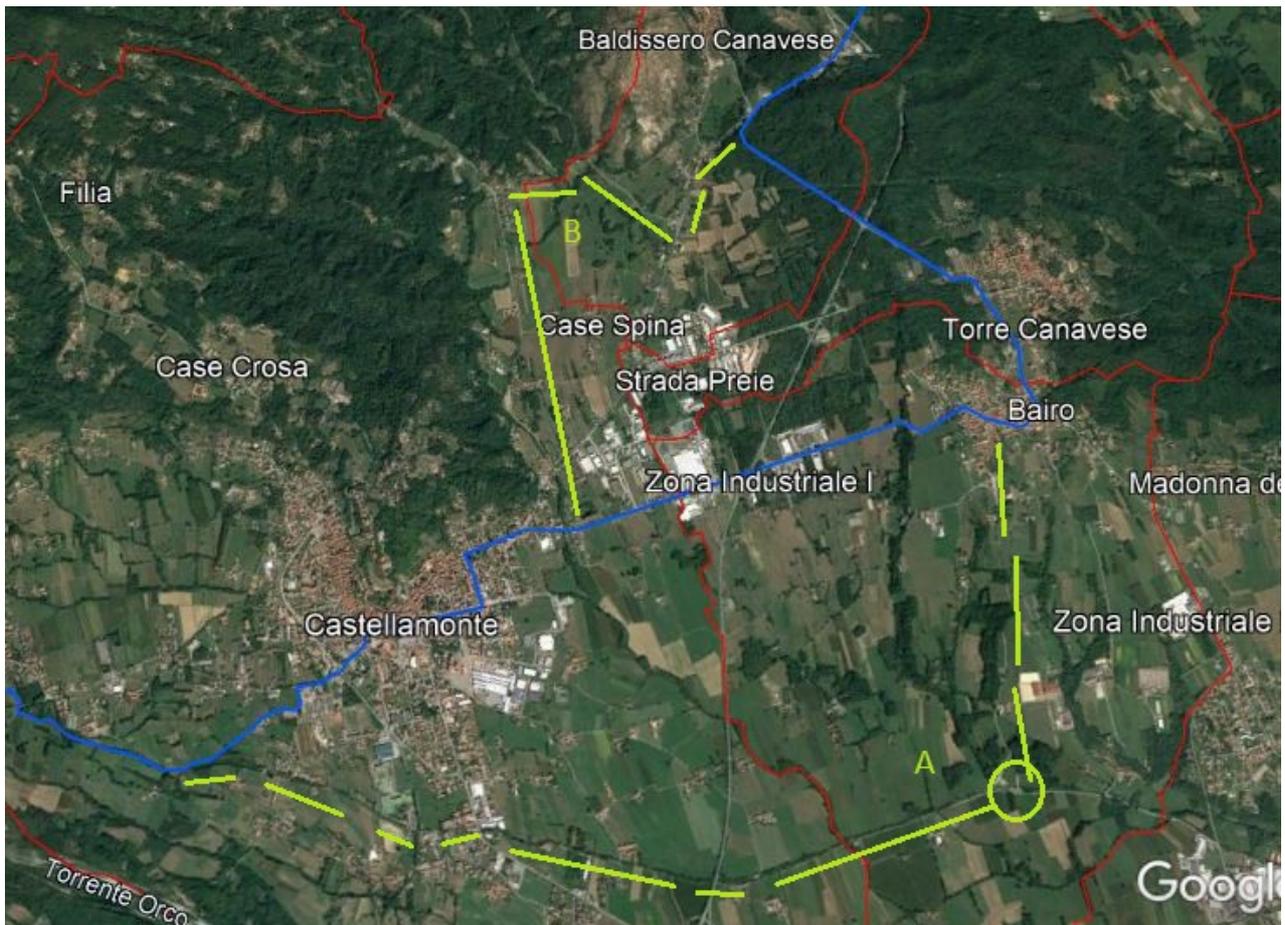
Altro punto critico quello del tratto – breve – fra l'immissione in prossimità del cimitero e la rotonda. Anche qui nessun genitore previdente metterebbe per strada i figli! Ma ci sarebbe forse lo spazio per una ciclo-pedonale sul marciapiede.

