

INTERREG Italia-Slovenia 2021-2027 - Progetto Walk of Peace +

Studio preliminare per inclusione del "prodotto Bike" lungo il percorso del "Walk of Peace"

CUP D29B23000140007 – CIG B0735A8713



Redatto da Alberto Deana
Travesio, 20 marzo 2024



1.- Premessa

Con nota d'incarico dd. 23 febbraio 2024, il Committente PromoTurismoFVG ha affidato allo Scrivente la redazione di uno studio preliminare per includere il cicloturismo (prodotto Bike) nelle proposte turistiche offerta dal percorso Walk of Peace/Pot Miru/Sentiero della Pace. In particolare, è stato richiesto di analizzare e valutare i seguenti aspetti:

- quanto dell'attuale percorso Walk of Peace in Friuli Venezia Giulia e Slovenia è già considerevole adatto al prodotto bike (e a quale tipologia);
- le alternative possibili nei tratti attualmente non adatti al prodotto Bike, mantenendo fermo il passaggio presso i Punti di Interesse-POI principali trasmessi in fase di indagine di mercato, considerati imprescindibili per questo tipo di segmento turistico;
- un elenco di massima dei posti letto esistenti lungo il percorso, con attenzione particolare a strutture dichiarate bike friendly;
- un'analisi sui collegamenti intermodali presenti lungo il percorso.

Al fine di addivenire ai risultati richiesti nel tempo concesso, il sottoscritto si è avvalso principalmente di strumenti cartografici e informatici digitali presenti su varie piattaforme (Google Map e Google Street View, il portale cartografico Eagle della Regione FVG, il portale cartografico sloveno ISlovenija.it, le cartografie numeriche tematiche Open Topo Map e Freizeit Karte), programmi di gestione delle tracce GPS, acquisizione dati e analisi di siti WEB dedicati come quello del Walk of Peace (molto ben congegnato, ricco di informazioni storiche e dettagli topografici), ricerca e valutazione di dati turistici attraverso algoritmi e portali di ricerca. Sono stati eseguiti anche alcuni sopralluoghi meramente esplorativi per ottenere più informazioni sui tratti sui quali le cartografie e le fotografie aeree non erano sufficienti.

I dati turistici e cartografici sono stati analizzati attraverso l'esperienza in materia dello scrivente e dei suoi collaboratori, nonché alla luce di altri contributi su progetti analoghi.

Quanto riportato nel presente documento rappresenta una analisi obiettiva e abbastanza approfondita, ancorché non di dettaglio, sulle possibilità di adattamento dell'attuale tracciato del Walk of Peace alla percorrenza sulle due ruote e per lo sviluppo di una proposta cicloturistica sul territorio italo-sloveno della Valle dell'Isonzo e del Carso. Il presente documento non costituisce un progetto di fattibilità tecnico- economica ai sensi dell'art. 41 del D.Lgs. 36/2023.

2.- Inquadramento generale dell'iniziativa Walk of Peace

Il Walk of Peace/Pot Miru/Sentiero della Pace è una iniziativa nata in Slovenia nell'anno 2000 da un gruppo di persone che si sono poi riunite nella "Fundacija Poti miru v Posočju/Fondazione Sentieri della Pace della Valle dell'Isonzo", allo scopo di **tutelare, preservare e rivalutare il patrimonio di opere militari, musei pubblici/privati e monumenti di varia tipologia (cimiteri di guerra, chiesette militari, steli commemorative, monumenti alla memoria, ecc.) realizzati durante la Prima Guerra Mondiale o ad essa dedicati.** La Grande Guerra, combattuta nella Valle dell'Isonzo tra il maggio 1915 e ottobre 1917, ha lasciato segni indelebili e duraturi in tutto il territorio della valle, nella storia d'Europa e nella memoria delle persone. Le attività principali della Fondazione sono la ricerca, lo studio, il recupero e la presentazione del patrimonio storico e culturale della Grande Guerra, la pubblicazione di materiale tecnico e promozionale, la gestione della Biblioteca di storia di Kobarid e lo sviluppo del turismo storico.

L'Unione Europea, i Governi sloveno e italiano hanno finanziato la realizzazione delle attività della Fondazione, assieme anche ad Enti locali sloveni, italiani e da privati. A distanza di cent'anni dall'inizio della Prima guerra mondiale è stato quindi realizzato, rappresentato e segnalato **un percorso a rete unico nel suo genere, lungo complessivamente 520 chilometri, dalle Alpi Giulie all'Adriatico, che collega più di 300 dei predetti Punti di Interesse (POI), presenti in Italia e in Slovenia.** Il Walk of Peace è stato progettato per essere **percorso a piedi in un ambiente prettamente alpino**, raggiungendo anche cime di ragguardevole altezza (es. Monte Nero alt. 2244 m e Monte Rosso alt. 2164 m). **Utilizza strade secondarie, piste forestali, mulattiere e sentieri per la quasi totalità del tracciato**, viabilità salubre e adatta appunto agli alpinisti ed ai camminatori, ma anche in parte ai ciclisti.

Il Walk of Peace segue una direttrice principale che parte da Log pod Mangartom e raggiunge Trieste. L'Itinerario presenta anche 5 tappe di variante, per raggiungere parti del fronte di guerra più orientali, ubicate tutte in territorio sloveno. C'è inoltre un anello (denominato K-C) che diparte da Kobarid, raggiunge Cividale del Friuli e rientra a Kobarid dopo aver percorso sostanzialmente i rilievi della Valle del Natisone in 6 tappe, per complessivi 95,4

km. Al tracciato in Slovenia si collegano ulteriori 2 sezioni aggiuntive (da Bovez a Kranjska Gora e dal Planina Kuhinja a Bohinjska Bistrica) per un totale di ulteriori 90,4 km.

Di seguito si riportano i dati tecnici principali dei percorsi e delle relative tappe, ricavati da quanto riportato sul sito ufficiale del cammino <https://www.thewalkofpeace.com/> **Percorso principale Log pod Mangartom-Trieste**

N.	Nome tappa	Lunghezza a km	Dislivello o salita m	Dislivello o discesa m	Difficoltà a piedi
1	Log pod Mangartom-Bovec	12,5	260	430	Facile
2	Bovez-Kobarid	23,5	1160	1380	molto impegnativo
3	Kobarid-Planina Kuhinja	13,1	1090	340	impegnativo
4	Planina Kuhinja-Tolmin	23,1	560	1350	Media
5	Tolmin-Kambrešco	23,4	1360	1020	molto impegnativo
6	Kambrešco-Šmartno	24,6	570	840	Facile
7	Šmartno-M. Sabotino-Nova Gorica	16,0	530	690	Media
8	Nova Gorica-Gorizia-Nova Gorica	18,9	490	490	Media
9IT	Nova Gorica-Brestovec-S. Martino d.C.	20,8	370	300	Media
10IT	S. Martino del Carso-Redipuglia	7,9	60	190	Facile
11IT	Redipuglia-Monfalcone	17,0	380	400	Media
12IT	Monfalcone-Malchina	16,5	580	420	Media
13	Malchina-Miramare	18,5	300	460	Media
14	Miramare-Trieste	10,5	110	110	Facile
6 A	Kambrešco-Plava	18,3	480	920	Facile

7 A	Plave-Vodice-Nova Gorica	20,6	1080	1070	molto impegnativo
9SI	Nova Gorica-Lokvica	22,8	520	400	Media
10SI	Lokvica-Komen	15,5	250	190	Facile
11SI	Komen-Malchina	12,2	120	230	Facile
	TOTALI PERCORSO PRINCIPALE	335,7	10.270	11.230	

Percorso K-C Anello Kobarid-Cividale del Friuli-Kobarid

N.	Nome tappa	Lunghezza a km	Dislivello o salita m	Dislivello discesa m	Difficoltà a piedi
K-C 1	Kobarid-Kolovrat	15,9	1020	190	impegnativo
K-C 2	Kolovrat-Solarie-Tribil Superiore	10,1	380	820	media
K-C 3	Tribil Superiore-Castelmonte	13,0	320	360	media
K-C 4	Castelmonte-Cividale-San Pietro al Nat.	23,6	380	760	media
K-C 5	San Pietro al Natisone-Matajur	15,8	1500	340	impegnativo
K-C 6	Matajur-Kobarid	17	370	1470	impegnativo
	Kobarid-Valli Natisone-Kobarid	95,4	3.970	3.940	

Walk of Peace - sezioni aggiuntive

N.	Nome tappa	Lungh e zza km	Dislivell o salita m	Dislivell o discesa m	Difficoltà a piedi
----	------------	-------------------------	-------------------------------	--------------------------------	-----------------------

1	Kranjska Gora-Bovec (2 tappe)	46,6	1550	1130	Impegnativo
2	Bohinjska Bistrica-Planina Kuhinja (3 tappe)	43,8	2870	1630	molto impegnativo

Si tratta quindi di un **itinerario storico, culturale, ambientale, paesaggistico e turistico molto affascinante e anche molto articolato, piuttosto lungo e abbastanza impegnativo, dedicato agli alpinisti piuttosto capaci e allenati**. Infatti, le tappe hanno una lunghezza media di 18 km e un dislivello medio di circa 550 metri in salita ciascuna: quindi comportano almeno 5 ore di cammino per una persona mediamente allenata e ben equipaggiata. Le tappe più lunghe e impegnative possono arrivare a 7-8 ore di cammino.

Le tappe sono state scelte in funzione di punti d'appoggio turistici e alpinistici presenti sul territorio, ma in taluni casi tali siti sembrano avere ridotta capacità ricettiva. L'ottica di progettazione dell'intero Walk of Peace appare indirizzata a persone che svolgeranno il percorso interamente, in unica soluzione dall'inizio alla fine, oppure per numerose tappe alla volta. Infatti, non tutti i punti di partenza e arrivo delle singole tappe sono collegati tra loro con mezzi pubblici, specialmente nei giorni festivi e in tutte le stagioni.

3.- Inquadramento dello studio per un percorso Bike

Il presente studio è stato commissionato per verificare la possibilità di percorrere l'intero Walk of Peace anche in bicicletta, per scopo principalmente turistico. Preso atto però delle caratteristiche morfologiche e plani-altimetriche dell'itinerario nonché dell'impegno che si dovrà approfondire per superare determinati dislivelli, **non si esclude anche l'utilizzo per scopo sportivo di alcune tratte del Walk of Peace** rivisitate per bicicletta.

Dall'analisi sono escluse le due sezioni aggiuntive alpine del Walk of Peace, perché sono per gran parte impercorribili con qualunque tipo di bicicletta e sono già alquanto impegnative dal punto di vista fisico anche a piedi. Inoltre non vi sono alternative proponibili che passino per i vari Punti di Interesse.

Dopo una analisi a prima vista dei percorsi, si è giunti alla conclusione che il tracciato principale, le varianti e l'anello K-C NON sono interamente percorribili per qualunque tipo di bicicletta. Mentre a piedi si può andare ovunque senza particolari limitazioni, **la bicicletta rimane comunque un veicolo**, riconosciuto nel Codice della Strada di tutte le

nazioni Europee, ma **limitato dalle sue caratteristiche tecniche nonché dalle regole e dai comportamenti da osservare per la circolazione stradale. A limitare l'utilizzo della bicicletta sul Walk of Peace ora sono presenti:**

- svariati tratti impervi, oltre la portata tecnica e ciclistica dei mezzi e dei loro conduttori (tratti con pendenze eccessive, single track troppo stretti, troppo scoscesi o molto esposti);
- sentieristica eccessivamente accidentata, troppo tortuosa, con ostacoli non superabili in bicicletta (sterrati e sentieri troppo sassosi, con tornanti ripetuti e molto ravvicinati tra loro, tratti con lunghe scalinate, sentieri a gradini, ecc.);
- aree o percorsi transitabili esclusivamente per i pedoni (zone sacre, aree pedonali urbane, strade vietate alle biciclette, ecc.);
- viabilità che attraversa proprietà private o aree non accessibili ai veicoli di qualunque genere;
- tratti la cui gestione della percorribilità non è garantita periodicamente (sentieri e sterrati non regolarmente sfalciati, non mantenuti, non sorvegliati, poco riconoscibili);
- altre limitazioni o interdizioni all'accesso, provvisorie o di lunga durata (frane, lavori duraturi, strade e sentieri dismessi, ecc.)

Come detto, le tappe del Walk of Peace utilizzano in massima parte strade secondarie, forestali e mulattiere anche transitabili in bicicletta, ma questi tipi di viabilità sono spesso collegati tra loro con percorsi

o scorciatoie individuate su sentieri stretti e/o molto acclivi, non sempre ben percorribili o riconoscibili, anche se segnalati.

Pertanto, questo studio propone **un percorso alternativo all'itinerario principale e all'anello K-C, rimuovendo i tratti con i limiti sopra indicati, ma allo stesso tempo garantisce una buona aderenza agli scopi del Walk of Peace e mantiene quanto più possibile la traccia originale.**

Per decidere quindi il percorso alternativo ci si è orientati verso l'utilizzo di un tipo bicicletta che può efficacemente intraprendere e superare i vari tipi di terreni montani, carsici, agresti e svariati tipi di piccoli ostacoli con sufficiente agilità, garantendo al ciclista robustezza e affidabilità delle parti meccaniche e ciclistiche. **Reputiamo che la Mountain Bike-MTB (anche nella sua versione elettrica) possa efficacemente rispondere alle esigenze di questo tipo di itinerario.** Le caratteristiche tecniche del mezzo permettono di superare ostacoli e pendenze

ragguardevoli, ma comunque possiede dei limiti tecnici che impediscono o compromettono l'utilizzo in determinate circostanze. La MTB non può superare salite oltre il 30% di pendenza su strade regolari e molto meno su sterrati con fondo sconnesso o sentieri sassosi, anche se condotta da sportivi allenati. Sentieri eccessivamente tortuosi e molto pendenti sono alquanto difficili da percorrere in sicurezza, sia in salita, sia in discesa. Pur avendo caratteristiche costruttive particolarmente robuste, la MTB può soffrire i prolungati scossoni e gli urti, che determinano principalmente il logorio del telaio, delle ruote e del cambio, fino al loro cedimento, anche se realizzati con materiali e tecnologie specifici per tale uso.

Detto questo, **va tenuto conto che il percorso Bike del Walk of Peace permette anche la frequentazione con altri tipi di biciclette**, utilizzabili su sterrati magari meno impervi o accidentati e su tratti pendenti, come le Trekking Bike o le Gravel. Per queste tipologie di biciclette, che oggi incontrano il favore di molti cicloturisti, è stata valutata per ogni tappa la possibilità di cimentarsi sul percorso alternativo, creando in taluni casi percorsi adatti ad esse.

4.- Criteri e indirizzi per l'individuazione del percorso Bike sul Walk of Peace

Fatte queste doverose premesse progettuali, per l'individuazione dell'itinerario per MTB alternativo al percorso a piedi del Walk of Peace, si è tenuto conto, in egual misura, di una serie di criteri importati:

1. **gli obiettivi dell'iniziativa, anche in termini di presenze turistiche sul territorio;**
2. **l'ubicazione dei Points Of Interest-POI che si vogliono collegare con il percorso in bicicletta;**
3. **il target dei cicloturistici a cui rivolgersi;**
4. **le difficoltà generali, tecniche e fisiche che presentano i percorsi montani per i ciclisti.**

Quanto alle attuali disponibilità e ubicazione dei servizi di accoglienza e logistici (intermodalità) nonché dei possibili sviluppi turistici per il prodotto Bike sul Walk of Peace, si rimanda all'apposito capitolo 6.

Sviluppando in dettaglio le suddette componenti di analisi, evidenziamo quanto segue:

- **Obiettivi dell'iniziativa**

L'obiettivo principale dell'iniziativa è far conoscere e frequentare al popolo dei ciclisti europei il Walk of Peace, la Valle dell'Isonzo, le Vali del Natisone e il Carso, con un itinerario a loro confacente, più prossimo possibile a quello attualmente identificato per i camminatori, passante per i Punti di Interesse individuati dalla Committenza, ma anche per altri sparsi sul territorio. Il solo interesse per i luoghi della Grande Guerra non è infatti la molla sufficiente per attrarre e coinvolgere **i ciclisti: sono molto più attratti dagli ambienti naturali salubri e senza transito dei veicoli a motore, dagli sterrati impegnativi e tecnici oppure dalle placide pedalate nei boschi e nelle campagne, dalle bellezze paesaggistiche, dagli aspetti etnografici ed enogastronomici.** Gli appassionati della MTB e della bici fuori strada sono sempre alla ricerca di nuove strade da percorrere, in ambienti sani e interessanti, assolutamente adeguate alle proprie capacità ciclistiche, possibilmente sfidanti.

Il percorso alternativo in MTB proposto soddisfa anche e principalmente questi aspetti: **le caratteristiche tecniche e sportive dell'itinerario Bike non sono prevalenti sulla fruibilità,** anche per altri tipi di bicicletta, soprattutto per allargare più possibile la platea dei frequentatori. Si è cercato quindi di tracciare un itinerario Bike alla portata di più categorie di ciclisti, che le soddisfi il più possibile. Ma **avere un buon itinerario cicloturistico non basta a garantire il suo successo nel pubblico e la sua conseguente frequentazione.**

- **l'ubicazione dei POI da collegare**

Vista l'ubicazione dei 78 Punti di Interesse-POI di cui è stato richiesto l'inserimento nell'itinerario, il percorso alternativo al Walk of Peace non si discosta molto da quello attuale, con varianti per MTB sostanzialmente locali. Solo per 2 tappe di montagna nell'Alta Valle dell'Isonzo si è dovuto ipotizzare un percorso sostanzialmente diverso, riuscendo però a mantenere il passaggio presso i POI obbligatori. Inoltre, non sempre si è potuto raggiungere i POI con la MTB rimanendo sul percorso originale: si dovranno comunque fare o delle deviazioni ciclistiche, anche lunghe, oppure delle camminate per visitare taluni siti in posizioni lontane dal percorso o inaccessibili alle MTB. Tali percorsi di collegamento non sono stati inclusi nel tracciato delle tappe, ma generati come deviazioni, per lasciare libertà di scelta ai pedalatori per visitare i siti o meno.

- **Target dei ciclisti a cui rivolgersi**

Come detto, il tipo migliore di bicicletta adatto a percorrere l'intero itinerario è la MTB, anche nella sua versione a pedalata assistita. Comunque, per la presenza di pendenze considerevoli e di fondi stradali non sempre ottimali, **il target di cicloturisti a cui rivolgersi deve essere di persone abbastanza allenate all'uso della MTB**, sia dal punto di vista tecnico, sia dal punto di vista della resistenza fisica. Si tratta quindi di rivolgersi a un pubblico capace di apprezzare e superare le difficoltà del percorso, a cui piace godere dei panorami e degli ambienti alpini, che apprezza l'ospitalità semplice della montagna, il cibo locale e l'offerta storica e culturale del percorso (es. associazioni sportive, club di appassionati, ecc.).

Come detto, **quasi tutto il tracciato per Bike permette la frequentazione anche da parte di ciclisti con bici diverse dalla MTB**, potendo anche visitare la massima parte dei POI obbligatori. Ma anche per costoro, è rimasta comunque inalterata la natura montana, ambientale e storica dell'itinerario. L'itinerario **Walk of Peace Bike versione Bike NON è adatto a ciclisti con le CityBike, alle famiglie con bambini, alle bici da corsa e alle persone non allenate** allo sforzo, alla fatica delle salite e con scarsa tecnica ciclistica.

- **Difficoltà generali, tecniche e fisiche dei percorsi montani in MTB**

Come detto, i ciclisti in MTB non possono affrontare le medesime difficoltà e ostacoli che possono invece superare gli alpinisti, quali scalinate, sentieri stretti e/o troppo esposti, sentieri troppo impervi, poco battuti o non facilmente riconoscibili, aree geologicamente instabili, guadi difficilmente attraversabili, ecc. **I tratti Walk of Peace che contengono tali ostacoli sono stati evitati nel percorso Bike**. In generale, sono state mitigate e/o eliminate tutte le situazioni di scarsa sicurezza o impercorribilità per i MTBikers anche nei tratti congeniali all'uso di quella bicicletta.

Comunque, le difficoltà di qualunque genere che si incontrano percorrendo il Walk of Peace in MTB devono rese evidenti a tutti coloro che prendono conoscenza del percorso, per evitare incidenti dovuti a imperizia o sottovalutazione, fraintendimenti con i possibili frequentatori, opinioni negative una volta sperimentato il percorso, ecc. Inoltre, dimostrare chiaramente le difficoltà stimola i più esperti a sfidarsi sull'itinerario e quindi porta sul posto la miglior parte degli utilizzatori della MTB.

Va detto inoltre che **l'utilizzo della MTB elettrica non permetterà ai frequentatori poco dotati fisicamente e/o tecnicamente di affrontare a cuor leggero determinate tappe**, confidando nella potenza del motore. Proprio per le caratteristiche del mezzo e dei tanti sterrati

e sentieri di montagna presenti sul percorso, prettamente rocciosi o sassosi o tortuosi, la MTB elettrica deve essere guidata da persona già ben pratica del mezzo, pena incidenti e cadute ben più pericolose che con la bici muscolare. **I pochi percorsi essenzialmente Bike, alternativi a quello per MTB, sono stati fatti transitare su strade di migliore qualità**, per motivi di sicurezza e capacità ciclistica delle persone e per le caratteristiche dei mezzi: strade prive di traffico (piste ciclabili ove presenti, viabilità agricola o forestale, ecc.) e su strade a basso volume di traffico motorizzato, nei limiti del possibile.

Pure essendo possibile e facile per un MTBiker percorrere due o più tappe del Walk of Peace in una giornata di pedalata, per evitare confusione **in questo studio il numero di tappe del percorso alternativo non è stato modificato e nemmeno i rispettivi punti di partenza e arrivo**, lasciando inalterata la narrazione dell'itinerario prodotta sul sito internet e l'organizzazione complessiva della sua promozione. Anche il verso di narrazione e di percorrenza delle tappe del percorso Bike non è diverso da quello a piedi per i medesimi motivi. Ma, in un'ottica turistica, le **tappe in MTB di solamente di 10-15 km, anche su percorsi ondulati e/o impegnativi, sono ben poca cosa per il "cicloturista tipo"** precedentemente individuato: un MTBiker con le caratteristiche fisiche e tecniche indicate già indicate è abituato ad affrontare percorsi di almeno 30-40 km al giorno. Si lascerà perciò in capo al singolo cicloturista ed agli Operatori Turistici scegliere la lunghezza dei percorsi e le tappe più congegnali a sé stessi e ai propri clienti.

5.- Proposta di itinerario per il percorso Bike sul "Walk of Peace"

Per rispondere alle richieste del Committente circa la parte del Walk of Peace che potrebbe essere percorsa in sicurezza con le capacità tecniche e i limiti fisici di un normale appassionato della MTB, mediamente allenato, e circa le alternative possibili ai tratti impercorribili in bicicletta, è stata condotta una indagine topografica plani-altimetrica e ortofotografica su tutte le tappe dell'itinerario, con pochi sopralluoghi mirati a dissolvere i dubbi sulla reale qualità degli sterrati e dei sentieri che le immagini ortofotografiche e satellitari non rendevano nitidamente. Tenuto conto che nella proposta Bike è stata evitata a priori tutta quella viabilità troppo impervia, troppo insidiosa e ricca di ostacoli, non mantenuta con regolarità che ostacola o

impedisce la percorribilità in sicurezza, **le tappe del Walk of Peace devono subire quasi tutte delle variazioni più o meno consistenti.**

Come detto, si è scelto di utilizzare viabilità più regolare, mantenuta e sicura, comunque di montagna e sfidante, anche per favorire la fruibilità del Walk of Peace anche a tipi di bici diverse dalla MTB, quali Trekking Bike e bici Gravel, che possono percorrere agevolmente alcuni tipi di sterrati e affrontare anche salite impegnative. Inoltre, in questa prima fase di analisi, non si è snaturato il percorso narrativo del Walk of Peace con ampie deviazioni, ma è stata ricercata e valutata viabilità diversa il più vicino possibile a quella già individuata per il percorso a piedi, fatto salvo per alcune tappe per le quali non c'erano alternative vicine.

Chiaramente, **l'accessibilità e la percorribilità delle strutture viarie non asfaltate possono subire miglioramenti o peggioramenti in relazione agli eventi atmosferici e idrogeologici e alla manutenzione a cui saranno sottoposte.** Le scelte dei percorsi alternativi Bike potrebbero quindi risultare superate a seguito di sopralluoghi completi oppure tratti del Walk of Peace inizialmente esclusi dal percorso Bike vi potranno rientrare per effetto dei medesimi sopralluoghi o per una mutata condizione stradale intervenuta. Comunque, in caso di adozione di un percorso Bike per il Walk of Peace, esso andrà stabilizzato come itinerario per essere adeguatamente segnalato e mantenuto adatto alla percorrenza dai soggetti deputati alla manutenzione del territorio e dell'opera stessa.

I cambiamenti di percorso maggiori sono avvenuti nelle tappe dell'Alto e Medio Isonzo e nelle tappe delle Valli del Natisone, a causa dei già elencati problemi di viabilità, idrogeologici e di sicurezza. **I cambiamenti minori ovviamente sono avvenuti nelle tappe carsiche,** dove gli sterrati sono più larghi e controllati, e nelle tappe con parti pianeggianti e/o con basse colline antropizzate.

Diverse chiusure temporanee del percorso periodicamente segnalate sul sito e sui media, avvenute anche in tempi recenti, dovranno essere ben tenute in considerazione per le future attività in bicicletta su taluni tratti e in certe aree, per evitare gravi incidenti o il coinvolgimento dei ciclisti in situazioni estremamente pericolose.

Per tutte le tappe del Walk of Peace è stato identificato un percorso Bike alternativo, che passa per i POI richiesti o li collega da vicino. Taluni POI indicati nell'affidamento però non erano toccati dal percorso a piedi e si è dovuto ipotizzare un percorso di collegamento diretto o un approccio quanto più vicino al sito e poi consigliarne la visita a piedi.

Si precisa però che **non sono stati svolti appositi rilievi GPS lungo il tracciato alternativo, né valutazioni di dettaglio dei profili piani-altimetrici o del fondo stradale**. La valutazione di lunghezze e altri parametri è quindi approssimativa, ma abbastanza vicina alla realtà presente sul territorio.

Si elencano nelle sottostanti tabelle i dati di valutazione delle variazioni sul percorso per ogni singola tappa rispetto al tracciato a piedi:

n. Tappa	Denominazione tappa PERCORSO PRINCIPALE	lung. a piedi km	Lung h. in MTB km	lung. in comune km	lung. divers a km	% lung. divers a
1	Log pod Mangartom-Bovec	12,5	16	3	9	73%
2	Bovec-Kobarid	23,5	27	0	23	100%
3	Kobarid-Planina Kuhinja	13,1	13	1	12	94%
4	Planina Kuhinja-Tolmin	23,1	21	14	9	40%
5	Tolmin-Kambrešco	23,4	30	12	12	50%
6	Kambrešco-Šmartno	24,6	27	16	9	36%
7	Šmartno-M. Sabotino-Nova Goriza	16	19	8	8	52%
8	Nova Gorica-Gorizia-Nova Gorica	18,9	26	7	12	62%
9IT	Nova Gorica-Brestovec-S. Martino d.C.	20,8	21	18	3	12%
10IT	S. Martino del Carso-Redipuglia	7,9	10	2	6	76%
11IT	Redipuglia-Monfalcone	17	11	9	8	50%
12IT	Monfalcone-Malchina	16,5	16	6	11	67%

13	Malchina-Miramare	18,5	20	10	9	48%
14	Miramare-Trieste	10,5	17	7	3	30%
6°	Kambrešco-Plave	18,3	30	12	12	50%
7°	Plave-Vodice-Nova Gorica	20,6	24	11	7	39%
9SI	Nova Gorica-Lokvica	22,8	22	20	3	11%
10SI	Lokvica-Komen	15,5	15	14	2	11%
11SI	Komen-Malchina	12,2	12	12	0	0%
TOTALI		335,7	377,0	182,0	158,0	47%

n. Tappa	ANELLO K-C Denominazione tappa	lung h. a piedi km	Lung h. i n MTB km	lung. in comune km	lung. divers a km	% lung. divers a
K-C 1	Kobarid-Kolovrat	15,9	16	10	6	40%
K-C 2	Kolovrat-Solarie-Tribil Superiore	10,2	11	2	8	78%
K-C 3	Tribil Superiore-Castelmonte	13,0	13	2	11	86%
K-C 4	Castelmonte-Cividale-San Pietro al Nat.	23,6	24	22	2	8%
K-C 5	San Pietro al Natisone-Matajur	15,8	18	1	15	94%
K-C 6	Matajur-Kobarid	17,0	21	7	10	57%
	TOTALI	95,5	103	43	52	55%

Complessivamente, **le nostre analisi evidenziano che le tappe principali e le varianti del Walk of Peace dovranno essere modificate complessivamente di poco meno del 50% del loro percorso. Il percorso dell'anello K-C delle Valli del Natisone dovrà anch'esso essere modificato di poco più del 50% della traccia.**

Sui tracciati A e B, le tappe 2 e 3 sono state radicalmente cambiate per permettere una percorrenza sicura e fruibile da una buona fetta di MTBikers. Anche la tappa 4 andrebbe modificata radicalmente qualora non si risolvano in maniera permanente i problemi di dissesto idrogeologico dei versanti sovrastanti la strada per Javorka; in tal caso, per essa è ben approcciabile una variante radicale anche per Bici Trekking e Gravel. Per altre 17 tappe le modifiche riguarderanno percentuali di percorso tra l'80% e il 40%. Alle rimanenti 8 tappe si dovranno invece apportare quasi sempre varianti locali, molto vicine al percorso originale.

Si evidenzia anche **che le tappe in MTB sono un po' più lunghe di quelle a piedi** e che molto probabilmente il dislivello complessivo da superare in salita sarà più ridotto di quello del percorso a piedi.

Nelle pagine seguenti si descrivono i possibili tracciati dell'itinerario Bike per ogni singola tappa e le motivazioni che ne hanno consigliato la modifica.

MAPPA PERCORSO LOG PD MANGARTOM – TRIESTE



TAPPA 1 LOG POD MANGARTOM – BOVEC

Percorso a piedi - La prima tappa del Walk of Peace inizia dall'uscita della Galleria di Bretto/Štoln e scende lungo la valle del torrente Koritenza lungo la strada principale e poi su comodo sterrato adiacente. Prima del ponte sul torrente, il percorso abbandona la Statale e sale verso le pendici del monte Rombon su strada sterrata. Nei pressi del t. Možnica, si lascia lo sterrato e si continua lungo sentieri per arrivare fino alla Fortezza della Chiusa /Kluže. Buona parte di questo tratto non sembra adatto alle MTB: alcuni passaggi avvengono su sentiero/single track sassoso in forte discesa oppure in fregio al torrente.

Dalla Chiusa la traccia porta in maniera incerta lungo un sentiero che conduce a un ponte pedonale sul Koritenza e prosegue poi più marcato verso l'abitato di Kukc. Presso il piccolo gruppo di case il sentiero risale verso la statale 203 e il percorso ritorna su un sentiero del versante destro della valle, fino al cimitero di Bovec/Plezzo. Si devia su strada asfaltata per passare presso il museo all'aperto del Ravelnik, mentre il museo all'aperto di Celo è raggiunto con un ripido sentiero di variante. Poi nuovamente per strade di campagna fino alla periferia di Bovez. Si raggiunge il centro della località su strade locali asfaltate.

Il percorso per MTB studiato non affronta i single track, in quanto ritenuti troppo impegnativi. Anche talune parti del percorso su strada forestale sono state escluse perché non presentano alternative di continuità dopo le previste scorciatoie su sentiero.

Percorso MTB - Dopo alcuni km di buon sterrato lungo il torrente Koritnica, parzialmente coincidente con il percorso originale, si è dovuto optare per un successivo passaggio sulla strada statale 203, tra il ponte sul Koritnica fino quasi a Bovec. A metà strada si incontra la fortezza della Chiusa di Plezzo. Si continua su strada asfaltata tralasciando i sentieri lungo il Koritnica e quelli sul versante destro della vallata. Poco prima del bivio con la



strada che conduce al Passo del Vrsic, si imbecca un largo sterrato che con un paio di strappi in salita conduce all'abitato di Kal-Koritnica. Da qui si può accedere a piedi (1h di cammino A/R) al POI Museo all'aperto di Čelo: la salita di accesso è troppo impervia per una MTB. Dal paesino si scende a POI Colle del Ravelnik e poi per strade sterrate si arriva a Bovec.

Il percorso per MTB risulta quindi per gran parte diverso da quello a piedi, ma percorre viabilità parallela non distante, senza togliere quasi nulla agli aspetti paesaggistici e storici, passando accanto a tutti i POI previsti in questa tappa. Andrebbe esplorata, con specifici sopralluoghi, la possibilità di transitare in MTB su qualche tratto di single track del percorso originale.

La tappa può essere percorsa anche con bici da Trekking e da Gravel

TAPPA 2 BOVEC – KOBARID

Percorso a piedi - Poco dopo la partenza da Bovec, si supera il fiume Isonzo vicino al locale campeggio sopra un ponticello sospeso. Inizia qui l'impervia salita fino alla Planina/Malga Golobar a q. 1.260 m, lungo un tortuoso sentiero (900 m di dislivello in 5,5 km). Giunti alla malga, il sentiero spiana abbastanza, ma bisogna ancora salire superare la sella Cez Utro a q. 1305 m prima di affrontare il percorso in quota in direzione di Planina Zaprikraj. Al parcheggio di Planina Zappleč inizia la discesa sulla strada forestale che arriva a Drežinške Ravne, tagliando però i numerosi tornanti su scorciatoie impervie. Si scende per sentieri fino al Isonzo che si supera sulla passerella Brv cez Soco. Si raggiunge, sempre su sentiero, il sacrario militare di Kobarid e quindi il centro del paese.

A causa delle impervie pendenze per raggiungere Planina Golobar (lungi tratti di pendenza media al 30%) e Planina Zappleč, l'itinerario per bici della seconda tappa del Walk of Peace è stato disegnato lungo l'Isonzo e non sulle pendici delle montagne del Javorscek e del Vrisc.

Percorso MTB - Da Bovec si segue la strada asfaltata che porta a Čezsoča, superando l'Isonzo sul ponte presso il punto dove iniziano le discese di rafting e canoa. Si oltrepassa il paesino e si continua sulla strada con scarsissimo traffico che costeggia il fiume, rimanendo in sponda sinistra, iniziando a circumnavigare il massiccio del Polovnik. A Log Čezsoča la strada asfaltata finisce e continua pianeggiante su largo sterrato di poco sopra il fiume Isonzo, offrendo ampi panorami sulla vallata fluviale. Prima del ponte sull'Isonzo di Trnovo ob Soči la strada sterrata sale per circa 1,5 km con pendenze più che abbordabili. Scesi fino al ponte, lo sterrato migliora e riprende a salire fin quasi all'abitato di Magodž. In paese



incrociamo il percorso originale per un brevissimo tratto e ricomincia il percorso su asfalto. Sale ancora leggermente verso Drežnica e da qui si scende velocemente lungo la strada che porta a Kobarid, passando l'Isonzo sul Ponte di Napoleone. In pochi minuti si raggiunge il centro del paese, i POI del Museo della Grande Guerra e dell'Ossario italiano di Caporetto.

La seconda tappa per MTB è quindi totalmente diversa dal percorso originale. Ci sono ovviamente spunti naturalistici e storici diversi (il fiume e la vallata piuttosto che le montagne e gli alpeggi), ma non sono di meno evocativi e interessanti. È molto meno impegnativa rispetto quella a piedi e quindi abbordabile anche per camminatori non particolarmente allenati. I POI previsti dallo studio di fattibilità in questa tappa riguardano esclusivamente attrattive nei pressi di Kobarid e sono stati puntualmente raggiunti dal percorso.

La tappa può essere percorsa anche con bici da Trekking e da Gravel

TAPPA 3 KOBARID - PLANINA KUHJNIA

Percorso a piedi - La tappa porta nuovamente in montagna, sulle pendici del famosissimo Monte Krn/Monte Nero. Il percorso a piedi parte da Kobarid si passa il ponte di Napoleone e punta verso Drežnica utilizzando buona parte della strada asfaltata che raggiunge il paese. Il percorso continua a salire verso Koseč; qui lascia la strada e si inerpica su un lungo sentiero tortuoso e pendente. Si arriva così al POI Cappella italiana sulle pendici del M. Planica (q. 1.218 m), detta cappella Bes. Il sentiero continuerebbe pianeggiante e in leggera discesa verso la Planina Kuhinja, ma una frana lo ha interrotto e quindi è stata prevista una deviazione (vedi sito del Walk of Peace) che prevede di salire ancora verso il m. Planiza e di aggirarlo, arrivare a Planina Zaslav (q. 1.350 m) e da qui scendere verso Planina Kuhinja e il vicino rifugio (q. 995 m) lungo una strada forestale. Non essendo prevista una discesa ad un abitato più a valle, si presuppone che a fine tappa si debba permanere e pernottare al Rifugio.

Anche questa tappa presenta pendenze e sentieri inadatti alla MTB turistica. A questo si aggiunge la deviazione che va ad evitare una zona geologicamente instabile. Pertanto anche in questo caso si è preferito utilizzare altra viabilità più sicura e abbordabile per le MTB, lasciando a parte il percorso della tappa a piedi.



Percorso MTB - Da Kobarid, invece di puntare verso Drežnica, si prosegue su strada asfaltata lungo la valle dell'Isonzo fino all'abitato di Ladra. Da qui comincia la salita su strada secondari che passa per i paesi di Smast, Libušnje, Vsrno fino a raggiungere il villaggio di Krn. La stradina prosegue asfaltata fino al parcheggio prossimo a Planina Kuhinja. L'ultimo breve tratto fino al rifugio è sterrato.

Chi è più allenato e dotato ciclisticamente, può proseguire verso la Cappella Bes sulla strada forestale che attraversa l'alpeggio sotto il Monti Krn e Batognica. Si passa per la Planina Slapnik e poi per Planina Zaslap. Da qui la strada prosegue su mulattiera e si inoltra nel bosco sotto il M. Kožliak. Si trasforma poi in sentiero e scende molto velocemente alla Cappella Bes. Questo prolungamento comporta una pedalata tecnica e impegnativa fisicamente. Ci sono 11 km A/R dal Rifugio Planina Kuhinja alla Cappella Bes, con pendenze impegnative, specie tra la Cappella Bes e il M. Planiza.

La tappa in MTB ha ben poca strada in comune con il percorso originale a piedi. Le pendenze molto severe di tutto il percorso alpinistico hanno suggerito un percorso alternativo fino al Rifugio. Il POI di Cappella Bes sarà raggiungibile a piedi o in MTB solo da persone ben allenate. Il percorso alternativo si svolge nel medesimo ambiente alpino, senza togliere alcuna attrattiva naturale, storica ed etnografica proposte nel percorso principale.

La tappa può essere percorsa anche con bici da Trekking e da Gravel da ciclisti allenati e solo fino a Planina Kuhinja.

TAPPA 4 PLANINA KUHINJA – TOLMIN

Percorso a piedi - Essendo la partenza ubicata presso il Rifugio, la quarta tappa ha uno sviluppo prevalente in discesa. Si parte in direzione del Mrzli Vhr, percorrendo in salita dei sentieri in quota che portano a quel sito storico molto importante. Arrivati alla Planina Petrovč, sotto il monte, inizia un percorso ad anello nel bosco verso le postazioni austriache. Si ritorna alla Malga e si oltrepassa una sella per scendere poi lungo le pendici dello Sleme, parte in sentiero e parte su strada forestale. Si arriva alla borgata di Javorca con la sua chiesetta militare e poi si continua su strada sterrata e asfaltata lungo il torrente Tolminka. Un'altra scorciatoia su sentiero prima di Zatolmin porta vicino alla bella forra del Tolminka e al ponte del Diavolo ubicato lì vicino. Si arriva nei pressi della cittadina sempre costeggiando il torrente fino in centro. I percorsi sui sentieri in quota e la forte discesa verso Javorca sono terreno solo per abili MTBiker, tecnicamente preparati e resistenti. In particolare, la lunga e pendente discesa verso Javorca richiede concentrazione, esperienza, forza e abilità nel condurre il mezzo su strada sterrata sassosa e inerbita, non sempre ben visibile. Per gli altri ciclisti è stato invece tracciato un secondo percorso in discesa, su strada asfaltata con minore pendenza.

Percorso MTB - Dalla Planina Kuhinja si ritorna indietro verso Krn, da dove si prende la stradina asfaltata che conduce a Polog. Usciti dal borghetto, la strada continua in salita su sterrato e sentiero in direzione della Planina Petrovc. Per visitare le postazioni militari sul Mrzli Vhr, si consiglia di lasciare la bici



presso la malga e di proseguire a piedi sul lungo anello, in quanto ci sono tratti che si svolgono su sentieri molto stretti e tortuosi, anche esposti. Ritornati alla malga, si sale ancora un po' fino alla Planina Medrja e poi inizia la discesa pendente su una strada forestale non ben mantenuta, ma visibile. Dopo una serie di casolari alpini, c'è un guado un rio e si arriva subito a Javorca. Da

qui in poi si segue la strada di collegamento con Zatolmin e Tolmin, in buona parte asfaltata o cementata.

ATTENZIONE: dalle notizie che si apprendono dal sito del Walk of Peace e dalla stampa, la strada lungo la Tolminka tra Zatolmin e Malga Polog, che arriva anche a Javorca, è temporaneamente chiusa al transito per caduta massi e frane. Il primo evento è avvenuto il 18 agosto 2023, intrappolando a Javorca il bus con i turisti, prontamente liberati dai vigili del fuoco locali. Mesi dopo, mentre si eseguivano i lavori messa in sicurezza della strada, il 24 gennaio 2024 una slavina ha travolto la ruspa e l'operaio che la utilizzava è deceduto. Pertanto il percorso MTB sarà quindi impercorribile per diverso tempo e si dovrà utilizzare il percorso Bike.

Il percorso Bike, molto più sicuro, ritorna indietro in discesa per la strada asfaltata fatta nella tappa precedente, fino a Vrsno. Da qui si svolta verso Selce e si arriva nel fondovalle dell'Isonzo a Kamno. Si prosegue per la strada di collegamento verso Volarje, Gabrje e Dolje fino ad arrivare a Tolmin. Su questo percorso la visita al POI Mrzli Vhr non è possibile, mentre la visita alla chiesetta di Javorca potrà essere ben svolta percorrendo la strada lungo la Tolminka (18 km A/R) quando sarà riaperta.