L'attraversamento del centro non è particolarmente pericoloso nel senso di andata, mentre nel senso del ritorno, a causa della presenza di un senso unico, bisogna percorrere una via stretta e trafficata; anche qui, meglio non andare con bambini o inesperti!

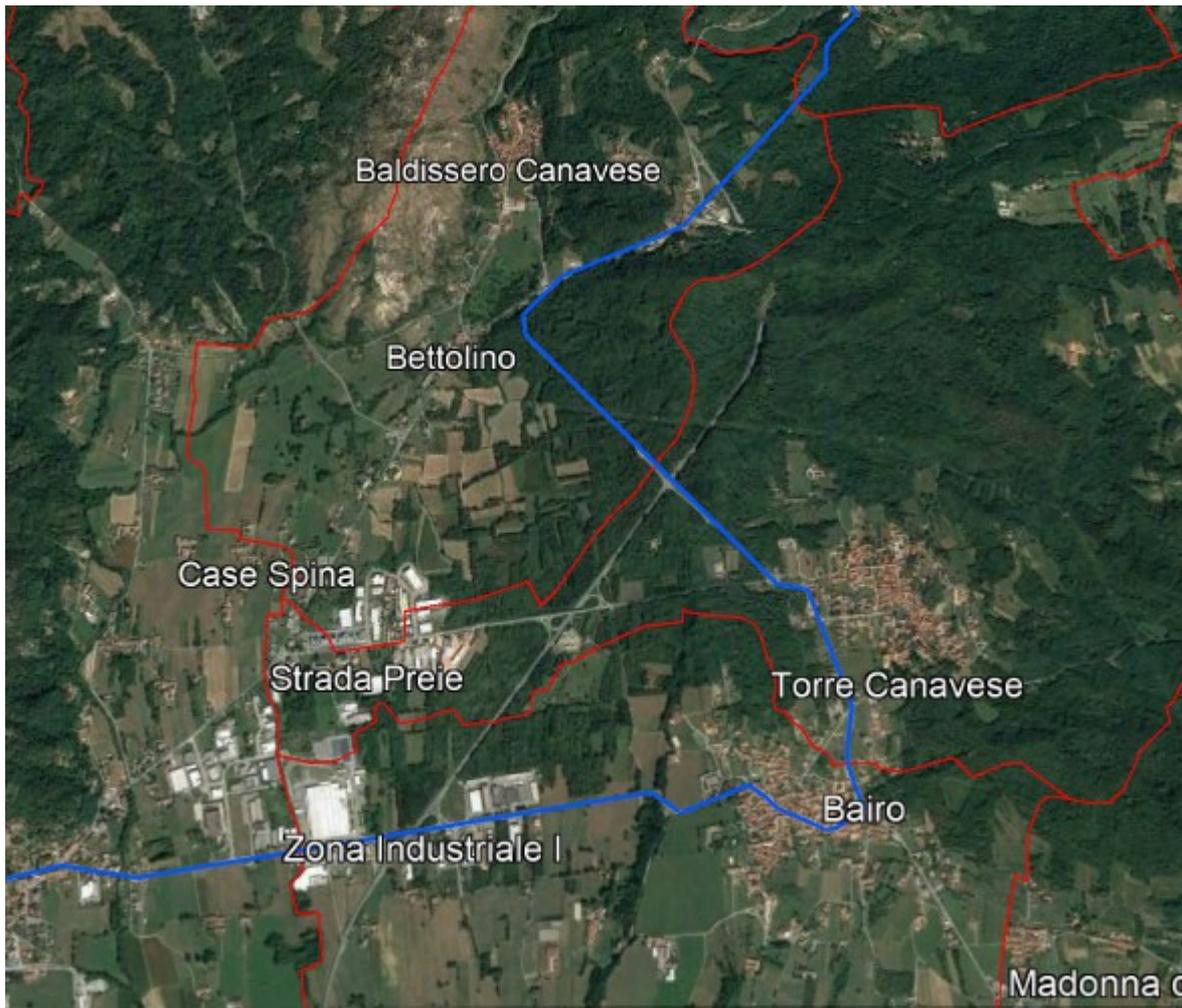
Ultimo punto critico in uscita dal paese in direzione Bairo; siamo ora sulla SP222DIR e questa è proprio la zona industriale! Quindi nei giorni lavorativi troviamo auto e camion a gogò ed una strada discretamente stretta.