La tappa MTB è impegnativa anche per pedalatori esperti e quindi va segnalato un tanto ai futuri frequentatori. Il tratto tra l'abitato di Polog e Javorca si svolge su sentieri e strade forestali non ben mantenute e comporta molta attenzione a non perdere l'orientamento, specie in discesa. Il percorso Bike più semplice, al di là delle pendenze, è perfettamente agibile senza particolari rischi, ma non permette la visita al Mrzli Vhr. Il combinato della 3.a e 4.a tappa, con la necessaria sosta in quota a Planina Kuhinja per riposare o almeno per prendere fiato, rende questo passaggio del Walk of Peace adatto solo a ciclisti ben allenati. C'è anche da considerare la possibilità di non trovare posto per dormire al Rifugio: in questo caso bisognerà necessariamente riscendere a valle. Le due tappe possono essere percorse anche in un'unica giornata pedalando sui percorsi più semplici e asfaltati (insieme misurano circa 32 km), escludendo però le visite ai POI. Anche un MTBiker ben allenato può svolgere le due tappe in una giornata, escludendo magari la visita alla Cappella Bes.

La tappa può essere percorsa interamente solo con la MTB, Il percorso alternativo anche con bici da Trekking e Gravel.

TAPPA 5 - TOLMIN/TOLMINO - KAMBREŠCO

Percorso a piedi - In questa tappa si lascia la valle dell'Isonzo per salire sulla cresta che divide il bacino dell'Isonzo da quello dello Judrio, nelle Prealpi Giulie. La partenza da Tolmino su strada urbana conduce in breve all'Ossario tedesco sulle rive dell'Isonzo. Dopo poco, si arriva al ponte

sul fiume e alla strada statale che porta a Nova Gorica. Nei pressi del cimitero di Volče inizia il sentiero che conduce al POI colle del Mengore, posizione chiave austro-ungarica per la difesa di Tolmino. Il ripido sentiero è un collegamento a parte dal percorso principale del Walk of Peace. Il percorso principale conduce invece alla dorsale montuosa del Kolovrat, anche attraverso scorciatoie lungo ripidi sentieri. Si arriva così sino al POI sito trincerato aperto al pubblico sul Poclabez. Si sconfinava brevemente in territorio italiano per raggiungere il rifugio Solarie. Il percorso rientra subito in Slovenia e ci si incammina nuovamente su sentiero. Si percorre quindi la dorsale spartiacque con lo Judrio lungo la strada asfaltata che la percorre, tagliandone il percorso sempre su sentieri che portano verso le quote ove passava il fronte di guerra (Jeza, Globočak, ecc.) sino a giungere a Kambreško.

Anche su questo percorso ci sono diverse scorciatoie su sentieri che rendono difficile la percorrenza con la MTB. Inoltre la pendenza di talune di esse è notevole: per arrivare al Kolovrat si devono affrontare pendenze superiori al 20%. Pertanto si salirà al Kolovrat per la strada principale e si percorrerà anche il crinale Judrio- Isonzo quasi sempre sulla strada asfaltata, limitando al massimo il passaggio su scorciatoie e piste forestali che in zona non sono sempre ben mantenute.

Percorso MTB – Dopo aver passato l'Isonzo e raggiunto Volce, si percorre interamente la strada asfaltata in salita che conduce al Kolovrat fino alle trincee del Poclabez. Superato il confine attraverso la selletta Za Gradom su sterrato, si scende al rifugio Solarie e si rientra in Slovenia. Si continua lungo la strada asfaltata che passa poco sotto le creste dei monti spartiacque, incrociando il percorso pedonale in più punti. Per permettere una salita più agevole al M. Globočak, poco dopo Srednje si svolta per Avsko. Dal piccolo abitato parte una strada sterrata ben mantenuta, che porta ad un pilone per telecomunicazioni che si trova poco sotto la cima del monte. Il Globočak si raggiunge a piedi per un sentiero di qualche centinaio di metri. Dall'antenna invece, per un sentiero un po' ripido, si scende sulla strada vicino all'abitato di Kambreško.

Anche se quasi sempre su strada asfaltata, **il percorso proposto addolcisce molto le pendenze in salita**, che però rimangono spesso attorno al 10%, e si rende pedalabile la tappa per tutti i ciclisti. **Si tratta comunque di un itinerario impegnativo fino al Kolovrat**, mentre successivamente la lunga discesa sulla strada sotto gli alberi rende piacevole il passaggio. **La variante MTB proposta è la tappa più lunga dell'intero Walk of Peace.**

Viene proposta una interessante ed amena deviazione per raggiungere il POI Mengore, non dal versante di Volče, dove ci sono sentieri troppo impervi per la MTB, bensì da quello opposto di



Kozaršče. Da Tolmino un nuovo percorso ciclopedonale porta lungo la sponda sinistra dell'Isonzo fino a Most Na Šoci. Oltrepassato il fiume, si va a Modrejce e da lì un largo sterrato forestale con pendenza 10% porta in cima al Mengore presso la chiesetta. Il rientro sul percorso MTB avverrebbe a Volče.

La deviazione è lunga 14 km e allungherebbe il percorso bike complessivamente di 10 km: perciò non è inclusa direttamente nel percorso MTB.

La tappa può essere percorsa anche con bici da Trekking e Gravel

TAPPA 6 KAMBREŠČO – ŠMARTNO

Percorso a piedi -La tappa continua a seguire la cresta spartiacque tra i fiumi Isonzo e Judrio fino ad entrare nel Brda/Collio sloveno. È una tappa abbastanza facile, con un lungo tratto in leggero falsopiano in salita fino al M. Korada e poi una lunga discesa sino all'arrivo. Si parte da Kambreščo sulla stradina secondaria asfaltata che conduce a Humanji. Da qui si continua invece su sterrato fino Gorenje Nekovo. Si rientra poi sulla strada principale n. 606 nei pressi di un quadrivio sopra Melinki. Si prende un'altra viabilità sterrata che porta a Lig, presso la chiesa di Marijino Celje. Dopo Lig, si continua quasi sempre su asfalto fino alla strada di accesso al monte Korada. Raggiunta la cima del monticello, si inizia a scendere verso Šmartno, alternando strada asfaltata e scorciatoie su sentieri, fino al centro del paese.

Il percorso a piedi è abbastanza percorribile anche in MTB, TKB e Gravel, svolgendosi in buona parte su strada asfaltata. Nel tratto in discesa, la presenza di scorciatoie su sentiero fa invece preferire il percorso in continuità su asfalto, più sicuro e veloce. Il POI Museo Franc Jerončič si trova fuori percorso, presso l'abitato di Melinki.

Percorso MTB – Da Kambreščo si percorre il tracciato originale fino nei pressi del M.

Korada, di cui si raggiunge la cima con un percorso dedicato. Rientrati sulla strada si scende su asfalto parallelamente al tracciato originale, evitando i tratti su sentiero. Nei pressi di Šmartno si ritorna sul percorso a piedi fino in centro al paese.

Non ci sono particolari differenze tra il percorso a piedi e quello per

MTB, tranne nel tratto Korada- Šmartno: la strada asfaltata ha pendenze più

dolci delle scorciatoie e rende il percorso fattibile con tutte le

bici da turismo. I POI sono toccati direttamente dal percorso eccetto, come detto, il museo Franc Jerončič: per raggiungerlo bisogna fare una deviazione di 2 km, in forte pendenza.



La tappa può essere percorsa anche con bici da Trekking e Gravel.

TAPPA 7 -- ŠMARTNO- SABOTIN/M. SABOTINO - NOVA GORICA

Percorso a piedi – Il percorso conduce in cima al famoso Monte Sabotino, conquistato durante la presa di Gorizia il 7 agosto 1916, e poi scende velocemente fino all'Isonzo e a Nova Gorica. Da Šmartno si inizia con il passaggio alla torre panoramica, costruita presso il vicino borgo di Gonjace, e poi si prosegue verso il bivio della strada asfaltata che porta alla cima del M. Sabotino. Dopo poco più di un km, si lascia la strada e si prosegue per una carrareccia verso la cresta della montagna. Raggiunta la cresta, la strada diventa uno stretto sentiero alto sull'Isonzo fino al centro visite sul Sabotino, con annesso Museo della Grande Guerra, uno dei più noti di tutto il percorso. Il percorso poi continua in cresta sempre su sentiero fino alla chiesetta di S. Valentino, quasi a picco sopra l'Isonzo e Nova Gorica. Un ripidissimo sentiero scende verso la località confinaria di S. Mauro e quindi verso il fiume. Si passa il fiume sul nuovo ponte ciclopedonale realizzato nel 2022. Si risale brevemente a Salcano e con un percorso urbano si arriva alla stazione ferroviaria di Nova Gorica.



Il percorso su sentiero che interessa tutta la cresta del Sabotino e la discesa a S. Mauro non sono praticabili in sicurezza per le MTB: troppo esposto, troppo sassoso e troppo impervio.

La tappa deve essere

dirottata sulla strada asfaltata che conduce al Sabotino parallelamente al sentiero, solamente più bassa di quota. Per scendere dal monte si utilizza la strada militare che parte dalla casermetta sotto il Sabotino fino a loc. Groppai.

Percorso MTB – Si parte da Šmartno seguendo il percorso tabellato a piedi fino alla strada che conduce sul Sabotino. Si continua sempre su di essa fino al centro visite. Da qui si ridiscende brevemente per la medesima dell'andata fino al 3° tornante: una carrareccia sterrata porta subito alla strada militare in territorio italiano che scende dalla casermetta della Brigata "Pozzuolo del Friuli". La strada panoramica supera con un cavalcavia la NSA 55, cosiddetta "Strada di Osimo", e arriva in loc. Groppai. Per stradine secondarie si arriva a S. Mauro. Il rientro in Slovenia avviene con uno sterrato che si collega alla pista ciclabile dell'Isonzo. Seguendo la pista per qualche centinaio di metri in direzione di Canale, si arriva molto vicino il famoso POI Ponte ferroviario di Salcano. Il percorso invece continua scendendo al ponte sospeso sull'Isonzo e da qui risale al paese di Salcano. Dopo un tratto urbano un po' trafficato nel paese, si devia per viabilità secondaria e poi pista ciclabile fino a raggiungere la Stazione ferroviaria di Nova Gorizia.

Percorso quasi tutto su strada asfaltata con salite non particolarmente impegnative e di discesa veloce dal M. Sabotino fino al ponte sull'Isonzo. Anche in questo caso, alcuni i POI sono stati raggiunti direttamente dal percorso, mentre i POI di Salcano necessitano di deviazioni apposite. Paesaggio e punti di interesse ambientale sono i medesimi del percorso a piedi.

La tappa può essere percorsa anche con bici da Trekking e Gravel.

TAPPA 8 NOVA GORICA – GORIZIA – NOVA GORICA

Percorso a piedi – La tappa propone alcuni dei luoghi cardine delle battaglie per arrivare alla presa di Gorizia tra il 1915-16. Partendo dal piazzale della Stazione ferroviaria della Transalpina di Nova Gorica si entra a Gorizia e si percorre il centro cittadino passando accanto ad alcuni palazzi importanti della città. Si punta verso il Ponte del Torrione o di Piuma per salire al Sacrario militare di Oslavia. Dal Sacrario si seguono sentieri e piste forestali per raggiungere le alture sopra l'abitato di Piuma e il t. Groina (Vallone dell'Acqua). Si risale nuovamente per sentieri che portano sulle colline del Grafenberg e del M. Calvario. Si scende ancora su sentiero a Piedimonte/Podgora e si ripassa l'Isonzo sul Ponte 8 Agosto. Si risale verso il centro su marciapiedi di strade urbane per imboccare il lungo Corso Italia che viene percorso fino alla fine. Per le vie del centro si sale al Borgo e al Castello di Gorizia, dove hanno sede diversi musei tematici. Si attraversa il parco urbano del Castello e si rientra in Slovenia dal Valico del Rafut. Si risale per raggiungere il Monastero di Kostenjevica e si ridiscende verso Nova Gorica e la Stazione ferroviaria.

Il Percorso urbano a piedi in Gorizia non può essere sempre percorso in bicicletta a causa di sensi unici, scalinate ed aree/strade interdette a tutti i veicoli. Il percorso sui colli oltre l'Isonzo ha uno sviluppo su sentieri nei boschi, stretti, pendenti, con materiale di fondo sciolto, alquanto scivolosi per le biciclette se bagnati o umidi (presenza di flysch con argilla). Inoltre si

attraversano aree coltivate a vigna, su strade molto probabilmente private.

Percorso MTB – Dalla Stazione Transalpina si segue il percorso a piedi escluso un breve tratto su via Ascoli. Superato il ponte di Piuma si sale sulla strada asfaltata in direzione del Sacrario e si continua fino all'accesso aperto al pubblico dietro il monumento. Si scende poi verso percorrendo la strada dell'andata fino alle prime case di Piuma e si prende un accesso laterale. Si



percorrono poi strade forestali fino alla

loc. Forte nel Bosco, vicino a Piuma. Si prende la strada del Vallone delle Acque e si devia su strada asfaltata che transita sotto il M. Calvario. Si devia poi sullo sterrato che conduce alla zona

monumentale e si ridiscende nuovamente su strada asfaltata presso Lucinico. Si rientra verso Gorizia e si transita per il sottopassaggio Baruzzi verso Piedimonte. Si transita dentro il paese fino al ponte sull'Isonzo di Straccis e si rientra a Gorizia. Si passa attraverso la zona dei giardini pubblici per andare al Castello. Visitati i musei castellani, si scende nel centro storico fino Piazza della Vittoria. Qui si entra nella ciclopeditonale Galleria Bombi e si ritorna in Slovenia per il valico del Rafut. La salita al Monastero di Kostenjevica avviene dalla strada ciclopeditonale che parte da Saver, mentre la discesa si percorre l'accesso per autoveicoli. Giunti a Nova Gorica si percorrono piste ciclabili fino alla Stazione

Percorso piuttosto sinuoso, con svariati saliscendi e brevi strappi impegnativi in salita e su sterrato. Altri percorsi più comodi su sterrato sono però inaccessibili perché transitano in proprietà private. Va verificata la possibilità di passare altri sentieri nei boschi del Calvario e di Piuma per addolcire le pendenze. I POI sono raggiunti direttamente dal percorso.

La tappa può essere percorsa anche con bici da Trekking e Gravel.

TAPPA 9IT NOVA GORICA – BRESTOVEC - S. MARTINO DEL CARSO

Percorso a piedi – il Walk of Peace riparte da Nova Gorica e porta sul Carso goriziano, nei luoghi ove si combatté ferocemente negli anni 1915-16: diversi poeti e scrittori di ambo le parti descrissero i fatti e i sentimenti. Dalla stazione di Nova Gorica si torna nel centro di Gorizia. Percorrendo Corso Italia si arriva nei pressi della stazione ferroviaria di Gorizia e si prosegue verso S. Andrea. Si supera la zona industriale e si entra a Savogna d'Isonzo. Nel centro storico del paese si lascia finalmente la strada principale e si prosegue fino a Rubbia e poi Gabria Superiore su strade secondarie. Da quest'ultima località diparte uno sterrato che conduce sulle alture del M. Brestovec, roccaforte costruita dall'esercito italiano dopo la conquista dell'Altopiano carsico goriziano. Si prosegue ancora su sterrato verso San Michele del Carso. Superato il paese, si arriva alla cima dell'omonimo monte presso la Zona Sacra e il Museo all'aperto. Su sentiero si raggiunge il sottostante paese di San Martino del Carso, famoso per gli scritti del poeta Ungaretti che qui combatté.

Il percorso non presenta particolari difficoltà alpinistiche o ciclistiche. Gli sterrati sono buoni, ancorché ricavati sul terreno carsico che mostra sempre qualche piccolo spuntone roccioso, facilmente superabile con una bicicletta adatta. Da Gorizia fino a Savogna d'Isonza si

percorrono in gran parte strade abbastanza trafficate, senza possibili alternative se non qualche tratto di pista ciclabile affiancata.

Percorso MTB – Il percorso è identico a quello a piedi, salvo tre piccole varianti locali. In centro a Gorizia, Via Monteverde è a senso unico nel verso contrario alla marcia dell'itinerario; l'alternativa passa per Galleria Bombi, Piazza Vittoria, Via Rastello fino all'incrocio con Via D'Annunzio. Vicino alla Stazione di Gorizia, una scalinata non permette di seguire il percorso a piedi; l'alternativa va lungo via Aquileia. Alla Zona Sacra del Monte S. Michele non è consentito l'accesso alle biciclette, anche per la presenza di scalinate e di appositi segnali: si pedala sul retro dell'area, ove c'è meno affluenza. La deviazione permette anche di visitare il Schönburgtunnel, importante fortificazione austro-ungarica del settore.

La tappa può essere percorsa anche con bici da Trekking e Gravel.

TAPPA 10IT - S. MARTINO DEL CARSO - REDIPUGLIA

Percorso a piedi – La breve tappa scende dal Carso goriziano attraverso e le insanguinate alture presso San Martino e Polazzo, per raggiungere la pianura presso il monumentale Sacrario militare di Redipuglia. Dal museo di San Martino del Carso si segue un largo sterrato che si inoltra nella boscaglia carsica. Il percorso punta verso il monumento a Filippo Corridoni, interventista, combattente, amico di Mussolini. Da qui si scende verso l'abitato di Polazzo sempre su sterrato e si raggiunge la strada regionale 305 presso Fogliano. Si passa per l'omonimo cimitero austro-ungarico e si conclude il percorso presso i musei del Sacrario di



Redipuglia e la salita al monumentale Colle S. Elia.

La tappa è molto breve e il percorso per nulla accidentato. Purtroppo non passa per i POI obbligatori che sono stati indicati per lo studio. Sarà quindi necessario ridisegnare la tappa per soddisfare la richiesta. Il percorso interno alla zona monumentale del

Colle S. Elia non è percorribile in bicicletta. Anche l'accesso davanti all'ingresso del Museo potrebbe essere negato ai ciclisti.

Percorso MTB – Da S. Martino d.C. si segue la strada asfaltata che porta a Castelnuovo e Sagrado. Dopo un km circa, un'apposita segnaletica indica la direzione del cippo dedicato alla Brigata Sassari. Si prende lo sterrato che passa il cippo predetto, la famigerata Trincea delle Frasche fino al Monumento a Corridoni. Si segue brevemente il percorso a piedi. Arrivati alla strada asfaltata presso l'altrettanto nota Dolina dei Razzi, si lascia il sentiero e si continua verso l'azienda vinicola Castelvecchio e l'adiacente Parco dedicato al poeta Giuseppe Ungaretti. Si scende a Sagrado sempre su strada asfaltata. In paese si segue un tragitto gran parte su piste ciclabili e strade secondarie fino ad arrivare ad un ponticello sul canale dei Dottori. Si pedala lungo lo sterrato adiacente al canale fino alla zona industriale di Redipuglia e si ritorna su strada asfaltata. Dopo la rotonda si imbecca inevitabilmente la SR305 che porta dapprima al cimitero A.U. di Fogliano e poi sul piazzale antistante il Sacrario militare di Redipuglia, il museo nella Casa III Armata e il colle S. Elia, già primo cimitero monumentale.

È un itinerario molto semplice da percorrere, senza difficoltà, ma troppo breve per una tappa in bicicletta. Probabilmente si è considerato il tempo per visitare tutti POI che ci sono sul percorso. Prestare attenzione nel percorrere i tratti sulla SR 305, molto trafficata e difficile da evitare per mancanza di alternative valide in loco.

La tappa può essere percorsa anche con bici da Trekking e Gravel.

TAPPA 11IT – REDIPUGLIA - MONFALCONE

Percorso a piedi – La tappa di inoltra nuovamente sul Carso alle spalle di Ronchi d.L. e di Monfalcone, sui territori che videro epiche lotte nei primi mesi di guerra. Si inizia dal Sacrario militare di Redipuglia e sale lungo la scalinata delle sepolture fino al parcheggio della chiesa di Maria Regina della Pace. Poi prosegue su strada asfaltata fino al comprensorio della Dolina XV Bersaglieri. Si continua su buon sterrato pianeggiante verso Doberdò del Lago, con deviazioni possibili sulla cima del Monte 6 Busi e la trincea Mazzoldi. Da Doberdò si prosegue verso il Centro visite Gravina e poi si continua verso Casa Cadorna. Il sentiero da qui scende i ripidi versanti di Castellavazzo che portano verso il lago di Doberdò. Si raggiunge il Paludario di Doberdò e si risale verso la strada soprastante il lago, ancora su sentiero. Dalla via Ivan Trinko diparte una comoda carrareccia che porta verso il monte Cosici ed ai complessi trincerati della zona. Si scende verso l'autostrada su carrareccia e la si sottopassa per risalire alla Rocca di Monfalcone. Dopo averla raggiunta e circumnavigata, si scende verso Monfalcone, ma al sottopasso della ferrovia si devia per percorrere un altro sterrato parallelo ad essa che porta alla Trincea Joffre. Si risale lungo il sentiero a bordo della trincea o nella trincea stessa, fino a quella denominata Cuzzi. Si continua, nuovamente su carrarecce carsiche, verso Quota 121 e la Sella di Quota 85, per poi ridiscendere nuovamente a Monfalcone.