Bisognerebbe forse fare un pensiero sul ristudiare completamente il percorso su strade a basso traffico, per esempio continuando a costeggiare il canale fino al mulino di Bairo; come già fanno i locali che nel weekend affollano quel percorso a piedi ed in bici (ipotesi A nell'immagine successiva).

Oppure raggiungere direttamente Baldissero su strade di campagna, evitando Bairo e Torre e stando in itinerario più pedemontano (ipotesi B).



4 H – Bairo – Torre – Baldissero

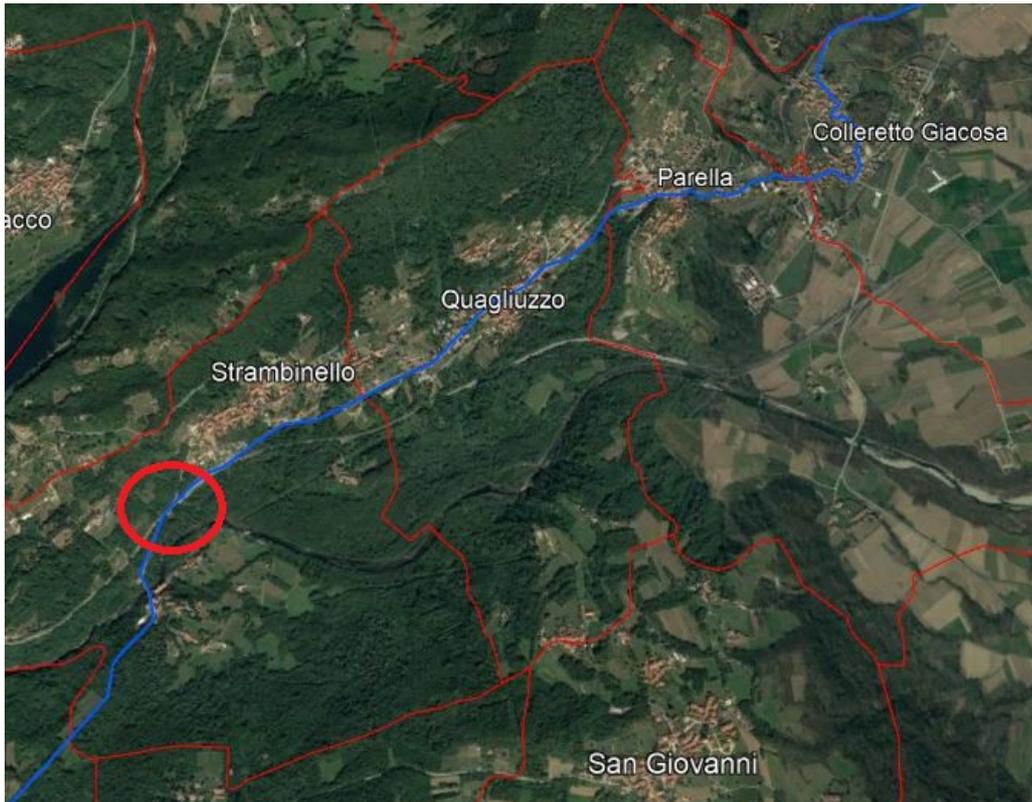


Dalla zona industriale di Castellamonte la SP222DIR prosegue verso Bairo diventando sempre più stretta: l'incrocio con le macchine merita qualche attenzione e quello con i camion qualche sudore freddo!

Dopodiché la situazione diventa di nuovo tranquilla nel bel centro del paese di Bairo, nel successivo tratto di provinciale verso Torre e fino al confine con Baldissero.