In questa tappa si deve riscontrare l'impossibilità di procedere in bicicletta sul sacrario di Redipuglia e dentro alcuni complessi trincerati. Inoltre la discesa da Casa Cadorna è troppo impervia e sassosa per una MTB. La parte finale del percorso, relativa la Parco tematico della Grande Guerra sopra Monfalcone verrà agganciata alla tappa successiva, in quanto anche quella passa per i medesimi luoghi.

Percorso in MTB – Qualche centinaio di metri dal piazzale del Sacrario di Redipuglia, sulla SR305 in direzione Trieste, si svolta per via del Carso che porta alla chiesa sulla sommità del grande sepolcreto. Si prosegue sul percorso da piedi, passando molto vicino ai POI che si possono visitare solo a piedi (Dolina XV Bersaglieri e trincea Mazzoldi). Si continua fino a Doberdò del Lago. Si abbandona il percorso a piedi e si continua per la strada che conduce a Jamiano. Il centro visite Gradina e la casa Cadorna si possono visitare con una deviazione apposita, non molto lunga. All'altezza del Lago si riprende il tracciato originale per salire senza troppa fatica sul



monte Cosici e poi ridiscendere verso l'autostrada. Si risale nuovamente per raggiungere la Rocca e si termina il percorso alla periferia di Monfalcone in Salita T. Mocenigo.

Anche questa tappa è piuttosto breve per una pedalata e non riserva particolari asperità, anche se ci sono tre saliscendi da superare, con qualche strappo deciso, e degli sterrati carsici da affrontare. La visita ai POI come trincee e cavernette si dovrà svolgere a piedi, lasciando la bici nei pressi del sito.

La tappa può essere percorsa anche con bici da Trekking e Gravel.

TAPPA 12IT – MONFALCONE - MALCHINA

Percorso a piedi – la tappa porta verso al complesso di cime del Monte Ermada, roccaforte austro-ungarica per la difesa di Trieste. Dalla periferia della città di Monfalcone si sale sull'Altipiano carsico retrostante attraverso il sottopasso ferroviario di Via del Carso e si esplora il complesso di trincee e monumenti della famosa quota 85 dedicata all'eroe Enrico Toti. Da Quota 85 si percorre un altro sterrato verso il lago di Pietrarossa e si passa sotto l'autostrada A4, per salire sulle pendici del monte Arupacupa sempre su sterrato- Si costeggia la cima del monte e si scende a Jamiano. Si attraversa il paese in direzione del valico I/SLO vicino Comarie. Appena prima del Valico, si svolta per proseguire su sentiero a cavallo del confine I/SLO verso la collina di Flondar fino a Medeazza. Da Medeazza si sale sulle pendici del Dosso Petrinia e poi sul crinale M. Cocco-M. Ermada fino alla cima, attraversando le postazioni di guerra, buona parte su sentiero sassoso. Si scende verso Ceroglje su sentiero e carrarecce fino quasi in paese. L'ultimo pezzo di strada asfaltata porta a Malchina.

Subito dopo l'inizio, il percorso si snoda su sentieri non battuti o non più esistenti e quindi è necessario cambiare itinerario. Altro tratto non percorribile in MTB è il sentiero confinario del M. Flondar, stretto e non mantenuto pulito e pervio. I sentieri utilizzati per esplorare le cavità il Monte Ermada sono impervi, molto sassosi e poco puliti dalla vegetazione. Tutto questo comporta importanti deviazioni per il percorso MTB cercando di mantenere la visita dei POI obbligatori.

Percorso in MTB – Si riparte dal sottopasso di Salita Mocenigo e si prosegue in direzione della Trincea Joffre su comodo sterrato. Lasciata sulla sinistra la trincea (visitabile a piedi) si prosegue per la sella di quota 85 da cui dipartono ampi sterrati per inoltrarsi nelle trincee (a piedi) di quota 121 e 85. Sempre su sterrato si scende verso il sottopasso dell'autostrada A4. Il sottopassaggio conduce in breve al laghetto di Pietrarossa e quindi si sale verso il M. Arupacupa.



Si arriva quindi a Jamiano e si imbocca un altro comodo sterrato che, passando sulla pendice del Flondar, conduce a Medeazza. Si continua ancora su sterrato per Coisce, alle pendici del Monte Cocco. Da lì si può accedere a piedi, con una camminata non lunga, sia alle costruzioni sotterranee del M. Cocco, sia ad una serie di grotte, caverne e postazione disseminate sul M. Ermada. Da Coisce in bici si raggiunge Malchina su facile strada in buona parte asfaltata.

Lo semplifica nel Parco tematico della Grande Guerra alle spalle di Monfalcone ed elimina tutte le difficoltà incontrabili sui sentieri dell'Ermada e del Flondar. Buona parte dei POI devono essere raggiunti a piedi con delle brevi deviazioni o con delle camminate. Questo permette anche la visita alle trincee e cavità che altrimenti in bici non si possono svolgere.

La tappa può essere percorsa anche con bici da Trekking e Gravel.

TAPPA 13 MALCHINA – MIRAMARE

Percorso a piedi – l'itinerario conduce verso la città di Trieste attraverso il retrostante Carso, facendo tappa al famoso Castello di Miramare. Da Malchina si esce su sterrato in direzione del Confine ITA/SLO e poi si svolta per raggiungere Precenicco. Da lì si prosegue su sterrati che attraversano terreni coltivati fino ad arrivare a Prepotto e S. Pelagio. Sempre su sterrato si

raggiunge Aurisina Stazione, si passa sotto l'autostrada e si arriva Aurisina Cave. Quindi si passa verso il ciglione carsico passando per torre panoramica Liburnia. Si continua su sterrati nei boschi di pino nero tra Aurisina, Santa Croce e Prosecco. Dall'abitato di Prosecco si scende al mare in direzione del Castello di Miramare, attraverso un sentiero a scalini utilizzato un tempo dai pescatori e dai contadini. Si raggiunge la stazione ferroviaria del castello e si entra nel parco dall'ingresso di via Beirut. Quindi una bella camminata nel parco fino a raggiungere l'affascinante Castello.



Anzitutto, va verificata la disponibilità al passaggio delle biciclette su taluni sterrati tra Precenico e San Pelagio: questi attraversano proprietà private coltivate e non sembrano strade vicinali. Il Castello di Miramare non è raggiungibile in bicicletta da Prosecco lungo il ripido sentiero che scende verso la Stazione ferroviaria di Miramare, per la presenza di lunghe scalinate e di pendenze impervie. È inoltre vietato l'accesso in bicicletta al Parco di Miramare. Non essendo possibile

scendere da Prosecco a Miramare per altra viabilità diretta, si dovrà utilizzare un percorso alternativa da Santa Croce per raggiungere il castello.

Percorso in MTB- Si segue l'itinerario a piedi fino a Precenicco e poi si continua su strada asfaltata fino a San Pelagio. Si riprendono gli sterrati per arrivare al Parco Lupinc Škaljunc fino a Aurisina Stazione. La strada continua asfaltata fino vicino al cimitero A.U. di Aurisina. Si continua sul percorso originale fino S. Croce di Trieste. Dalla chiesa dell'abitato si scende ripidamente verso Via del Pucino, strada di mezza costa con bei sprazzi panoramici sul Golfo di Trieste. Seguendo questa stradina senza traffico si arriva nei pressi di Grignano e si è costretti a scendere sulla trafficata SR 14. Si devono superare due brevi gallerie e scendere sulla riviera di Barcola. A Bivio Miramare si prende la strada per il castello. Il percorso in bici finisce all'ingresso del parco. Per raggiungere il Castello la bici va portata a mano.

Il percorso risulta più semplificato e scorrevole, pur rimanendo diversi sterrati. I POI di Prosecco sono raggiungibili utilizzando il percorso originale con una deviazione apposita, in andata e ritorno (10 km A/R).

La tappa può essere percorsa anche con bici da Trekking e Gravel.

TAPPA 14 MIRAMARE – TRIESTE

Percorso a piedi – L'ultima tappa del percorso principale del Walk of Peace permette di visitare i luoghi del ricordo della Grande Guerra eretti nella città di Trieste. Dal Castello di Miramare si cammina lungo la panoramica e frequentatissima Riviera di Barcola e nella pineta, in direzione del centro alla città. A Barcola, all'incrocio con via del Boveto si sale leggermente per



raggiungere il Faro della Vittoria. Si continua poi lungo la Strada del Friuli e le vie ad essa collegate che scendono progressivamente verso il centro città, fino a Piazza Oberdan. Si risale per via Carducci fino a Piazza Goldoni e poi si affronta la lunga e panoramica Scala dei Giganti fino in cima, al Parco della Rimembranza e sotto le mura del Castello di S. Giusto. Raggiunto il piazzale del colle di S. Giusto con il bronzeo Monumento ai Caduti, si scende nel centro storico di Cittavecchia verso il Teatro Romano, da qui in Piazza della Borsa e infine in Piazza Unità d'Italia, agognata meta finale del Walk of Peace. La tappa comporterà le modifiche dettate dal senso di circolazione dei veicoli nel centro per raggiungere i vari POI, evitando anche le scalinate e altri ostacoli al transito delle biciclette. Si

dovrà anche allungarla per raggiungere POI il Museo De Henriquez, richiesto nella lista allegata al contratto.

Percorso in MTB - Dal Castello di Miramare fin quasi alla stazione ferroviaria di Trieste Centrale si percorre la medesima strada del tracciato a piedi. Arrivati alla stazione, si continua per le Rive per raggiungere la famosa Piazza Unità d'Italia e il dirimpetto Molo Audace. Dalla piazza si pedala sul Corso Italia e poi uno strappo in salita conduce alla via Capitolina che percorre il Parco della Rimembranza, fino ad arrivare al Castello ed alla Cattedrale di S. Giusto. Si scende per attraversare nel rione di S. Giacomo e poi verso l'Ippodromo fino alla ex caserma Duca delle Puglie in via Cumano, sede del Civico Museo della Guerra per la Pace "Diego De Henriquez". Si ritorna indietro per viale d'Annunzio e per via Carducci, fino a via

Ghega. Qui si prende la ciclabile che conduce lungo via Trento fino al Canale di S. Antonio che si oltrepassa sul ponte ciclopedonale. Si continua per via Cassa di Risparmio fino alla centrale piazza della Borsa, adiacente alla Piazza Unità, meta finale del Walk of Peace.

La tappa è più lunga di quella a piedi perché raggiunge il Museo De Henriquez, ubicato nella prima periferia di Trieste. Si è cercato di utilizzare le piste ciclabili esistenti per mitigare il rischio del traffico, ma ovviamente, per raggiungere certi POI, si è dovuto tracciare il percorso anche per vie trafficate. Impegnativa, ma breve e suggestiva, la salita al colle di San Giusto lungo via del Monte. In centro, i sensi unici e scalinate hanno comportato modifiche non sostanziali rispetto al percorso a piedi e non hanno tolto alcun aspetto storico e turistico della città.

La tappa può essere percorsa anche con bici da Trekking e Gravel.

TAPPA 6A KAMBREŠČO – PLAVE

Percorso a piedi -La tappa ripercorre per gran la tappa 6 fino al monte Korada, lungo la cresta spartiacque tra i fiumi Isonzo e Judrio. Si parte da Kambreščo sulla stradina secondaria asfaltata che conduce a Humanji. Da qui si continua invece su sterrato fino Gorenje Nekovo. Si rientra poi sulla strada principale n. 606 nei pressi di un quadrivio sopra Melinki. Si prende un'altra viabilità sterrata che porta a Lig, presso la chiesa di Marijino Celje. Dopo Lig, si continua quasi sempre su asfalto fino alla strada di accesso al monte Korada. Superata la cima del monticello, invece di andare nel Brda si scende verso Plave per un sentiero lungo e acclive fino ad arrivare sulle sponde dell'Isonzo.

Il percorso a piedi è abbastanza percorribile anche in MTB, TKB e Gravel, svolgendosi in buona parte su strada asfaltata. Nel tratto in discesa, la pendenza elevata sugli sterrati ed i sentieri sassosi fa invece preferire il parallelo percorso su asfalto, più sicuro e meno acclive.

Percorso MTB – Da Kambreščo si percorre il tracciato originale fino nei pressi del M. Korada, di cui si raggiunge la cima con un percorso dedicato. Rientrati sulla strada, a poche decine di metri, in direzione Kambreščo, c'è il bivio per la strada asfaltata per Plave, che scende a valle con molti tornanti.

Il percorso della tappa si differenzia da quello a piedi solamente per la discesa dal Korada su strada asfaltata, che non toglie nulla alle vicende storiche del luogo e alle viste panoramiche sulla media Valle dell'Isonzo.

La tappa può essere percorsa anche con bici da Trekking e Gravel.

TAPPA 7A PLAVE – NOVA GORICA

Percorso a piedi – Il percorso si inerpica sulle colline e sulle cime in Sinistra Isonzo, teatro delle grandi offensive italiane del 1917, prima della disfatta di Caporetto. Da Plave si passa l'Isonzo si sale ripidamente sull'insanguinata Quota 383 (Prižnica) e si scende verso l'abitato di Paljevo. Dopo le ultime case comincia uno sterrato che conduce alla cima del Vodice e da qui alla cima del



M. Santo con il suo famoso Santuario mariano. Dal Santuario si scende verso la sella della strada Solkan-Grgar, da dove inizio il ripido sentiero che conduce alla cima di un altro monte ove si è molto combattuto, lo Škabriel. Sempre per sentieri si scende a loc. Katarina e poi a Solkan. Dal paese si arriva alla Stazione ferroviaria di Nova Gorica per strade urbane.

La salita al Prižnica è troppo pendente e su sentiero stretto; va quindi evitata e si dovrà raggiungere questo POI a piedi da Paljevo. Il tratto tra la cima del Vodice e la sella di Monte Santo è impercorribile per le biciclette: sentiero troppo accidentato, pendente e sassoso. Si devono eliminare le scorciatoie in discesa dal Sveta Gora e la salita al Škabriel e dovrà avvenire con una apposita deviazione. Anche la discesa da lì a Solkan dovrà svolgersi su strada asfaltata e non per i ripidi sentieri che scendono dal monte (percorsi di Downhill presenti in loco).

Percorso MTB – Da Plave a Paljevo si sale per la strada asfaltata e poi si prende l'impegnativo sterrato che conduce prima alle case Vodice e poi alla cima del monte. Su comodo sterrato si scende verso la sella del M. Santo e si sale al santuario su strada asfaltata.

Si scende dal Santuario alla sella Solkan-Grgar lungo la strada un po' trafficata a causa dei numerosi turisti e pellegrini che salgono al monte. Dal Memoriale Borojevic parte la deviazione sulla strada asfaltata 608 per Trnovo che conduce in breve al largo sterrato che sale regolarmente al Škabriel. Invece, sempre dal Memoriale, si continua il percorso MTB su uno sterrato con qualche saliscendi che conduce alle case Kramanca e poi alla strada che porta a

Pod Škabrijelom. Dopo si prosegue sempre su asfalto in discesa, per andare a Kromberg e quindi a Salcano, per raggiungere infine la Stazione ferroviaria di Nova Gorica.

Il percorso per MTB ha subito diverse modifiche rispetto quello a piedi. Alcuni POI si devono raggiungere comunque a piedi o con deviazioni apposite su strade alternative. Il percorso MTB non snatura affatto il racconto storico del Walk of Peace e non elimina nessun'altra evidenza naturalistica e paesaggistica rispetto al percorso a piedi. Si può fare anche con bici da Trekking o Gravel, ma i fondi stradali degli sterrati e le pendenze richiedono allenamento e perizia alla guida di quelle biciclette.

La tappa può essere percorsa anche con bici da Trekking e Gravel (con perizia e allenamento).

TAPPA 9SI NOVA GORICA – LOKVICA

Percorso a piedi – Il tracciato della tappa porta sul Carso sloveno, nei territori che videro violenti e sanguinosi combattimenti dall'agosto 1916 fino a ottobre 1917. Si parte dalla Stazione di Nova Gorica e si segue la pista ciclabile pianeggiante affiancata alla ferrovia, fino a Sempeter pri Gorici e al sottopasso dell'autostrada per Lubljana. Un breve percorso su sterrato con poco dislivello porta a Sveti Ot e a Bukovica. Da qui a Rence un altro sterrato costeggia brevemente il fiume Vipava/Vipacco. Dopo Zigoni inizia la salita che porta a Vinišče e da lì su sterrato al famigerato Fajti Hrib. La camminata prosegue in leggera discesa verso Cerje, dove è stato eretto il Monumento per la Pace su una collina panoramica. Poco dopo si arriva alla località finale, Lokvica.

La viabilità utilizzata in questa tappa è quasi totalmente compatibile con l'utilizzo della MTB. Anche i vari sterrati, per effetto della scarsa pendenza appaiono tutti percorribili e sufficientemente larghi, senza particolari ostacoli o difficoltà. Unico tratto da modificare è purtroppo quello che passa per Vinišče, tra Renški Podkraj e il Dolgo Brdo: la pendenza e il fondo del sentiero tra e il Dolgo Brdo non permette la salita in sicurezza e pertanto si deve trovare una valida alternativa.



Percorso MTB – Analogo al percorso a piedi, salvo la deviazione da Renški Podkraj: uno sterrato largo e non troppo pendente porta direttamente al Dolgo Brdo, senza passare per Vinišče. La visita del Museo all'aperto potrà avvenire percorrendo in bici il percorso pedonale fino al paese e poi rientrare sul percorso MTB oppure, se esperti e allenati, affrontare il sentiero che porta sul Dolgo Brdo e ricongiungersi al percorso MTB.

La variante per il percorso MTB non snatura il racconto storico del Walk of Peace e non elimina nessuna evidenza naturalistica e paesaggistica rispetto al percorso a piedi. Si può fare anche con bici da Trekking o Gravel, ma i fondi stradali degli sterrati e le pendenze richiedono allenamento e perizia alla guida di quelle biciclette.

La tappa può essere percorsa anche con bici da Trekking e Gravel (con perizia e allenamento).

TAPPA 10SI LOKVICA – KOMEN

Percorso a piedi – Il percorso del Walk of Peace ci porta dalla prima linea del 1916-1917 verso le retrovie dell'esercito austro-ungarico, dove nelle grotte del Carso c'erano i rifugi dei soldati, i comandi delle truppe, i depositi di viveri e munizioni, gli ospedali da campo e vicino ai paesini ci sono ancora moltissimi cimiteri. Da Lokvica si riparte su sterrato per raggiungere in breve l'area del museo all'aperto della Grotta Pečinka (visite solo a piedi) e i POI circostanti. Si raggiunge facilmente Kostanjevica na Krasu e si prosegue in leggera salita lungo la strada asfaltata che porta a Novelj, poi a Temnica e Lipa. Da Lipa diparte un largo sterrato che porta facilmente a Sveto. Qui si continua su sterrato che attraversa un bel vigneto e poi su un sentiero che conduce al cimitero A.U. di Komen e quindi in paese.

La viabilità utilizzata in questa tappa è totalmente compatibile con l'utilizzo della MTB e anche delle TKB e Gravel, in quanto non ha asperità significative e le strade sterrate sono larghe e apparentemente ben mantenute. L'unica variazione proposta è quella tra Sveto e Komen, in quanto il Walk of Peace attraversa probabilmente strade private di cui non è certa l'accessibilità alle biciclette.

Percorso MTB – Analogo al percorso a piedi, salvo la deviazione tra Sveto e Komen che avviene sull'adiacente strada asfaltata.

La tappa può essere percorsa anche con bici da Trekking e Gravel

TAPPA 11SI KOMEN – MALCHINA

Percorso a piedi – Questa tappa sul Carso retrostante quello triestino ci porta ancora nelle retrovie del fronte, nei luoghi dei cimiteri militari austro-ungarici sparsi nella landa vicino ai paesi. Partiti da Komen, si imbecca dopo poco il sentiero che conduce al grande castelliere preistorico di Debela Griža. Arrivati a Volčja Grad si prosegue per la vicina chiesa di S. Giovanni Battista. Camminando su uno sterrato si raggiunge il borgo di Nadrožica e si continua sulla strada per Gorjansko. Da lì un buon sterrato porta oltre il confine con l'Italia e incrocia la strada scende fino a Malchina.

Il percorso a piedi non passa vicino a nessuno dei POI obbligatori, anzi, questi sono distanti da 2 a 9 km, a seconda dei casi. Tale lontananza potrebbe costringere a deviazioni importanti dal percorso principale che potrebbero allungarlo di molto e non permettere l'avvicinamento

alla meta finale di Malchina. Pertanto si manterrà il percorso originale e si tratteranno delle deviazioni per raggiungere i POI che il MTBiker potrà percorrere in caso di interesse.

Percorso MTB – Analogo al percorso a piedi.

Deviazione per POI Štanjel: il caratteristico e suggestivo borgo medievale si può raggiungere da Komen pedalando, con leggeri saliscendi per 9 km, sulla strada asfaltata che lì conduce direttamente oppure su un percorso parallelo con diversi sterrati, posto leggermente più a sud (10 km). Quest'ultimo tracciato va comunque verificato compiutamente perché ci sono nella zona diverse strade forestali precluse ai ciclisti e ai veicoli a motore. Deviazione per POI Grotta "Valska jama" (Jerihovca): circa 2,5 km dopo aver imboccato lo sterrato Gorjansko-Malchina, si stacca un'altra carrareccia in leggera discesa che porta diritta alla grotta Valska jama. Il ritorno sul percorso MTB si svolge per la medesima strada (4 km A/R)



Deviazione per Brje pri Komnu: da Gorjansko si prosegue per la strada 617 che porta al confine con l'Italia. Dopo circa 1 km dal paese c'è il bivio per Brje pri Komnu. I quattro cimiteri A.U. si trovano qualche centinaio di metri dopo il paese, nei boschetti a margine della strada o vicino a essa. Si rientra al percorso MTB sul medesimo tracciato (5 km A/R).

La tappa può essere percorsa anche con bici da Trekking e Gravel.

ANELLO K-C KOBARID -CIVIDALE DEL FRIULI-KOBARID

L'anello percorre le postazioni di retroguardia della terza linea e dell'artiglieria pesante italiana, poi investite dalle armate austro-ungariche durante i primi giorni della 12.a battaglia dell'Isonzo, che sfociò nella Ritirata di Caporetto. Consta di 6 tappe abbastanza impegnative a piedi, sovente su sentieri troppo impervi, sassosi, con svariati ostacoli naturali e antropici: quindi non facilmente percorribili alle MTB. Le vallate del f. Natisone e dei suoi affluenti sono molto scarsamente abitate, non tanto frequentate dagli alpinisti e dai camminatori, soggette a frequenti frane e smottamenti: quindi molti sentieri e strade forestali non sono sempre

mantenuti aperti ed efficienti. Onde evitare questo grosso rischio, si dovrà talvolta proporre vie alternative anche lontane dal tracciato originale.

MAPPA ANELLO K-C Kobarid-Cividale d.F.-Kobarid in
rosso percorso per MTB; in giallo i POI obbligatori



TAPPA K-C 1 KOBARID - KOLOVRAT

Percorso a piedi – la prima tappa raggiunge la cresta del Kolovrat, campo trincerato di artiglieria e di retroguardia italiano, che fu oggetto dell'impresa bellica di Erwin Rommel, con la sua conquista a sorpresa durante la prima giornata della 12.a battaglia dell'Isonzo. Da Kobarid il percorso sale sul Kolovrat per la strada asfaltata che porta a Livek, vicino al confine con l'Italia. Da Livek diparte un sentiero che porta verso la cima del M. Scarie e poi risale ancora verso la

dorsale del Kolovrat. A Gorenje Ravne si ritorna in asfalto. Raggiunta la dorsale, il percorso va lungo un sentiero che collega le varie cimette del Kolovrat fino ad arrivare al Museo all'aperto, sito sulle falde erbose del M. Poclabez (q. 1.114 m).

Il percorso lungo i sentieri del M. Scarie non è facilmente percorribile per le MTB, anche per la pendenza considerevole. Anche pedalare sulla cresta del Kolovrat comporta delle difficoltà: il sentiero è talvolta nascosto dall'erba e non è sempre falciato, si deve accedere al percorso con scalinate strette e presenta diversi strappi brevi, ma impegnativi. Inoltre detto sentiero è piuttosto frequentato da pedoni, specie nella bella stagione. Si è quindi preferito utilizzare le strade sterrate e asfaltate immediatamente sotto la cresta del Kolovrat, con degli attraversamenti sulla cresta di più facile percorribilità.

Percorso MTB – Partiti da Kobarid si raggiunge Idrsko e inizia la lunga salita su asfalto fino a Livek, come nel percorso a piedi. Poi però si sale ancora per asfalto fino a Gorenje Ravne e Dolenje Ravne. Si riprende qui il percorso a piedi, un tratto anche sterrato, fino al confine



italo-sloveno. Appena passato il confine, la strada ritorna asfaltata. Si arriva dopo poco al Bivacco Zanuso e qui si prende lo sterrato che porta in cresta e si scende facilmente sulla strada asfaltata in territorio sloveno e si raggiunge velocemente il parcheggio del Museo all'aperto sotto il M. Poclabez. I più abili fisicamente e tecnicamente possono invece provare a seguire il percorso su sentiero fino alla meta di tappa.

Si tratta di un percorso quasi tutto su asfalto, ma su strada non trafficata e comunque impegnativo: si devono percorrere poco più di 10 km di salita per arrivare al Kolovrat, superando quasi 1.000 m di dislivello: per oltre 6 km le pendenze della salita superano il 10%. Si tratta quindi di un percorso per persone piuttosto allenate alla fatica. Per questa tappa non sono stati indicati dei POI obbligatori, ma rimane comunque una tappa molto interessante per

gli eventi storici della 1.a Guerra Mondiale. Non è stata mutata sostanzialmente la narrazione storica dell'itinerario (percorso di Rommel) e gli spunti panoramici sono pressoché identici.

La tappa può essere percorsa anche con bici da Trekking e Gravel solo da ciclisti allenati.

TAPPA K-C 2 KOLOVRAT – TRIBIL SUPERIORE

Percorso a piedi – il percorso del Walk of Peace continua in questo settore sulla linea di cresta delle alte colline di spartiacque tra il fiume Judrio e le vallate laterali del f. Natisone, passando vicino alle postazioni di terza linea italiane. La tappa transita su molti sentieri vicini e paralleli alla strada San Leonardo-Kolovrat SP 45 e alla strada di collegamento dei villaggi siti in prossimità spartiacque. Dalle postazioni sul Kolovrat si raggiunge in breve il rifugio Casoni Solarie e da lì si scende in direzione di Clabuzzaro. Su sentieri si arriva a S. Volfango e al monumento commemorativo davanti al cimitero. Sempre su sentieri, si passa sulla cima del M. Cum e si arriva in breve a Tribil Superiore.



Tappa breve e buona parte in discesa, con i tratti iniziali in forte pendenza (20-30%). Anche la salita al Monte Cum è parecchio acclive, specie nel tratto sottostante l'anticima M. Striesenza (30%). Alcune tratti su sentiero si svolgono su single-track sassosi, scivolosi e densi di ostacoli di vario tipo (scalinate, macigni, alberi schiantati, piccoli scoscendimenti laterali, ecc.). Si preferirà quindi utilizzare l'adiacente strada asfaltata per gran parte della tappa.

Percorso MTB – Dal Kolovrat si scende sulla strada asfaltata che porta a Passo Solarie e si entra in territorio italiano. Si continua sulla viabilità che scende alla SP 45 e la si segue sino ad arrivare a S. Volfango e alla sua Chiesa. Una larga carrareccia scende ripidamente (13%) verso Rucchin e lì si riprende nuovamente la

strada asfaltata fino a poco prima di Tribil Superiore, dove uno sterrato in salita porta al paese.

La strada asfaltata evita le ripide pendenze e i rischi sui sentieri della tappa, non togliendo nulla dei contenuti storici del Walk of Peace: anche a lato della strada ci sono diverse caverne militari e altre costruzioni risalenti alla 1.a Guerra Mondiale. Il POI "Itinerario Tematico del M.

Cum" non è accessibile alle biciclette: il sentiero CAI 747a, che affianca dall'alto la strada asfaltata, ha notevoli problemi di sicurezza e ostacoli insuperabili per la percorrenza in MTB, la cima del M. Cum non è raggiungibile in bici e la vecchia strada militare camionale, che sarebbe stata ben percorribile, è interrotta da una vecchia frana subito dopo le postazioni di artiglieria segnalate. Si segnala pertanto solo il tratto agibile, esclusivamente in MTB, a causa della strada piuttosto sassosa e scivolosa; presenti anche rovi e molti ricci di castagne che possono causare forature.

La tappa può essere percorsa anche con bici da Trekking e Gravel, con attenzione sugli sterrati.

TAPPA K-C 3 TRIBIL SUPERIORE – CASTELMONTE

Percorso a piedi – Come la tappa precedente, il Walk of Peace prosegue sulla linea di cresta delle alte colline di spartiacque, passando vicino alle postazioni della terza linea italiana. La tappa transita ancora su molti sentieri vicini e paralleli alla strada di collegamento Castelmonte -Tribil Superiore. Per sentieri, da Tribil Superiore si scende a Gnidovizza e si costeggia la cima del M. Cuc. Giunti a Clinaz, si scende alla strada asfaltata e dall'incrocio si prosegue su sentieri proprio paralleli e molto vicini alla strada stessa fino a Castelmonte.

Tappa breve e con svariati saliscendi che presentano strappi in salita e in discesa piuttosto acclivi. Vista la presenza della strada asfaltata molto vicina al percorso pedonale, si preferirà utilizzare tale struttura viaria, al fine di evitare situazioni di difficoltà ciclistica elevata e strappi impegnativi fisicamente.

Percorso MTB – Da Tribil Superiore si prosegue per strada asfaltata per tutta la tappa fino al Santuario a Castelmonte, passando per i POI obbligatori richiesti.

Si tratta di un percorso tutto su asfalto, ma su strada non trafficata e comunque in saliscendi. Non è stata mutata la narrazione storica della tappa e gli spunti panoramici e naturalistici sono identici. L'accesso al POI chiesetta di San Nicolò avviene direttamente dalla strada asfaltata con una brevissima salitella.

La tappa può essere percorsa anche con bici da Trekking e Gravel.

TAPPA K-C 4 CASTELMONTE – S. PIETRO AL NATISONE



Percorso a piedi – Il lungo itinerario scende da Castelmonte e arriva prima a Cividale e poi a San Pietro al Natisone. Percorre i luoghi dei combattimenti avvenuti nei giorni immediatamente successivi all'attacco sul fronte isontino all'inizio della 12.a Battaglia dell'Isonzo. La discesa da Castelmonte avviene su un buon sterrato che passa anche vicino alle rovine del castello di Purgessimo. Arrivati al paese sottostante, si prosegue sempre sul comodo sterrato che costeggia il fiume Natisone fino a Cividale. Si entra in città attraversando lo storico Ponte del Diavolo; per strade urbane si arriva alla stazione ferroviaria e al Museo della Grande Guerra. Si punta verso Sanguarzo per strade secondarie di campagna e dal suo vecchio cimitero inizia la salita al Castelo di Guspergo e poi al Monte dei Bovi. Si scende a Vernasso e si raggiunge S. Pietro al Natisone, superando nuovamente il fiume Natisone sul ponte pedonale di Oculis.

Tappa abbastanza lunga ma relativamente impegnativa, in quanto si svolge prevalentemente in discesa e nel fondovalle pianeggiante del Natisone. Unico tratto impegnativo è la salita sul Monte dei Bovi. Non ci sono particolari difficoltà per l'uso della MTB, tranne il primo pezzo di discesa da Castelmonte, che utilizza un sentiero molto pendente, per il quale si dovrà trovare una alternativa.

Percorso MTB – Si scende da Castelmonte lungo la strada che porta a Cividale. Dopo circa 1,5 km, diparte un comodo sterrato che si ricongiunge in breve al percorso a piedi. Il restante tragitto della tappa si svolge sulla traccia originale, salvo una breve variazione in centro a Cividale, dovuta alla circolazione dei veicoli rispetto da quella dei pedoni e per evitare un po' di traffico.

Il percorso in MTB non ha particolari difficoltà e si svolge per quasi la metà su sterrato. Il percorso dentro il centro storico di Cividale attraversa zone pedonali e strade secondarie, ma inevitabilmente anche tratti trafficati.

La tappa può essere percorsa anche con bici da Trekking e Gravel.

TAPPA K-C 5 S. PIETRO AL NATISONE – MONTE MATAJUR, RIF. PELIZZO

Percorso a piedi – La lunga salita al Monte Matajur, scenario di epici fatti durante la 12.a Battaglia dell'Isonzo, è una tappa molto impegnativa, riservata a camminatori resistenti alla fatica prolungata. Si devono superare poco meno di 1.500 metri di dislivello in salita in 15 km! Da San Pietro al Natisone inizia subito l'ascesa sulle alte colline che dividono il fiume Natisone dal torrente Alberone, percorrendo sempre sentieri e qualche strada forestale, senza tratti di particolare riposo. Si passa per il borgo di Mezzana e per le cime dei M. S. Canziano, M. S. Giorgio e M. Gnevizza. Da lì inizia il tratto più impegnativo della salita fino alla cima del Matajur a quota 1.641 m. Successivamente si scende velocemente e ripidamente al Rifugio Pelizzo per un meritato riposo!



Inutile dire che questo percorso non si presta affatto per i ciclisti con la MTB, fatto salvo forse per i più allenati ed esperti, dotati di biciclette adatte a tali imprese (rampichini). Si dovrà quindi intraprendere un'altra strada, evitando però di proporre l'ultimo tratto con la salita finale al M. Matajur, troppo duro per chiunque in MTB.

Percorso MTB – L'inizio della tappa, con la breve salita al Klančič, si svolge sul medesimo tracciato pedonale. Arrivati alla selletta, si scende verso Clenia e si prosegue sulla strada provinciale dell'Alberone in direzione di Savogna. Da quel paese inizia la lunga salita su strada asfaltata verso i borghi sulle pendici del M. Matajur: Ieronizza, Stermizza, Barza, Montemaggiore. Proprio da Montemaggiore parte l'ultimo tratto di salita che porta al Rifugio Pelizzo (q. 1.325 m), dove la tappa in MTB ha termine. Chi volesse raggiungere la cima del M. Matajur, può farlo a piedi: si sale per un'ulteriore ora (300 m di dislivello con pendenza 22%), per godere dell'ampio panorama fino alla pianura udinese!

Il percorso in MTB è quindi completamente diverso da quello a piedi, ma anch'esso molto impegnativo dal punto di vista fisico. La salita al Rif. Pelizzo è lunga quasi 12 km con una pendenza media elevata senza spianamento di rilievo: da Savogna si superano 1.100 metri

di dislivello! È possibile anche percorrere un tratto di sterrato parallelo alla strada asfaltata tra Savogna e Isonizza, ma va verificata la pendenza e la percorribilità. La tappa è quindi riservata ai soli ciclisti allenati, anche dotati di Trekking Bike o di Gravel.

La tappa può essere percorsa anche con bici da Trekking e Gravel da ciclisti ben allenati.

TAPPA K-C 6 MONTE MATAJUR, RIF. PELIZZO – KOBARID

Percorso a piedi – l'ultima tappa dell'anello K-C riporta i viandanti dal Matajur a Caporetto. Dal Rif. Pelizzo si risale al Matajur e si scende sul versante opposto del monte. Si attraversano gli alpeggi sottostanti e poi i boschi di versante fino ad arrivare ai borghi sovrastanti Livek/Luico. Si ridiscende quindi per la strada 903, già percorsa durante la tappa K-C 1, fino ad arrivare a Idrsko e poi a Kobarid.

Percorso quasi tutto in discesa. Non potendo accedere in bicicletta al Matajur, la discesa dovrà avvenire sulla strada asfaltata che porta a Cepletischis.

Percorso MTB – Dal rifugio Pelizzo si ritorna a Montemaggiore e qui si prende la ripida strada asfaltata che porta a Masseris e a Cepletischis. La strada riprende asfaltata in salita per il confine italo-sloveno al valico di Livek. Si riprende quindi la strada 903 che scende a Kobarid.

Il percorso in MTB scende inevitabilmente per strade asfaltate, viste le pendenze degli altri percorsi o la mancanza di alternative su sterrato.



IL POI "Livška Štorija" è un percorso tematico storico-etnografico che passa per varie località e siti vicini a Livek. Tra questi, i più interessanti per il tema del Walk of Peace si trovano presso il borghetto di Jevšček (accampamento di Rommel con piccolo museo e

fortificazioni; casa storica Nježna).

Viene segnalata la deviazione dal tracciato MTB della tappa.

Il POI "Sentiero storico di Kobarid" collega anch'esso una serie di attrazioni storiche e naturalistiche nei dintorni della cittadina. Il percorso è però parzialmente chiuso per lavori dal 2022 e alla fine del 2023 non risultava nuovamente ripristinato. Essendo anche piuttosto breve ed avendo alcuni passaggi su scalinate e tratti ripidi, se ne sconsiglia la percorrenza in bicicletta, preferendo indicare la sua frequentazione a piedi.

La tappa può essere percorsa da persone allenate anche con bici da Trekking e Gravel, purché tecnicamente preparati.

6.- Analisi turistica sul Walk of Peace e offerta ricettiva

Analisi generale del contesto territoriale all'interno del quale si sviluppa l'iniziativa Walk of Peace

L'analisi del mercato attuale è fondamentale per comprendere il contesto in cui il Walk of Peace - Bike si sviluppa e per identificare le opportunità e le sfide nel settore turistico:

- **Offerta turistica:** Il territorio transfrontaliero fece parte dell'Impero Austro- Ungarico fino al 1918. Dal 1943 fu inglobato nel Litorale Adriatico tedesco fino al 1945 quando venne occupato per un breve periodo dai partigiani jugoslavi. Nel trattato di pace di Parigi venne assegnato quasi interamente alla Jugoslavia, pur mantenendo un forte legame transnazionale poiché le genti lo vivevano ancora come un unico territorio ricco di tradizioni, cultura locale prodotti agroalimentari di eccellenza, tra i quali il più noto è il vino di profilo assoluto. Questi vini sono conosciuti anche a livello internazionale. Inoltre, come da tradizione, vengono prodotte le ciliegie. Ultimamente si sta riscoprendo anche la coltura dell'olivo. Una ritrovata sensibilità verso la natura e i migliorati rapporti di collaborazione transfrontaliera, ha fatto scoprire questo territorio da un crescente numero di turisti, legati al cicloturismo, alla vacanza natura e alla ricerca di gusti agroalimentari di eccellenza. L'area in cui si trova il nostro Walk of Peace è caratterizzata da un'ampia varietà di strutture turistiche (la maggior parte in Italia...), che spaziano da hotel di lusso e resort all-inclusive a bed & breakfast e agriturismi. Tuttavia, l'offerta targettizzata alla bike di livello specifico rimane limitata, creando un'opportunità di mercato per una crescita del numero delle strutture. L'offerta territoriale è estremamente ampia ma è necessario “muoversi” dai tracciati ordinari per trovare reale soddisfazione. Anche il livello di “classificazione” delle strutture ricettive è necessariamente differente, facendo riferimento a parametri nazionali e/o regionali non confrontabili. Una classificazione specifica per quanto attiene il turismo “outdoor” (esempio: 1 borraccia, 2 borracce, 3 borracce, con parametri riferiti sia alla qualità della

offerta ma anche alla rispondenza del cliente trekking/bike) permetterebbe una migliore identificazione della offerta più adatta alle singole necessità.

- **Domanda turistica:** La zona gode di una domanda turistica consistente sia da parte dei viaggiatori nazionali che internazionali. Le principali motivazioni di viaggio includono vacanze attive e in particolare il cicloturismo, turismo enogastronomico, turismo culturale e attività all'aperto. Il Walk of Peace - Bike può attrarre una fetta di mercato interessata a un'esperienza di vacanza alternativa e sostenibile, e comunque complementare e diversamente motivata alla offerta consolidata di quanto già presente sul territorio.
- **Trend del turismo sostenibile:** La crescente consapevolezza dell'impatto ambientale del turismo e la richiesta di esperienze eco-compatibili rappresentano un'opportunità per il Walk of Peace – Bike. La promozione delle pratiche sostenibili può attrarre clienti interessati a viaggiare in modo responsabile e rispettoso dell'ambiente.
- **Stagionalità:** La stagione turistica principale nella regione si estende da aprile a ottobre, con un picco nei mesi estivi, meno adatti al cicloturismo per le elevate temperature. Durante la bassa stagione, il territorio del Walk of Peace - Bike punterà su eventi speciali, pacchetti promozionali e attività indoor per attrarre clienti e mantenere un flusso costante di visitatori.
- **Collaborazioni locali:** La collaborazione con aziende e attrazioni locali potrà essere un fattore di successo per il Walk of Peace – Bike, con pacchetti e offerte speciali in collaborazione con ristoranti, cantine, operatori turistici e siti culturali per aumentare l'attrattività della struttura e promuovere l'economia locale.

In sintesi, **il mercato presenta opportunità significative per il Walk of Peace Bike grazie alla crescente domanda di esperienze turistiche tematizzate sostenibili.** Tuttavia, è importante considerare la stagionalità e la concorrenza internazionale.

Il prodotto potrà essere di grande potenzialità se implementato all'offerta per la Rete delle Ciclovie di Interesse Regionale (RECIR) proposta dal Piano Regionale della Mobilità Ciclistica (PREMOCI) della Regione Friuli Venezia Giulia.

Rete delle Ciclovie di Interesse Regionale (RECIR)

La RECIR è costituita da 9 (nove) Ciclovie che si sviluppano complessivamente per circa 1.300 chilometri, dei quali circa 450 km sono già stati realizzati. Lo schema strategico di Piano individua un sistema in cui la rete infrastrutturale ciclabile di scala regionale è integrata agli altri sistemi di trasporto pubblico attraverso i Centri intermodali di primo livello (CIMR). La RECIR assume dunque il ruolo di "fattore strategico" nella mobilità regionale, con valenza equivalente alle altre reti infrastrutturali di trasporto, consentendo così lo spostamento in bicicletta da una qualsiasi origine ad una qualsiasi destinazione del territorio regionale. Il PREMOCI parte dalla definizione e dal disegno della RECIR con l'obiettivo di realizzarla e garantire una struttura portante al sistema della ciclabilità diffusa (SICID).