Qui la provinciale si stringe (due macchine passano a stento, due camion assolutamente no); se siete in bici e vedete l'avvicinarsi di una situazione del genere non potete far altro che accostare e fermarvi. Sempre che possiate, dato che in questo tratto la manutenzione è particolarmente scadente e a bordo strada vi attendono i rovi.

4 L – Strambinello – Quagliuzzo – Parella



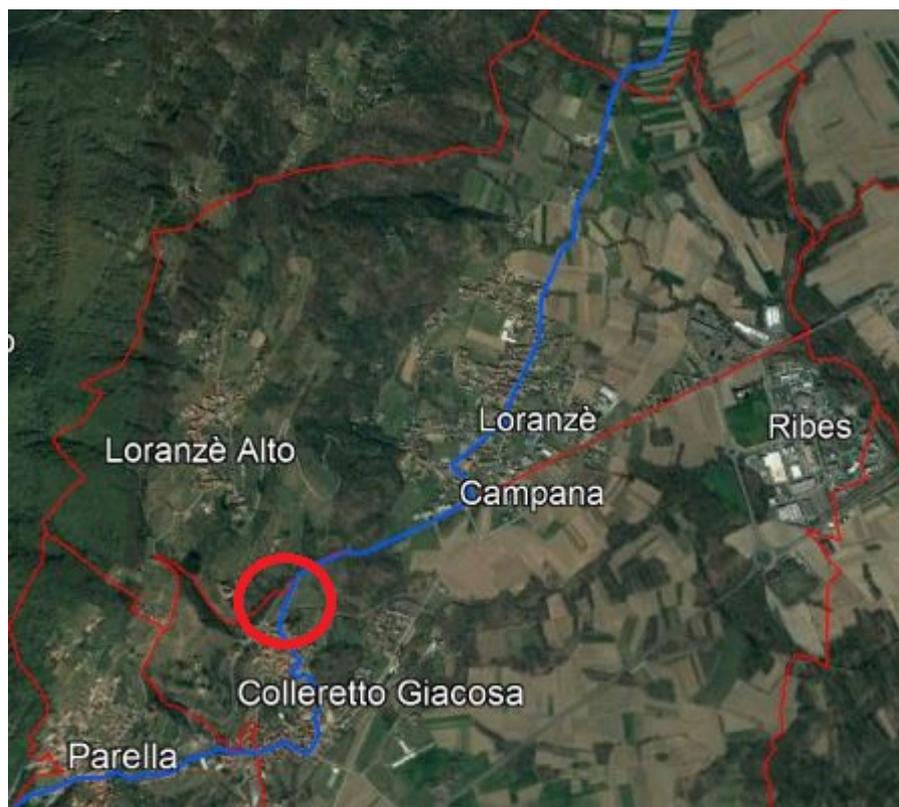
Si inizia con una bella discesa, su strada secondaria poco trafficata, verso ponte dei Preti (quello inferiore, il superiore lasciamolo ai veicoli pesanti).

Poi bisogna attraversare la SP565 per svoltare in direzione Quagliuzzo. Questo è un punto particolarmente pericoloso, tanto più se si arriva in senso opposto, perché in questo caso non si può nemmeno approfittare dell'isola centrale.



Dopodiché si passano Quagliuzzo e Parella senza problemi di sorta, prima su provinciale a basso traffico, poi su strade secondarie. Bella la discesa fino al castello di Parella; ma al ritorno ... che fatica! Pendenze anche oltre il 10%.