Le ciclovie della RECIR si dipanano dalle Alpi all'Adriatico toccando i luoghi più significativi della Regione:

- FVG 1 Ciclovie Alpe Adria
- FVG 2 Ciclovie del Mare Adriatico
- FVG 3 Ciclovie pedemontana
- FVG 4 Ciclovie delle Pianure
- FVG 5 Ciclovie dell'Isonzo
- FVG 6 Ciclovie del Tagliamento
- FVG 7 Ciclovie del Friuli
- FVG 8 Ciclovie della Carnia
- FVG 9 Ciclovie delle Acque



Gradualmente tutti i comuni interessati dalla progettualità, si stanno dotando di Biciplan, ovvero di un piano finalizzato a definire gli obiettivi, le strategie e le azioni necessarie a promuovere sviluppo di tutti gli aspetti legati alla ciclabilità, compresi gli itinerari ciclabili di collegamento tra comuni sovracomunali. A questo proposito fa sicuramente segnalata la recente approvazione del "Biciplan" da parte del

0

Comune di Cormons, un piano che sicuramente andrà a condizionare positivamente tutta la politica ciclistica e cicloturistica dell'area.

Di seguito il link al piano complessivo:

<https://www.comune.cormons.go.it/it/amministrazione-trasparente-1740/pianificazione-e-governo-del-territorio-1810/pianificazione-territoriale-2961/piani-di-settore-150742>

Comune	Stato di elaborazione del biciplan
San Giovanni al Natisone	IN ADOZIONE
Corno di Rosazzo	IN ADOZIONE
Cormons	IN CORSO DI ELABORAZIONE
Capriva	-
Morano	-
Mussa	-
San Lorenzo Isontino	IN APPROVAZIONE
Gorizia	IN CORSO DI ELABORAZIONE
Savogna d'Isonzo	IN APPROVAZIONE
Romano d'Isonzo	APPROVATO
Medea	IN CORSO DI ELABORAZIONE
Farra d'Isonzo	IN CORSO DI ELABORAZIONE
Mariano del Friuli	IN CORSO DI ELABORAZIONE
Villussano	IN APPROVAZIONE
Gradisca d'Isonzo	IN CORSO DI ELABORAZIONE
Sagrado	IN APPROVAZIONE
San Pier d'Isonzo	IN CORSO DI ELABORAZIONE
Fogliano Redipuglia	IN CORSO DI ELABORAZIONE
Bonchi dei Legionari	IN CORSO DI ELABORAZIONE
Monzabrone	APPROVATO all'interno del PUIS
Staranzano	IN ADOZIONE
Turriaco	APPROVATO
San Canzian d'Isonzo	-
Fiumicello	IN CORSO DI ELABORAZIONE
Cervignano	IN CORSO DI ELABORAZIONE
Terzo di Aquileia	-
Aquileia	-
Grado	IN CORSO DI ELABORAZIONE
EDR	IN BOZZA deve essere adeguato al PREPROCE

Il Masterplan redatto da SINLOC propone di individuare degli itinerari strategici che completano ed integrano gli itinerari ciclabili esistenti o previsti a livello comunale e sovracomunale. I nuovi itinerari strategici:

- si integrano con la rete di ciclovie regionali
 - permettono una migliore accessibilità/fruizione/esplorazione del territorio **Alto isontino e bassa pianura friulana:**
 - corrono prevalentemente su strade bianche o strade a basso traffico in promiscuo con il traffico motorizzato
 - saranno necessari eventuali interventi puntuali per garantirne la percorribilità
 - dovranno essere previsti interventi di manutenzione al fine di garantirne la percorribilità
- Basso isontino**
- intervento “tecnicamente” più importante tenendo conto anche che l'asse diventerà RCN



48

Il Masterplan individua degli itinerari strategici che, in aggiunta ai già previsti itinerari della rete Regionale (Re.Ci.R.), comunale e sovracomunale, migliorano la fruibilità e la connessione del territorio.

Questi itinerari permetteranno da un lato di connettere meglio il territorio, dall'altro di proporre/creare nuove modalità di fruizione (ad esempio introducendo degli anelli, connettendo le ciclovie regionali).

1. Itinerari Strategici dell'Alto Isontino.

Sono itinerari che utilizzano strade bianche e strade asfaltate già esistenti

Sarà da verificare la proprietà delle aree attraversate e quindi la necessità di espropri e/o convenzioni per garantire la possibilità di passaggio. La realizzazione degli itinerari richiede interventi di rifacimento / manutenzione del fondo per garantirne la percorribilità.

2. Itinerari Strategici del Basso Isontino

Asse Monfalcone-Ronchi dei Legionari lungo il Canale De Dottori: è un itinerario che al momento non esiste o corre prevalentemente su aree di proprietà del Consorzio di Bonifica della Pianura Isontina o a ridosso di esse; sarà necessario uno studio di fattibilità per valutare le modalità realizzative, gli aspetti legati a proprietà / particelle e i costi.

Connessione FVG 5 -Monte Sant'Elia -Sacratio di Redipuglia: corre per la gran parte del percorso lungo strade bianche esistenti (saranno necessari interventi di manutenzione); l'unico intervento strutturale è la realizzazione di un sottopasso del cavalcavia esistente lungo la S.R. GO 1, in Comune di San Pier d'Isonzo, a ridosso dell'autostrada.

3. Itinerario Strategico della Bassa Friulana

Corre su strade bianche per la maggior parte già esistenti. Sarà da verificare la proprietà delle aree attraversate e quindi la necessità di espropri e/o convenzioni per garantire la possibilità di passaggio.

La realizzazione dell'itinerario richiede interventi di rifacimento / manutenzione del fondo per garantirne la percorribilità.

I collegamenti ciclistici nazionali DKP della Repubblica di Slovenia

Da molti anni la Slovenia ha adottato, come uno dei pilastri della mobilità sostenibile, una rete ciclabile nazionale estesa, che ben si collega con il Walk of Peace.

L'itinerario ciclabile D7 scorre l'ungo la valle dell'Isonzo da Kobarid fino a Nova Gorica e poi sul Carso da Nova Gorica a Komen. L'itinerario G1 corre lungo l'alta valle dell'Isonzo da Kobarid

fino a Trenta e a Kranjska Gora, con diramazione R1 lungo la valle del Koritnica fino a Log pod Mangartom, salendo poi al Passo del Predil.

La parte della ciclovie D7 tra Plava e Nova Gorica è già stata realizzata, così come tra Šempeter pri Gorici e Kromberrk e tra Tolmin e Most na Šoci. Di seguito si presenta una mappa ricavata dal sito del Governo sloveno che mostra i percorsi di carattere nazionale:

<https://www.gov.si/teme/kolesarska>

[Digitare qui]

[Digitare qui]

[Digitare qui]



Il progetto WALKOFPEACE+ è co-finanziato dall'Unione europea nell'ambito del Programma Interreg VI-A Italia-Slovenia.
Projekt WALKOFPEACE+ sofinancira Evropska unija v okviru Programa Interreg VI-A Italija-Slovenija.
www.ita-slo.eu/walk-of-peace

Offerta ricettiva

Come già riportato sopra, l'area in cui si trova il nostro Walk of Peace è caratterizzata da un'ampia varietà di strutture turistiche (la maggior parte in Italia...), che spaziano da hotel di lusso e resort all-inclusive a bed & breakfast e agriturismi. Tuttavia, l'offerta targettizzata alla bike di livello specifico rimane limitata, creando un'opportunità di mercato per una crescita del numero delle strutture. L'offerta territoriale è estremamente ampia ma è necessario "muoversi" dai tracciati ordinari per trovare reale soddisfazione. Anche il livello di "classificazione" delle strutture ricettive è necessariamente differente, facendo riferimento a parametri nazionali e/o regionali non confrontabili. Una classificazione specifica per quanto attiene il turismo "outdoor" (esempio: 1 borraccia, 2 borracce, 3 borracce, con parametri riferiti sia alla qualità della offerta ma anche alla rispondenza del cliente trekking/bike) permetterebbe una migliore identificazione della offerta più adatta alle singole necessità.

Purtroppo questo limite di "reperimento dati" non ci fa qui essere precisi nella formulazione di una sola tabella territoriale. Abbiamo alcuni dati riferibili al FVG e altre indicazioni emerse

Il progetto WALKOFPEACE+ è co-finanziato dall'Unione europea nell'ambito del Programma Interreg VI-A Italia-Slovenia.

Projekt WALKOFPEACE+ sofinancira Evropska unija v okviru Programa Interreg VI-A Italija-Slovenija.

www.ita-slo.eu/walk-of-peace

dalla ispezione e dallo studio della offerta Slovena. La maggiore parte delle destinazioni sono dotate di offerta ricettiva ma prima di poterli classificare come bike hotels l'analisi dovrebbe essere più approfondita.

Alcuni dati sulla ricettività nel territorio sloveno potranno essere ricavati dal sito turistico www.soca-valley.com, ma sono disaggregati e quindi sarebbe necessaria una lunga analisi di dettaglio per riunirli tutti assieme e classificarli. Inoltre non si fanno distinzioni fra ospitalità in genere e ospitalità Bike Friendly. Il sito riguarda solo i 4 Comuni dell'Alta Valle dell'Isonzo: Bovec, Kobarid, Tolmin e Kanal. L'immagine sottostante è tratta dal sito.

Il progetto WALKOFPEACE+ è co-finanziato dall'Unione europea nell'ambito del Programma Interreg VI-A Italia-Slovenia.

Projekt WALKOFPEACE+ sofinancira Evropska unija v okviru Programa Interreg VI-A Italija-Slovenija.

www.ita-slo.eu/walk-of-peace



Indichiamo di seguito la precisa e dettagliata descrizione degli hotel in Friuli Venezia Giulia, cosa che al momento non trova omologo metodologico su tutta l'area interessata al Walk of P

Il progetto WALKOFPEACE+ è co-finanziato dall'Unione europea nell'ambito del Programma Interreg VI-A Italia-Slovenia.

Projekt WALKOFPEACE+ sofinancira Evropska unija v okviru Programa Interreg VI-A Italija-Slovenija.

www.ita-slo.eu/walk-of-peace

Sommario											
Sommario del progetto											
1. Obiettivi del progetto											
2. Descrizione del progetto											
3. Risultati attesi											
4. Budget del progetto											
5. Conclusione											

Summary

Summary of the project									
Project	Area	Priority	Specific Objective	Indicator	Target	Value	Unit	Year	Comments
WALKOFPEACE+	Slovenia	1	1	1	1	100	%	2020	
						100	%	2021	
						100	%	2022	
						100	%	2023	
WALKOFPEACE+	Italy	1	1	1	1	100	%	2020	
						100	%	2021	
						100	%	2022	
						100	%	2023	

Il progetto WALKOFPEACE+ è co-finanziato dall'Unione europea nell'ambito del Programma Interreg VI-A Italia-Slovenia.
Projekt WALKOFPEACE+ sofinancira Evropska unija v okviru Programa Interreg VI-A Italija-Slovenija.

www.ita-slo.eu/walk-of-peace

Scheda di progetto											
Informazioni generali						Informazioni finanziarie					
Nome progetto	Area geografica	Settore di intervento	Attività	Beneficiari	Obiettivi	Importo totale	Importo UE	Importo nazionale	Importo privato	Importo pubblico	Importo totale
Progetto WALKOFPEACE+	Area geografica	Settore di intervento	Attività	Beneficiari	Obiettivi	Importo totale	Importo UE	Importo nazionale	Importo privato	Importo pubblico	Importo totale
Progetto WALKOFPEACE+	Area geografica	Settore di intervento	Attività	Beneficiari	Obiettivi	Importo totale	Importo UE	Importo nazionale	Importo privato	Importo pubblico	Importo totale
Progetto WALKOFPEACE+	Area geografica	Settore di intervento	Attività	Beneficiari	Obiettivi	Importo totale	Importo UE	Importo nazionale	Importo privato	Importo pubblico	Importo totale
Progetto WALKOFPEACE+	Area geografica	Settore di intervento	Attività	Beneficiari	Obiettivi	Importo totale	Importo UE	Importo nazionale	Importo privato	Importo pubblico	Importo totale
Progetto WALKOFPEACE+	Area geografica	Settore di intervento	Attività	Beneficiari	Obiettivi	Importo totale	Importo UE	Importo nazionale	Importo privato	Importo pubblico	Importo totale
Progetto WALKOFPEACE+	Area geografica	Settore di intervento	Attività	Beneficiari	Obiettivi	Importo totale	Importo UE	Importo nazionale	Importo privato	Importo pubblico	Importo totale
Progetto WALKOFPEACE+	Area geografica	Settore di intervento	Attività	Beneficiari	Obiettivi	Importo totale	Importo UE	Importo nazionale	Importo privato	Importo pubblico	Importo totale
Progetto WALKOFPEACE+	Area geografica	Settore di intervento	Attività	Beneficiari	Obiettivi	Importo totale	Importo UE	Importo nazionale	Importo privato	Importo pubblico	Importo totale
Progetto WALKOFPEACE+	Area geografica	Settore di intervento	Attività	Beneficiari	Obiettivi	Importo totale	Importo UE	Importo nazionale	Importo privato	Importo pubblico	Importo totale
Progetto WALKOFPEACE+	Area geografica	Settore di intervento	Attività	Beneficiari	Obiettivi	Importo totale	Importo UE	Importo nazionale	Importo privato	Importo pubblico	Importo totale



Il progetto WALKOFPEACE+ è co-finanziato dall'Unione europea nell'ambito del Programma Interreg VI-A Italia-Slovenia.
Progetto WALKOFPEACE+ sofinanzia Evropska unija v okviru Programa Interreg VI-A Italija-Slovenija.

www.ita-slo.eu/walk-of-peace

STRUCTURE COULD • distort

Week	Monday	Tuesday	Wednesday	Thursday	Friday	Saturday	Sunday
1	10/1	10/2	10/3	10/4	10/5	10/6	10/7
2	10/8	10/9	10/10	10/11	10/12	10/13	10/14
3	10/15	10/16	10/17	10/18	10/19	10/20	10/21
4	10/22	10/23	10/24	10/25	10/26	10/27	10/28
5	10/29	10/30	10/31	11/1	11/2	11/3	11/4
6	11/5	11/6	11/7	11/8	11/9	11/10	11/11
7	11/12	11/13	11/14	11/15	11/16	11/17	11/18
8	11/19	11/20	11/21	11/22	11/23	11/24	11/25
9	11/26	11/27	11/28	11/29	11/30	12/1	12/2
10	12/3	12/4	12/5	12/6	12/7	12/8	12/9
11	12/10	12/11	12/12	12/13	12/14	12/15	12/16
12	12/17	12/18	12/19	12/20	12/21	12/22	12/23
13	12/24	12/25	12/26	12/27	12/28	12/29	12/30
14	12/31	1/1	1/2	1/3	1/4	1/5	1/6
15	1/7	1/8	1/9	1/10	1/11	1/12	1/13
16	1/14	1/15	1/16	1/17	1/18	1/19	1/20
17	1/21	1/22	1/23	1/24	1/25	1/26	1/27
18	1/28	1/29	1/30	1/31	2/1	2/2	2/3
19	2/4	2/5	2/6	2/7	2/8	2/9	2/10
20	2/11	2/12	2/13	2/14	2/15	2/16	2/17
21	2/18	2/19	2/20	2/21	2/22	2/23	2/24
22	2/25	2/26	2/27	2/28	2/29	2/30	3/1
23	3/2	3/3	3/4	3/5	3/6	3/7	3/8
24	3/9	3/10	3/11	3/12	3/13	3/14	3/15
25	3/16	3/17	3/18	3/19	3/20	3/21	3/22
26	3/23	3/24	3/25	3/26	3/27	3/28	3/29
27	3/30	3/31	4/1	4/2	4/3	4/4	4/5
28	4/6	4/7	4/8	4/9	4/10	4/11	4/12
29	4/13	4/14	4/15	4/16	4/17	4/18	4/19
30	4/20	4/21	4/22	4/23	4/24	4/25	4/26
31	4/27	4/28	4/29	4/30	5/1	5/2	5/3
32	5/4	5/5	5/6	5/7	5/8	5/9	5/10
33	5/11	5/12	5/13	5/14	5/15	5/16	5/17
34	5/18	5/19	5/20	5/21	5/22	5/23	5/24
35	5/25	5/26	5/27	5/28	5/29	5/30	5/31
36	6/1	6/2	6/3	6/4	6/5	6/6	6/7
37	6/8	6/9	6/10	6/11	6/12	6/13	6/14
38	6/15	6/16	6/17	6/18	6/19	6/20	6/21
39	6/22	6/23	6/24	6/25	6/26	6/27	6/28
40	6/29	6/30	7/1	7/2	7/3	7/4	7/5
41	7/6	7/7	7/8	7/9	7/10	7/11	7/12
42	7/13	7/14	7/15	7/16	7/17	7/18	7/19
43	7/20	7/21	7/22	7/23	7/24	7/25	7/26
44	7/27	7/28	7/29	7/30	7/31	8/1	8/2
45	8/3	8/4	8/5	8/6	8/7	8/8	8/9
46	8/10	8/11	8/12	8/13	8/14	8/15	8/16
47	8/17	8/18	8/19	8/20	8/21	8/22	8/23
48	8/24	8/25	8/26	8/27	8/28	8/29	8/30
49	8/31	9/1	9/2	9/3	9/4	9/5	9/6
50	9/7	9/8	9/9	9/10	9/11	9/12	9/13
51	9/14	9/15	9/16	9/17	9/18	9/19	9/20
52	9/21	9/22	9/23	9/24	9/25	9/26	9/27
53	9/28	9/29	9/30	10/1	10/2	10/3	10/4
54	10/5	10/6	10/7	10/8	10/9	10/10	10/11
55	10/12	10/13	10/14	10/15	10/16	10/17	10/18
56	10/19	10/20	10/21	10/22	10/23	10/24	10/25
57	10/26	10/27	10/28	10/29	10/30	10/31	11/1
58	11/2	11/3	11/4	11/5	11/6	11/7	11/8
59	11/9	11/10	11/11	11/12	11/13	11/14	11/15
60	11/16	11/17	11/18	11/19	11/20	11/21	11/22
61	11/23	11/24	11/25	11/26	11/27	11/28	11/29
62	11/30	12/1	12/2	12/3	12/4	12/5	12/6
63	12/7	12/8	12/9	12/10	12/11	12/12	12/13
64	12/14	12/15	12/16	12/17	12/18	12/19	12/20
65	12/21	12/22	12/23	12/24	12/25	12/26	12/27
66	12/28	12/29	12/30	12/31	1/1	1/2	1/3
67	1/4	1/5	1/6	1/7	1/8	1/9	1/10
68	1/11	1/12	1/13	1/14	1/15	1/16	1/17
69	1/18	1/19	1/20	1/21	1/22	1/23	1/24
70	1/25	1/26	1/27	1/28	1/29	1/30	1/31
71	2/1	2/2	2/3	2/4	2/5	2/6	2/7
72	2/8	2/9	2/10	2/11	2/12	2/13	2/14
73	2/15	2/16	2/17	2/18	2/19	2/20	2/21
74	2/22	2/23	2/24	2/25	2/26	2/27	2/28
75	2/29	2/30	3/1	3/2	3/3	3/4	3/5
76	3/6	3/7	3/8	3/9	3/10	3/11	3/12
77	3/13	3/14	3/15	3/16	3/17	3/18	3/19
78	3/20	3/21	3/22	3/23	3/24	3/25	3/26
79	3/27	3/28	3/29	3/30	3/31	4/1	4/2
80	4/3	4/4	4/5	4/6	4/7	4/8	4/9
81	4/10	4/11	4/12	4/13	4/14	4/15	4/16
82	4/17	4/18	4/19	4/20	4/21	4/22	4/23
83	4/24	4/25	4/26	4/27	4/28	4/29	4/30
84	5/1	5/2	5/3	5/4	5/5	5/6	5/7
85	5/8	5/9	5/10	5/11	5/12	5/13	5/14
86	5/15	5/16	5/17	5/18	5/19	5/20	5/21
87	5/22	5/23	5/24	5/25	5/26	5/27	5/28
88	5/29	5/30	5/31	6/1	6/2	6/3	6/4
89	6/5	6/6	6/7	6/8	6/9	6/10	6/11
90	6/12	6/13	6/14	6/15	6/16	6/17	6/18
91	6/19	6/20	6/21	6/22	6/23	6/24	6/25
92	6/26	6/27	6/28	6/29	6/30	7/1	7/2
93	7/3	7/4	7/5	7/6	7/7	7/8	7/9
94	7/10	7/11	7/12	7/13	7/14	7/15	7/16
95	7/17	7/18	7/19	7/20	7/21	7/22	7/23
96	7/24	7/25	7/26	7/27	7/28	7/29	7/30
97	7/31	8/1	8/2	8/3	8/4	8/5	8/6
98	8/7	8/8	8/9	8/10	8/11	8/12	8/13
99	8/14	8/15	8/16	8/17	8/18	8/19	8/20
100	8/21	8/22	8/23	8/24	8/25	8/26	8/27
101	8/28	8/29	8/30	8/31	9/1	9/2	9/3
102	9/4	9/5	9/6	9/7	9/8	9/9	9/10
103	9/11	9/12	9/13	9/14	9/15	9/16	9/17
104	9/18	9/19	9/20	9/21	9/22	9/23	9/24
105	9/25	9/26	9/27	9/28	9/29	9/30	10/1
106	10/2	10/3	10/4	10/5	10/6	10/7	10/8
107	10/9	10/10	10/11	10/12	10/13	10/14	10/15
108	10/16	10/17	10/18	10/19	10/20	10/21	10/22
109	10/23	10/24	10/25	10/26	10/27	10/28	10/29
110	10/30	10/31	11/1	11/2	11/3	11/4	11/5
111	11/6	11/7	11/8	11/9	11/10	11/11	11/12
112	11/13	11/14	11/15	11/16	11/17	11/18	11/19
113	11/20	11/21	11/22	11/23	11/24	11/25	11/26
114	11/27	11/28	11/29	11/30	12/1	12/2	12/3
115	12/4	12/5	12/6	12/7	12/8	12/9	12/10
116	12/11	12/12	12/13	12/14	12/15	12/16	12/17
117	12/18	12/19	12/20	12/21	12/22	12/23	12/24
118	12/25	12/26	12/27	12/28	12/29	12/30	12/31
119	1/1	1/2	1/3	1/4	1/5	1/6	1/7
120	1/8	1/9	1/10	1/11	1/12	1/13	1/14
121	1/15	1/16	1/17	1/18	1/19	1/20	1/21
122	1/22	1/23	1/24	1/25	1/26	1/27	1/28
123	1/29	1/30	1/31	2/1	2/2	2/3	2/4
124	2/5	2/6	2/7	2/8	2/9	2/10	2/11
125	2/12	2/13	2/14	2/15	2/16	2/17	2/18
126	2/19	2/20	2/21	2/22	2/23	2/24	2/25
127	2/26	2/27	2/28	2/29	2/30	3/1	3/2
128	3/3	3/4	3/5	3/6	3/7	3/8	3/9
129	3/10	3/11	3/12	3/13	3/14	3/15	3/16
130	3/17	3/18	3/19	3/20	3/21	3/22	3/23
131	3/24	3/25	3/26	3/27	3/28	3/29	3/30
132	3/31	4/1	4/2	4/3	4/4	4/5	4/6
133	4/7	4/8	4/9	4/10	4/11	4/12	4/13
134	4/14	4/15	4/16	4/17	4/18	4/19	4/20
135	4/21	4/22	4/23	4/24	4/25	4/26	4/27
136	4/28	4/29	4/30	5/1	5/2	5/3	5/4
137	5/5	5/6	5/7	5/8	5/9	5/10	5/11
138	5/12	5/13	5/14	5/15	5/16	5/17	5/18
139	5/19	5/20	5/21	5/22	5/23	5/24	5/25
140	5/26	5/27	5/28	5/29	5/30	5/31	6/1
141	6/2	6/3	6/4	6/5	6/6	6/7	6/8
142	6/9	6/10	6/11	6/12	6/13	6/14	6/15
143	6/16	6/17	6/18	6/19	6/20	6/21	6/22
144	6/23	6/24	6/25	6/26	6/27	6/28	6/29
145	6/30	7/1	7/2	7/3	7/4	7/5	7/6
146	7/7	7/8	7/9	7/10	7/11	7/12	7/13
147	7/14	7/15	7/16	7/17	7/18	7/19	7/20
148	7/21	7/22	7/23	7/24	7/25	7/26	7/27
149	7/28	7/29	7/30	7/31	8/1	8/2	8/3
150	8/4	8/5	8/6	8/7	8/8	8/9	8/10
151	8/11	8/12	8/13	8/14	8/15	8/16	8/17
152	8/18	8/19	8/20	8/21	8/22	8/23	8/24
153	8/25	8/26	8/27	8/28	8/29	8/30	8/31
154	9/1	9/2	9/3	9/4	9/5	9/6	9/7
155	9/8	9/9	9/10	9/11	9/12	9/13	9/14
156	9/15	9/16	9/17	9/18	9/19	9/20	9/21
157	9/22	9/23	9/24	9/25	9/26	9/27	9/28
158	9/29	9/30	10/1	10/2	10/3	10/4	10/5
159	10/6	10/7	10/8	10/9	10/10	10/11	10/12
160	10/13	10/14	10/15	10/16	10/17	10/18	10/19
161	10/20	10/21	10/22	10/23	10/24	10/25	10/26
162	10/27	10/28	10/29	10/30	10/31	11/1	11/2
163	11/3	11/4	11/5	11/6	11/7	11/8	11/9
164	11/10	11/11	11/12	11/13	11/14	11/15	11/16
165	11/17	11/18	11/19	11/20	11/21	11/22	11/23
166	11/24	11/25	11/26	11/27	11/28	11/29	11/