4 L – Colletterto Giacosa . Loranzé

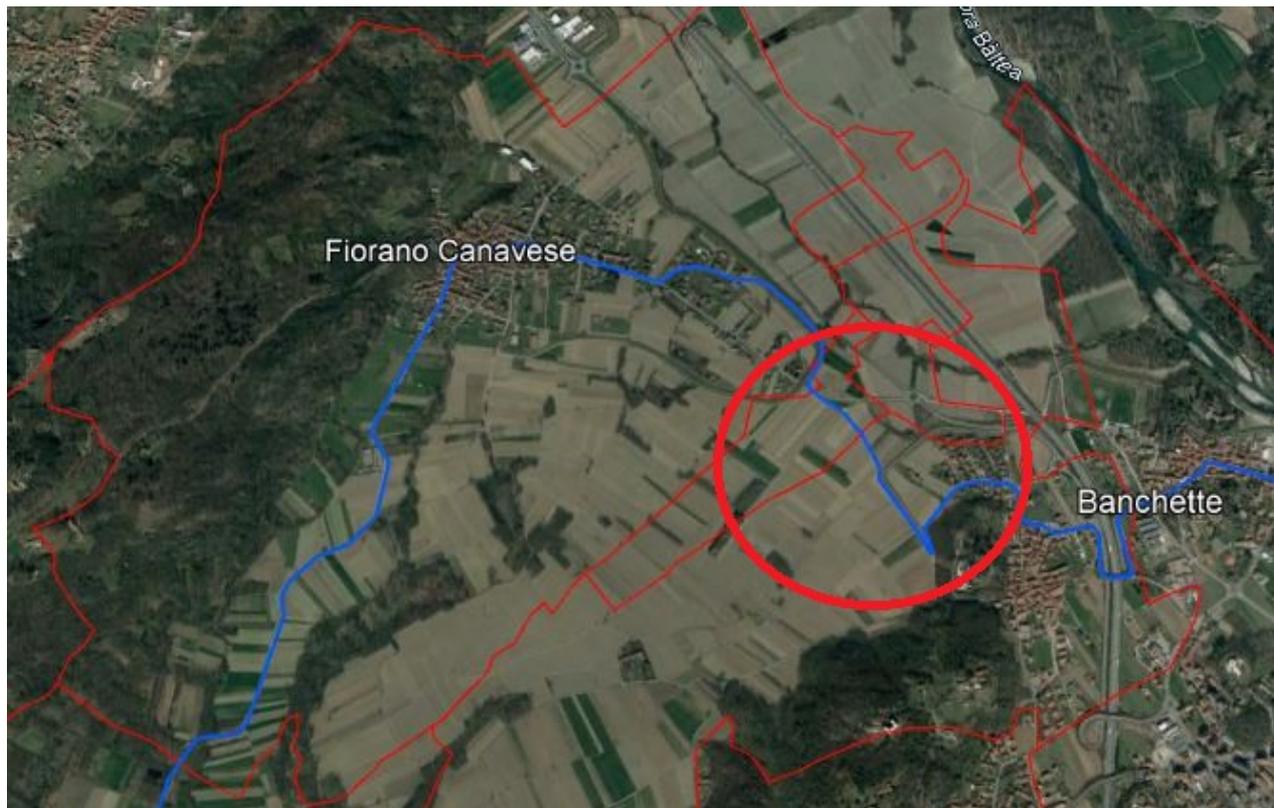


Il centro di Colletterto Giacosa è il tipico paese canavesano: pavé e strade strette, case con fiori, monumenti all'illustre concittadino.

Poi però si sale verso la provinciale e si trova un bel divieto di accesso (si sa che il cartellino "eccetto bici", che in Germania e Olanda si trova come il prezzemolo, in Italia è tabù); e poi un breve tratto che inizia bene (asfalto rosa tipo Costa Azzurra) per poi tramutarsi in ghiaia.

Oltre, nulla da segnalare; anzi, ora abbandoniamo le colline per passare alle comodissime strade secondarie di pianura.