Projekt WALKOFPEACE+ sofinancira Evropska unija v okviru Programa Interreg VI-A Italija-Slovenija.

www.ita-slo.eu/walk-of-peace

STRUCTURE COLU ORDINALI e diverse

www.ita-slo.eu/walk-of-peace



Qui sotto una tabella con i Comuni delle aree interessate dal tracciato del Walk of Peace

N tappa	Denominazione tappa PERCORSO PRINCIPIALE	COMUNI INTERESSATI
1	Log pod Mangartom-Bovec	Bovec
2	Bovez-Kobarid	Bovez, Kobarid
3	Kobarid-Planina Kuhinja	Kobarid
4	Planina Kuhinja-Tolmin	Kobarid, Tolmin
5	Tolmin-Kambrešco	Tolmin, Kanal
6	Kambrešco-Šmartno	Kanal, Šmartno
7	Šmartno-M. Sabotino-Nova Gorica	Šmartno, Nova Gorica
8	Nova Gorica-Gorizia-Nova Gorica	Nova Gorica, Gorizia
9IT	Nova Gorica-Brestovec-S. Martino d.C.	Nova Gorica, Gorizia, Savogna d'Isonzo, Sagrado
10IT	S. Martino del Carso-Redipuglia	Sagrado, Fogliano-Redipuglia
11IT	Redipuglia-Monfalcone	Fogliano-Redipuglia, Ronchi dei Legionari, Monfalcone
12IT	Monfalcone-Malchina	Monfalcone, Doberdò del Lago, Duino-Aurisina
13	Malchina-Miramare	Duino-Aurisina, Trieste
14	Miramare-Trieste	Trieste
6°	Kambrešco-Plave	Kanal
7°	Plave-Vodice-Nova Gorica	Kanal, Nova Gorica
9SI	Nova Gorica-Lokvica	Nova Gorica, Šempeter pri Gorici, Vrtoiba,, Renče, Miren-Kostanjevica
10SI	Lokvica-Komen	Miren-Kostanjevica, Komen
11SI	Komen-Malchina	Komen, Duino-Aurisina

n. Tappa	Denominazione tappa ANELLO KOBARID-CIVIDALE- KOBARID	COMUNI INTERESSATI
K-C 1	Kobarid-Kolovrat	Kobarid, Drenchia
K-C 2	Kolovrat-Solarie-Tribil Superiore	Drenchia, Grimacco, Stregna
K-C 3	Tribil Superiore-Castelmonte	Stregna, San Leonardo, Prepotto
K-C 4	Castelmonte-Cividale-San Pietro al Nat.	Prepotto, Cividale d.F., San Pietro al Natisone
K-C 5	San Pietro al Natisone-Matajur	San Pietro al Natisone, Savogna
K-C 6	Matajur-Kobarid	Savogna, Kobarid

Di seguito la mappa degli Bike hotels nella zona del WoP, con specifica attenzione verso il cicloturismo.



Il progetto WALKOFPEACE+ è co-finanziato dall'Unione europea nell'ambito del Programma Interreg VI-A Italia-Slovenia.
Projekt WALKOFPEACE+ sofinancira Evropska unija v okviru Programa Interreg VI-A Italija-Slovenija.

www.ita-slo.eu/walk-of-peace

Mappa degli hotel Bike Friendly in Friuli Venezia Giulia

Altri Hotels specializzati in Bike in Slovenia:

- Hotel Grof a Vransko / Savinja Tal
- Hotel Vila Robida a Crni Kal / Istrien
- Hotel & Glamping Ribno Alpine Resor a Bled
- Bikebase Ecohotel Koros a Prevalje
- Family Bike Area Kope - Lukov Dom a Mislinja
- Hotel Planja a Zreče

Dal punto di vista del cicloturismo quindi, possiamo dire che il “prodotto bike hotel” sia completamente da costruire sulla Walk of Peace Bike, hotel cioè che rispondano a standard qualitativi specifici che qui sotto, a pure titolo di esempio, andiamo a riportare:

Bike Resort è la prima certificazione europea per Bike Hotel. È sinonimo di ospitalità bike oriented e garantisce uno standard di accoglienza elevato. Porta vantaggi al privato, al territorio e all'utente finale. La certificazione Bike Resort nasce in un periodo in cui il settore delle due ruote è in forte crescita ed evoluzione e richiede un costante aggiornamento e una specializzazione nell'ambito di un sistema di offerte dedicate a target diversi. L'ospite è sempre più esigente e per questo bisogna garantirgli una sempre maggiore qualità dell'offerta. Bike Resort è sinonimo di ospitalità bike oriented. Il marchio garantisce infatti uno standard di accoglienza elevato, grazie a servizi esclusivi e selezionati, sviluppando il settore ricettivo, aumentando l'interesse verso il territorio e garantendo esperienze uniche al cliente finale.

Caratteristiche della certificazione

Il marchio Bike Resort si propone come leva competitiva all'interno del contesto turistico outdoor. Si tratta di una certificazione prestigiosa che premia attività meritevoli nell'erogazione di servizi per il mondo bike. L'obiettivo è quello di stimolare un miglioramento del servizio con il soddisfacimento di alcuni standard qualitativi per poter offrire al biker un servizio utile e soddisfacente, il più possibile vicino alle sue aspettative. Bike Resort rappresenta quindi un valore aggiunto caratterizzato da trasparenza e garanzia, all'interno di un sistema univoco di valutazione per requisiti.

Classificazione Bike Resort

Bike Resort: la prima certificazione europea per Bike Hotel. Per ottenere la certificazione, le strutture dovranno raggiungere un punteggio superiore al 70% nella categorie di riferimento

con relazione al massimo punteggio ottenibile. In base al punteggio ottenuto, i Bike Hotel vengono classificati in 3 livelli: bronze, silver e gold.

Le strutture classificate “Bronze” sono hotel accoglienti e in grado di offrire i servizi di base, hanno intrapreso un percorso di crescita e di investimento con l’obiettivo di rappresentare un riferimento per il mondo bike.

Le strutture classificate “Silver” offrono servizi avanzati e si presentano come pienamente rispondenti alle esigenze dei biker.

Le strutture classificate “Gold” offrono servizi d’élite per ogni tipologia di biker (siano essi ciclisti su strada, mountain biker, gravity o cross country) e coniugano comfort esclusivi ad un’impostazione orientata all’outdoor e alla vacanza attiva.

Esiste anche la classificazione “Gold Plus”: non si tratta di un vero e proprio livello, ma di un riconoscimento ulteriore per chi raggiunge risultati di eccellenza nel livello gold. Ogni hotel certificato riceverà un diploma che attesterà il livello acquisito.

I requisiti

Gli standard di accoglienza qualitativa sono 12, poi suddivisi in ulteriori requisiti per un totale di oltre 120 attributi ai quali assegnare i punteggi. La somma derivante classificherà la struttura secondo i tre livelli.

I punteggi, in fase di audit, sono attribuiti in base ai seguenti servizi:

- Deposito bici custodito
- Spogliatoio e lavanderia
- Servizio di manutenzione bike ordinaria e officina
- Servizio di bike washing
- Guide e materiale specialistico
- Area relax, angolo fitness e massaggi
- Assistenza medica e fisioterapica
- Ristorazione dedicata
- Accompagnamento, noleggio e riparazione bici
- Servizi di recupero e assistenza

- Servizi di bike sharing, ricarica e-bike con apposita colonnina e approccio ecocompatibile
- Servizi congressuali.
- bike-resort-deposito
- Deposito Bike

I vantaggi per l'albergatore

La certificazione Bike Resort offre vantaggi esclusivi agli albergatori perché aiuta la struttura a crescere e a valorizzare i propri servizi. L'adeguamento dell'hotel agli standard qualitativi richiesti dal prodotto bike crea vantaggi diretti per l'albergatore, che in questo modo amplia il suo bacino d'utenza, grazie all'accrescimento della sua visibilità ed autorevolezza.

I vantaggi per il territorio

La certificazione Bike Resort offre vantaggi al territorio amplificando il fascino di una destinazione. Il territorio trae quindi valore aggiunto per la promozione della sua immagine nei confronti di un target profilato, osservandone e soddisfacendone aspettative e bisogni specifici.

I vantaggi per l'utente

Infine, la certificazione offre un vantaggio anche all'utente. Il marchio infatti rappresenta uno strumento in grado di orientare le scelte del visitatore alla ricerca di mete e strutture in grado di soddisfare i bisogni di chi viaggia in bici. Orienta il cliente nell'acquisto, offrendo informazioni dettagliate sulla qualità dei servizi offerti e sul grado di personalizzazione della bike experience.

7.- Intermodalità mezzi pubblici e bicicletta

Il futuro della mobilità dell'area interessata al Walk of Peace - Bike passa per la sostenibilità e l'innovazione organizzativa transnazionale. I nostri territori e i trasporti saranno connessi e intermodali partendo da un progetto pilota che “parla” esso stesso di sostenibilità, cioè la bicicletta. E l'hub di questo “sistema intermodale” non può che essere il Trieste Airport, con la sua missione di trasportare passeggeri da e per il territorio (quindi non solo del Friuli Venezia Giulia), “aumentata” dal ruolo di snodo intermodale e di innovazione. Il settore dell'aviazione ha già vissuto situazioni simili negli scorsi decenni. Quindi questa esperienza può essere sfruttata anche per altri mezzi di trasporto. Peraltro conversazioni ad alto livello con l'Ente del Turismo Sloveno hanno concordato che, almeno per queste aree, anche la Repubblica di Slovenia punta su Trieste Airport come hub di collegamento con le diverse destinazioni italiane ed estere, con azioni di marketing effettuate proprio in quelle città al fine di attrarre traffico turistico verso la Slovenia.

Creare un “polo bike” a Ronchi dei Legionari (Trieste Airport) permetterebbe di sfruttare le attrezzature e gli spazi dell'aeroporto del Friuli Venezia Giulia nonché di aumentarne la intermodalità, utilizzando al meglio parcheggi, stazione ferroviaria, servizi bus di linea e navetta, e quindi di aumentare la linea di attrattività del nostro territorio, dando ANCHE ai passeggeri dei voli la possibilità di accedere ad una offerta turistica “ampia” (FVG e Slovenia) meglio collegata e organizzata.

Il posizionamento geografico dell'aeroporto è assolutamente epicentrico rispetto a tutta l'offerta turistica dell'area, con circa 120 bus giornalieri a collegare il territorio e a facilitare lo spostamento dei cicloturisti (ma anche dei turisti in generale) in attesa dello sviluppo della rete delle ciclabili. La stessa modalità operativa è oggi già adottata da Trieste Airport anche ad altre forme di mobilità come le ferrovie, le crociere, o gli ingressi agli eventi, uniti sotto il paradigma dell'intermodalità. Sarebbe questo un completamento del quadro generale ed esempio di sostenibilità con la creazione del primo caso di “area ampia transnazionale” ad altissima intermodalità. **Vantaggi dell'intermodalità**

Il turismo, come abbiamo visto, per essere altamente remunerativo per i territori, deve essere gestito e organizzato. E la maniera meno invasiva di “gestirlo” è quella di fornire

infrastrutture e servizi. Spesso destinazioni “affamate di turismo” hanno lasciato mano libera accettando un turismo affrettato, per esempio nelle città di mare; cosa che ha portato comunque ricchezza economica in buona misura alle località rivierasche ed alle mete più ambite, senza tuttavia prendere in considerazione l'entroterra e la sua ricchezza culturale. Ma a questo punto non sarebbe bene chiedersi dov'è la sostenibilità del turismo se esso non è turismo lento, se non ha tappe nella ruralità, se è consumista e favorisce la plastica, se promuove lo junk food e lo spreco, piuttosto che l'enogastronomia locale tipica dei nostri territori, se si compie nelle sue accelerazioni per una fretta vacanziera che non profuma affatto di relax e fa tornare a casa con lo stesso bagaglio culturale col quale si è partito. Il Friuli Venezia Giulia e la Slovenia devono essere aree “boutique”, dove vivere il tempo con calma, con attenzione, con ricercatezza. Lontane quindi dal turismo di massa. Occorre una rivoluzione di pensiero ed essere innovativi per il bene della sostenibilità e dell'ambiente (non solo naturale ma anche storico, culturale e sociale).

Un pensiero intermodale potrebbe essere una maniera per rendere più innovativa una vacanza nella nostra area ampia. Da questo punto di vista non possono essere esclusi i trasporti pubblici e l'intermodalità tra di loro ed i macro-vettori, chiave di volta fondamentale per la valorizzazione di territori meno battuti ma dall'altissimo potenziale turistico. Da questo punto di vista è innegabile l'importanza di iscriversi a piattaforme come Google Transit e di aderire agli standard del General Transit Feed Specification, un feed che consente in tempo reale di ottenere informazioni aggiornate su tutti i veicoli in movimento, per aggiornamenti più celeri e di utilità per il passeggero, utilità che dovrebbero scaturire da collaborazioni che mirano a servizi innovativi per noi ma già diffusi in altri paesi europei: si pensi a degli autobus dotati con dei semplici portabici (possibilmente omologati...), oppure al trasporto bagagli per cicloturisti e fruitori del turismo lento che attraversano diverse città con traiettorie transcomunali come è, ad esempio, il Walk of Peace.

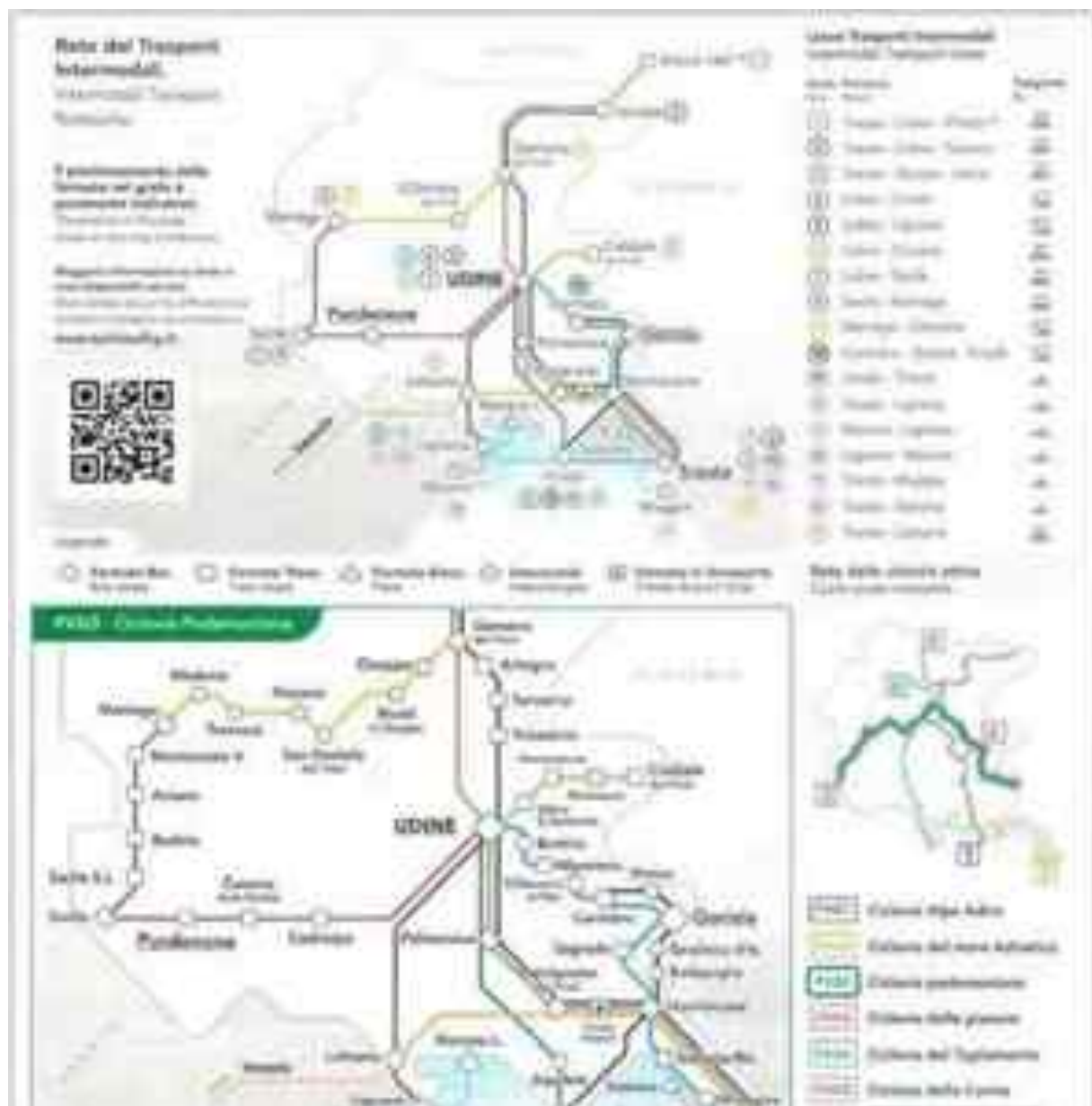
Intermodalità e Bike

Il tema dell'intermodalità è strategico e sarà sempre più importante nella dieta della mobilità dal momento che l'integrazione tra bici e mezzi di trasporto pubblico è necessaria per scongiurare l'aumento del traffico motorizzato nelle aree urbane. Attenzione ancora più elevata si dovrà porre all'intermodalità con i mezzi pubblici (treno, bus) e alla presenza di operatori

privati che possano fornire servizi di transfert per i ciclisti da una località all'altra dei terminali di tappa.