4 M – Fiorano - Salerano

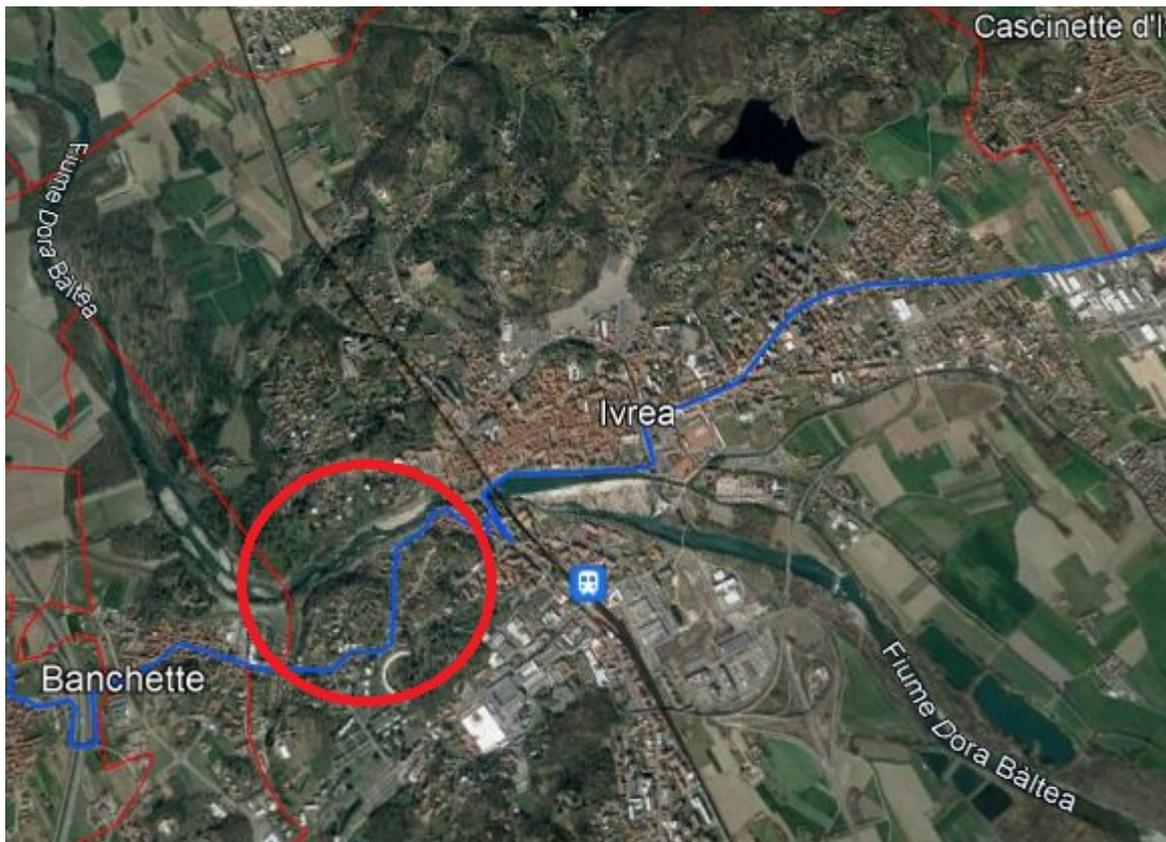


Belle strade secondarie asfaltate e a basso traffico; molte biciclette; un bel panorama con il Mombarone e la Serra che iniziano a dominare lo sfondo.

Peccato poi che uno finisca in uno sterrato fra i campi di mais; il contesto potrebbe anche essere bello, se almeno il fondo fosse compatto e senza buche fangose. In giornate piovose questo sarebbe un incubo!

Con un cavalcavia superiamo l'autostrada Torino-Aosta e ci dirigiamo verso Ivrea.

4 N – Banchette – Ivrea



L'attraversamento di Banchette non presenta particolari problemi, a parte la presenza di un senso unico che va aggirato quando si arriva in senso opposto.

Invece l'attuale ingresso ad Ivrea ad Ivrea si presenta particolarmente problematico.

Infatti l'itinerario attuale prevede di salire per via Roma e via Miniere fino all'incrocio con via Pinchia, superare questo incrocio (molto trafficato e dove fra l'altro bisogna dare precedenza al serpentone di auto che svoltano da e per via Pinchia) per proseguire su via Malone - via Miniere e poi svoltare sulla ripida salita di via Monte Ferrando; raggiunto il punto massimo si scende su via delle Rocchette per poi sboccare in zona Ponte Vecchio.

A nostro avviso questo tracciato presenta quindi i seguenti problemi, in ordine di importanza:

- attraversamento incrocio via Miniere (molto trafficato e molto pericoloso)
- svolta da via Miniere verso via Monte Ferrando: difficilile e pericolosa per gli stessi motivi, a meno di non scegliere di restare sul marciapiede invece di scendere sulla strada, ma così si va in conflitto con i pedoni...
- salita – discesa di via monte Ferrando: fatica apparentemente senza senso dato che la zona non è né bella né panoramica. Ed al ritorno non si potrebbe fare perché senso unico!



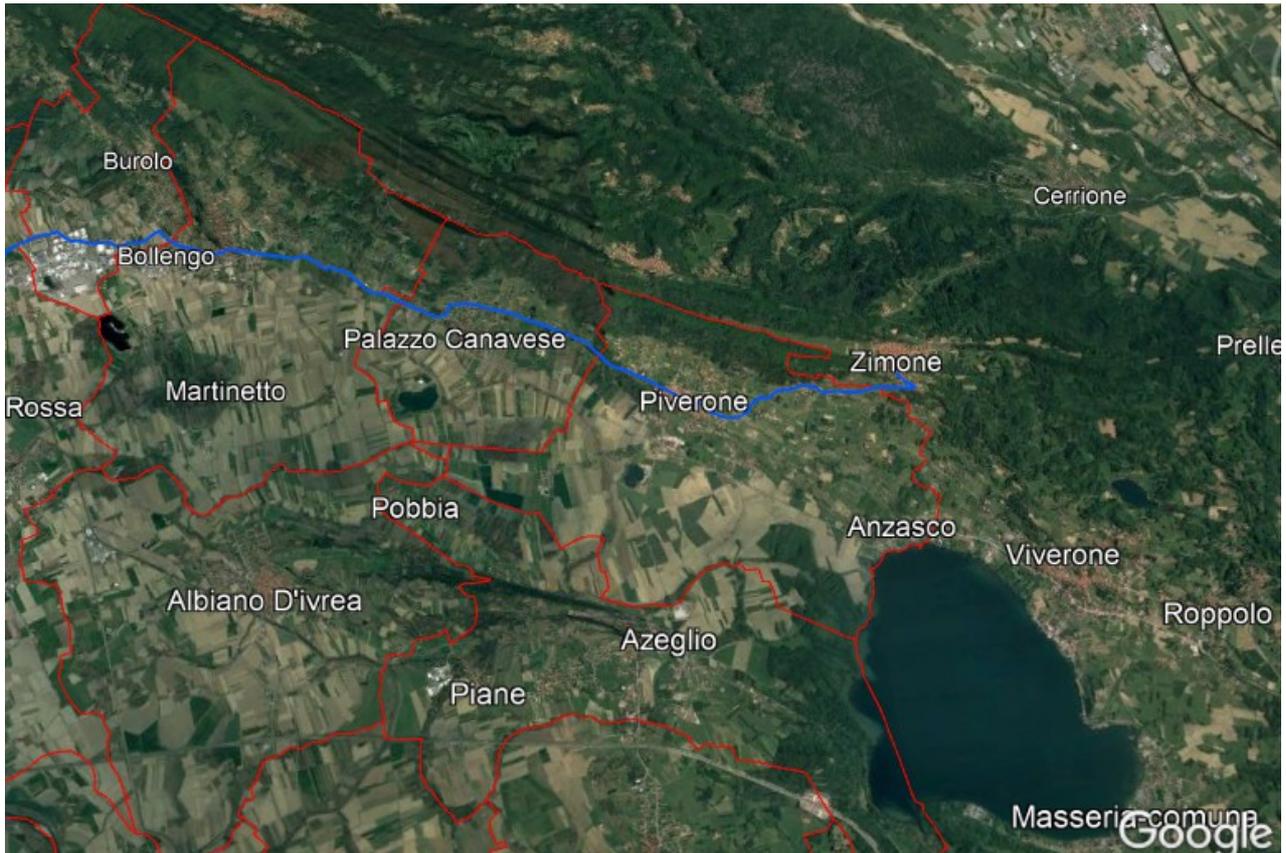
Meriterebbe allora verificare la fattibilità di aggirare il monte Ferrando da Est, lungo la sponda della Dora, come schematizzato in verde nell'immagine.

Ma dopo queste pene iniziali, poi viene il bello: il lungo Dora viene percorso su di una ciclabile che poi prosegue, lontano dal fiume, fino alla svolta in via Cascinette.

Altro punto molto positivo, il fatto che ora ci si trovi sulla via Francigena, e se ne sfrutti la bella segnaletica!



4 P – Burolo – Palazzo - Piverone



Ora l'itinerario segue dapprima quello della Francigena, in un contesto di piacevoli panorami e strade belle ma poco battute, per poi staccarsene presso Palazzo per salire ad una quota maggiore in preparazione allo scollinamento della Serra di Ivrea.

Questa è una scelta felice perché dall'alto si gode di un bel panorama sulla pianura e sul lago di Viverone.

E si arriva così prima al centro di Piverone e poi, tramite una stradina molto stretta ma poco battuta, all'imbocco della provinciale che ci porta, in salita, fino a Zimone.

Qui noi ci fermiamo perché abbiamo ormai raggiunto la provincia di Biella, il cicloturista invece proseguirà su percorsi prealpini molto caratteristici.



4 – Conclusioni

Il tratto canavesano della “pedemontana alpina” non è attualmente conosciuto dal grande pubblico, e forse nemmeno dagli uffici comunali dei paesi che attraversa.

Finora infatti non è stato pubblicizzato come le altre tratte più blasonate, e probabilmente questa è una fortuna perché onestamente il cicloturista ne sarebbe stato deluso.

Come ho potuto verificare percorrendo in lungo e largo questi itinerari, manca infatti attualmente di quella continuità e di quelle minime attrattive che lo possano rendere appetibile.

Non si tratta solamente di aspettare che “qualcun'altro” (senz'altro un ente pubblico con ampia disponibilità di mezzi) risolva i gravi problemi di viabilità e sicurezza da noi segnalati.

Basterebbe probabilmente che i comuni iniziassero a prendere coscienza che per portare turisti nelle nostre zone e avviare il volano di tutte quelle attività locali che alla fine potrebbero costituire una bella fetta della nostra economia, in tempi ovviamente lunghi – diciamo 10 o 20 anni, bisogna cominciare dal rendere il nostro territorio più appetibile ai turisti e più ciclabile.

A partire dal segnalare a chi arriva sulla piazza di un paese le cose belle che ci sono da vedere e da fare; dal curare meglio alcune strade in cattive condizioni, dall'abbellire (bastano dei fiori!) le entrate dei nostri paesi, dal preoccuparsi che nei punti più panoramici delle strade ci sia magari una panchina e una fontana all'ombra; o dal predisporre dei posteggi bici al quale legare il nostro costoso mezzo se decidiamo di andare in un hotel, al ristorante, al bar, a visitare un castello; dall'illustrare agli operatori turistici locali quali sono i percorsi ciclabili in zona, affinché lo possano a loro volta spiegare ad un turista di passaggio che chiede...

O anche solo dal predisporre percorsi sicuri per chi, bambini in primis, vorrebbe andare in bici ma ha paura del traffico e delle strade del proprio paese...

In conclusione, sarebbe bello e utile che ognuno degli attori coinvolti, a partire dagli enti pubblici, si adoperasse per fare sì che fra qualche anno questo percorso, che ci ritroviamo già bello e fatto, si possa pubblicizzare con successo.

Chiudo con una frase che abbiamo sentito molto spesso durante il nostro corsi di studi:

Un territorio non diventa appetibile ai cicloturisti solo inventandosi una ciclabile ... prima il territorio deve diventare veramente ciclabile; solo allora può pensare di pubblicizzarsi, fare arrivare i turisti e mandarli via soddisfatti per passare la parola ad altri!