Unica soluzione intermodale ORA certa è il trasporto delle biciclette con il treno (Treno+Bici) tra Nova Gorica e Tolmin/Most na Šoci in Slovenia e tra Gorizia, Monfalcone e Trieste in Italia. Inoltre è possibile raggiungere Cividale da Udine con il Treno+Bici, ma non altri posti delle Valli del Natisone.

Durante i mesi di luglio e agosto viene attivato un servizio di bus e shuttle nella valle dell'Isonzo, che permette su talune linee il trasporto della bicicletta in partenza da Bovez e Kobarid. Per orari e percorsi si consulti il sito [Mobilità sostenibile nella Valle dell'Isonzo \(socavalley.com\)](https://www.socavalley.com). Non è finora dato sapere la quantità di bici che ciascun bus può portare e se il servizio verrà rinnovato con continuità nel futuro.



La rete intermodale in Friuli Venezia Giulia

Il progetto WALKOFPEACE+ è co-finanziato dall'Unione europea nell'ambito del Programma Interreg VI-A Italia-Slovenia.
Projekt WALKOFPEACE+ sofinancira Evropska unija v okviru Programa Interreg VI-A Italija-Slovenija.

www.ita-slo.eu/walk-of-peace

8.- Conclusioni

In questo paragrafo conclusivo si riassumono in 10 punti le analisi e le conclusioni a cui lo scrivente ed i suoi collaboratori sono addivenuti dopo la disanima tecnica e turistica del Walk of Peace per addivenire ad un prodotto Bike:

1. Il territorio della Valle dell'Isonzo ha caratteristiche ambientali, economiche, sociali e turistiche che lo rendono particolarmente adatto al turismo Slow e molto meno al turismo di massa.
2. È **possibile, utile e vantaggioso approcciare ad un percorso Bike sul Walk of Peace**, in quanto può proporre ai ciclisti gli interessi e i desideri a cui essi anelano per fare giri e viaggi in bicicletta (ambiente sano, bei paesaggi, buona enogastronomia, percorsi sfidanti o più semplici, contatto con la gente, ecc.).
3. Visto il tipo di territorio e le difficoltà del percorso che il Walk of Peace presenta, **il tipo di bicicletta adatto a percorrere l'intero itinerario è la MTB**, anche nella sua versione a pedalata assistita. Anche la Trekking bike e la Gravel possono affrontare quasi tutte tappe del Walk of Peace versione Bike.
4. **Nell'itinerario alternativo Bike sono stati evitati tutti gli ostacoli finora individuati lungo il percorso a piedi, ma rimane comunque un itinerario impegnativo dal punto di vista fisico e tecnico.** I ciclisti che lo frequenteranno dovranno perciò essere sufficientemente preparati fisicamente e tecnicamente per affrontare le tappe del Walk of Peace, specie quelle che portano in alta montagna.
5. Vista l'ubicazione dei 78 Punti di Interesse-POI, di cui è stato richiesto l'inserimento nell'itinerario, **il percorso Bike del Walk of Peace non si discosta molto da quello per camminatori, con varianti per MTB sostanzialmente locali.** Solo per 2 tappe di montagna nell'Alta Valle dell'Isonzo si è dovuto prevedere un percorso totalmente diverso, riuscendo però a mantenere il passaggio presso i POI obbligatori.
6. Le nostre analisi evidenziano che **le tappe del percorso principale e varianti del Walk of Peace dovranno essere modificate di poco meno del 50% del tracciato.** Il percorso dell'anello K-C delle Valli del Natisone dovrà anch'esso essere modificato di poco più del

finanziato dall'Unione europea nell'ambito del Programma Interreg VI
Projekt sofinancira Evropska unija v okviru Programa Interreg VI

Inserire nome profilo
Vstavite ime profila

Inserire nome profilo

50% della traccia.

7. **Il percorso Bike dovrà essere agganciato ad altre reti cicloturistiche nonché ad itinerari nazionali ed internazionali** (RECIR, Eurovelo, Bicititalia, Alpe Adria Radweg, rete nazionale slovena DKP, ecc.) che ne permetteranno l'accesso in bicicletta e lo sosterranno turisticamente.
8. **L'accoglienza è abbastanza diffusa e di varia qualità, ma non è ancora orientata al prodotto Bike** (mancanza di strutture con attrezzature e servizi per ciclisti, raggruppamenti di categoria Bike Hotel a fungere da riferimento per i T.O., per i gruppi e per le singole persone).
9. **L'intermodalità mezzo pubblico + bicicletta è strategica per questo percorso.** Essa è presente, ma in maniera ancora parziale sul territorio (Treno+Bici) e/o solamente estiva (Bus+Bici, con iniziative di aziende di trasporto pubblico locale in Italia e Slovenia).
10. Affinché il prodotto Bike del Walk of Peace sia attrattivo e vincente nel tempo, bisognerà assolutamente **adottare strategie turistiche e territoriali di medio-lungo termine**, concordate fra i soggetti protagonisti della sua creazione e mantenimen

Completamento dello Studio preliminare dd. 20.3.2024
per inclusione del “prodotto Bike” lungo il “Walk of Peace”



INDICE

pag.

INTRODUZIONE	4
RILIEVI SVOLTI SUL PERCORSO DEL WALK OF PEACE	5
ARTICOLAZIONE DELLE TAPPE DEL WALK OF PEACE BIKE	8
Tratti dell'Alto Isonzo	10
Tratti del Medio Isonzo	11
Tratti del Carso	12
Tratti delle Valli del Natisone	13
TRATTI DELL'ALTO ISONZO	14
1. Tratto Tarvisio-Passo del Predil/Predel-Log pod Mangartom/Štoln	14
2. Tratto Log pod Mangartom/Štoln – Bovec	18
3. Tratto Bovec-Drežnica-Kobarid	22
4. Tratto Kobarid-Mrzli-Tolmin	25
5. Tolmin – Javorca e ritorno	30
6. Anello del Mengore	31
7. Tratto Tolmin-Kolovrat-Rif. Solarie	35
8. Tratto Kobarid – Livek	37
TRATTI DEL MEDIO ISONZO	40
1. Tratto Rif. Solarie-Kambrešco-Korada-Šmartno	40
2. Tratto Korada-Plave-Sveta Gora/Monte Santo-Nova Gorica	44
3. Tratto variante Plave-Solkan-Nova Gorica	48
4. Tratto Šmartno-Monte Sabotino/Sabotin-Nova Gorica	50
5. Anello Gorizia-Nova Gorica	53
I TRATTI DEL CARSO	55
1. Tratto Gorizia-Monte San Michele-Monfalcone	55

2. Tratto Nova Gorica – Cerje - Komen – Malchina	59
3. Tratto Monfalcone – Malchina - Santa Croce - Trieste	63
4. Anello di Štanjel	65
5. Anello di Trieste	67
TRATTI DELLE VALLI DEL NATISONE	70
1. Tratto Cividale-Castelmonte-Rif. Solarie	72
2. Tratto Rif. Solarie-Kolovrat-Livek	75
3. Tratto Livek – Rif. Pelizzo/Matajur	77
4. Tratto Rif. Pelizzo/Matajur - Cividale	80
DATI TECNICI RIASSUNTIVI	84
PROPOSTE PER L'INTERMODALITÀ SUL WALK OF PEACE BIKE	88
CONSIDERAZIONI FINALI	94

INTRODUZIONE

Tra gli obiettivi e le attività del Progetto europeo Interreg ITA-SLO 2021-2027 “Walk of Peace+” c’è l’integrazione del cammino transfrontaliero “Walk of Peace/Pot Miru/Sentiero della Pace” con un parallelo itinerario da percorrere in bicicletta, preferibilmente in Mountain Bike. Si vuole permettere ai cicloturisti di approcciarsi alla Valle dell’Isonzo/Soča e alla Storia del fronte isontino della Prima Guerra Mondiale periodo 1915-1917, attraverso la narrazione, le vestigia storiche, i monumenti, i musei e le opere belliche residue sparsi su tutto il territorio della Valle e del suo bacino idrografico. Il cicloturismo è in forte sviluppo nella Valle stessa, sia per numero dei praticanti, sia per le specifiche strutture viarie in esso realizzate, sia per i relativi servizi messi a disposizione da pubblico e privato.

Nel corso del 2024, il sottoscritto ha redatto uno studio preliminare per introdurre il “prodotto Bike” lungo il percorso del Walk of Peace. Lo studio riguardava una analisi dell’attuale tracciato per verificarne l’adattabilità alla percorrenza con una bicicletta, la viabilità che permettesse di toccare una serie di Punti di Interesse (POI) considerati importanti nella narrazione storica e turistica del percorso e le prime valutazione di carattere tecnico, turistico e intermodale per verificare lo sviluppo di questo prodotto nell’intera valle dell’Isonzo.

Lo studio, affidatomi il 23 febbraio 2024 e consegnato il 26 marzo successivo, ha dimostrato la fattibilità generale del progetto con le opportune modifiche di tracciato e la sua convenienza economica per il territorio interessato, ma ha evidenziato la necessità di approfondire diversi segmenti viari che potevano essere critici per la sicurezza, l’accessibilità, la percorribilità e la manutenzione nel tempo della viabilità interessata. Si dovevano svolgere opportune ricognizioni sul percorso che, a causa dei tempi ristretti per la consegna degli elaborati e delle condizioni climatiche del territorio in quel periodo, non erano state effettuate. Era inoltre opportuno verificare l’accessibilità alle biciclette di diverse strade forestali e di campagna, specialmente in territorio sloveno, indicando alternative nel caso non fosse consentito il transito dopo apposita istanza.

Il presente documento mi è stato quindi commissionato da PromoTurismoFVG con lo scopo di aggiornare, integrare e completare lo studio di fattibilità dd. 20.3.2024 (declinato d’ora in poi come “studio primario”) e di sviluppare ipotesi di trasporto intermodale bici+mezzi pubblici lungo il percorso per facilitarne l’accesso dall’esterno della valle e la fruibilità interna.



RILIEVI SVOLTI SUL PERCORSO DEL WALK OF PEACE

Sopralluoghi e informazioni acquisite

Tra settembre e la prima decade di novembre 2025 ho proceduto svolgere una decina di sopralluoghi ed ho **rilevato circa il 75% dell'intero percorso del Walk of Peace Bike**, da Log pod Mangartom fino al Carso triestino. La città di Trieste e i suoi dintorni mi sono ben noti per averci vissuto circa 40 anni e perciò non mi è servito rilevare le strade e le loro peculiarità.

I rilevamenti sono serviti soprattutto a **registrare i dati altimetrici** dell'itinerario, altrimenti non disponibili in maniera corretta, e a **verificare la transitabilità delle strade sterrate** interessate dal percorso. Si è badato anche alla segnaletica turistica presente sul posto, per comprendere se gli sterrati erano già stati oggetto di autorizzazione al transito, ed alle tracce lasciate sul posto dai veicoli, per capire se ci fosse già traffico ciclistico sullo sterrato.



In taluni casi, proprio per effetto dei rilievi sul posto, sono state adottate delle deviazioni al percorso descritto nel documento primario, per manifesta impercorribilità, eccessiva accidentalità oppure per la presenza di viabilità migliore, nuova o senza divieti. Le variazioni sono state in realtà molto poche, nell'ordine di pochissimi km.

Sono stati inoltre rilevati buona parte dei percorsi alternativi, proposti nel presente documento quali varianti al tracciato principale, da indicare a coloro che non possono affrontare le dure salite previste nel percorso primario oppure non hanno una bicicletta adatta ad affrontarle.

Oltre al rilievo plani-altimetrico, si è rilevata la tipologia e qualità del fondo stradale per caratterizzare le strade che si

adotteranno nel percorso nonché il traffico veicolare che vi si svolge, per dare le informazioni di dettagli ai ciclisti e la massima sicurezza ai percorsi stessi.

I sopralluoghi sono anche serviti ad avere maggiore consapevolezza delle potenzialità turistiche del Walk of Peace Bike e anche a verificare la predisposizione del territorio ad accogliere un numero più consistente di cicloturisti.

Qualità delle misure e dei dati riportati

I rilievi plani-altimetrici svolti sul Walk of Peace Bike sono stati eseguiti con un ricevitore GPS Garmin GPSmap 64st, strumento con frequenza di ricezione del segnale GPS codificata L1, che consente la registrazione di punti planimetrici con errore massimo di 15 metri rispetto l'esatta ubicazione geodetica. In condizioni ottimali di copertura satellitare e in aperta campagna, lo strumento riesce però ad ottenere una precisione cartografica con errori anche di un metro e minori, più che sufficiente per gli scopi di questo studio.

Invece i dati altimetrici rilevati sono stati ottenuti tramite il processore barometrico interno allo strumento Garmin che ha una precisione variabile in quota assoluta, ma non in quota relativa. A seconda delle condizioni meteo della pressione atmosferica nella zona, si possono avere alterazioni del rilevamento fino a 20-25 metri sulla quota reale dei punti rilevati, ma nel rilevamento di tipo cinematico (eseguito cioè in movimento lungo un determinato percorso e in un breve lasso di tempo) l'errore si riporta in maniera perfettamente uguale su tutti i punti e determina con buona precisione l'andamento altimetrico del percorso. I dati si possono correggere in post processing assegnando le quote reali a vari punti rilevati sul percorso, togliendo gli scarti a tutti i punti, ma si ottengono un numero elevato di valori non facilmente gestibile.



I profili piani-altimetrici inseriti nel presente documento sono ricavati anche con l'utilizzo del Digital Terrain Model DTM utilizzato dal portale GIS on line ISlovenija [Spletni GIS portal iSlovenija](#), sito di cartografia digitale comunemente usato anche dagli Enti pubblici locali per le proprie rappresentazioni territoriali di vari servizi, e dal portale GIS della Regione Friuli Venezia Giulia [Eaglefvg - Sistema di consultazione delle banche dati territoriali della Regione Autonoma Friuli Venezia Giulia](#). Con l'utilizzo dei dati planimetrici dei rilevamenti svolti sul territorio e dei dati altimetrici ricavati dai predetti

GIS si sono ottenute
buone rappresentazioni

dell'andamento piani-altimetrico delle varie tratte del Walk of Peace Bike, affidabili dal punto di vista numerico nell'ordine del massimo 5% di errore sulle misure reali (in realtà, massimo 10 metri ogni km di distanza e 3 metri ogni 100 di dislivello).

I valori di pendenza dei singoli segmenti delle tratte ricavati dai dati piani-altimetrici sono molto utili per i ciclisti per comprendere se potranno superare in sella alla bicicletta i dislivelli che il percorso presenta. I valori di pendenza sono stati calcolati su distanze variabili tra due punti comprese 200 metri e fino circa 1,5 km in montagna. Sono calcolati su pendii di pendenza omogenea, non sono stati mediati i saliscendi inclusi tra due punti salienti di rilevamento. La precisione dei valori di dislivello e relativa pendenza è di massimo il 4-5% di errore sul dato reale.

La caratterizzazione e segmentazione del fondo stradale e il traffico automobilistico sono stati valutati secondo le specifiche indicate nel documento presentato da FIAB FVG al Committente nell'anno 2017 e adottato anche per gli altri percorsi supervisionati nel corso degli anni successivi. **Si allega il documento "Classificazione degli itinerari cicloturistici" dd. 28 agosto 2017.**

Con questi dati si potrà egregiamente rappresentare con buona precisione e attendibilità il Walk of Peace Bike nel sito ufficiale e fornire tutte le informazioni utili alle agenzie viaggi e ai ciclisti che vorranno approcciare il percorso.

ARTICOLAZIONE DELLE TAPPE DEL WALK OF PEACE BIKE

L'articolazione delle tappe del Walk of Peace, rappresentate nel sito ufficiale del percorso www.thewalkofpeace.com, ben si addice alla frequentazione a piedi (vedi tabelle a pag. 3 nel documento primario). Hanno distanze comprese fra i 12 e i 25 km e mediamente di 17 km; i dislivelli in salita sono mediamente di 500-600 metri. Un camminatore con discreta andatura (circa 5 km/h in piano e superamento di 300/350 m di dislivello montano all'ora) può percorrere le tappe del Walk of Peace con un tempo variabile dalle 3 alle 8 ore ciascuna, a seconda del dislivello da superare e della lunghezza, mediamente in circa 4 ore.

Un ciclista mediamente allenato, in sella a una buona MTB a trazione muscolare, una tappa in salita di 17 km con 500 metri di dislivello la supera in un paio d'ore al massimo; in sella a una E-MTB anche in poco più di un'ora sola. Quindi il ciclista impiega meno della metà del tempo necessario al camminatore per percorrere la medesima strada.

Le tappe così come sono articolate ora nel Walk of Peace Bike, analoghe a quelle dell'itinerario a piedi, sono pertanto troppo brevi anche per una mezza giornata in bicicletta.

Normalmente, i ciclisti in atteggiamento turistico pedalano per almeno 35-40 km prima di completare il loro percorso giornaliero; in genere, i gruppi di amici appassionati di MTB percorrono mediamente 50 km al giorno e superano anche diverse centinaia di metri di dislivello. I ciclisti più allenati invece possono arrivare anche a 100 km e oltre di percorso al giorno, con dislivelli in salita ben superiori ai 1.000 metri. La presenza di forti pendenze seleziona i turisti sin dalla scelta del viaggio: se si dovranno superare molte centinaia di metri di dislivello, si avrà la presenza sul percorso di ciclisti allenati, a cui anche le distanze lunghe non generano particolari difficoltà.

Altro fattore importante è la gestione del ritorno al punto di partenza, dopo uno o più giorni di percorrenza. Mentre un camminatore per rientrare può utilizzare uno dei diversi mezzi pubblici presenti sull'itinerario, sia in Slovenia, sia in Italia, il ciclista per il momento non ha sempre questa possibilità, in quanto su parte del territorio i predetti mezzi non trasportano le bici. Bisogna quindi prevedere e organizzarsi a priori come si ritornerà al punto di partenza, dove si è parcheggiata l'auto o dov'è l'albergo di soggiorno. **La mancanza di intermodalità diffusa ora limita fortemente l'utilizzo turistico del Walk of Peace ai ciclisti come percorso lineare e li costringe a studiare anelli circolari alternativi per ritornare al punto di partenza.**

In realtà, **se si uniscono più tappe consecutive dell'attuale Walk of Peace Bike, si possono ottenere dei tragitti ciclistici che partono e arrivano presso punti intermodali.** Si possono percorrere circa 50 km ed arrivare a un punto intermodale idoneo per rientrare al punto di partenza. Questa soluzione è ora possibile da Tolmin verso Nova Gorica e fino a Trieste; non è invece realizzabile nell'Alta valle dell'Isonzo, da Log pod Mangartom fino a Tolmin, e nell'anello Kobarid-Cividale ove l'unico punto intermodale è Cividale del Friuli.

Deve essere quindi rivista l'articolazione delle tappe del Walk of Peace Bike per dare all'intero itinerario una proposta turistica e narrativa adeguata alle aspettative delle persone in bicicletta. Un percorso sostanzialmente lineare di oltre 300 km può essere intrapreso in tappe di varia lunghezza, a seconda dei servizi presenti su di esso e dalle capacità tecniche e fisiche del ciclista.

A ragione delle motivazioni sopra esposte, **in questo documento la suddivisione a tappe del percorso non sarà più adottata, ma sostituita da “tratti” insistenti in una medesima area omogenea**: alcune tratte potranno essere unite proprio per avere un percorso più consono alle aspettative dei ciclisti e per avere possibilmente un trasporto intermodale che permetta il loro rientro al punto di partenza. Se quest'ultima condizione non è possibile, almeno concludere il percorso in un centro abitato che permetta di avere servizi e mezzi pubblici per organizzare un rientro.

Le aree saranno individuate sulla base di ragioni storiche e geografiche, dell'ampiezza del comprensorio rispetto alla lunghezza massima di una pedalata giornaliera e alla presenza di sufficienti servizi per ciclisti in ciascuna di esse.

Per meglio individuare i tratti migliori del Walk of Peace Bike, in funzione dell'intermodalità e della possibilità di trovare adeguata sistemazione e servizi per i ciclisti, si propone di articolare ponendo **come punti di riferimento i centri abitati più importanti e infrastrutturati presenti lungo l'itinerario**. Dall'apposita analisi svolta nel documento primario, si possono individuare i seguenti punti principali sul percorso, sulle sue varianti e sull'anello K-C Kobarid-Cividale:

località	alberghi	altra ospitalità	ristorazione	servizi bici	mezzi pubblici	intermodalità
Bovec	sì	sì	sì	sì	sì	no
Kobarid	sì	sì	sì	sì	sì	no
Tolmin	sì	sì	sì	sì	sì	sì
Nova Gorica	sì	sì	sì	sì	sì	sì
Gorizia	sì	sì	sì	sì	sì	sì
Monfalcone	sì	sì	sì	sì	sì	sì
Trieste	sì	sì	sì	sì	sì	sì
Cividale	sì	sì	sì	sì	sì	sì
Tarvisio	sì	sì	sì	sì	sì	sì

Ci sono anche altre località che devono essere tenute in considerazione, per effetto della loro posizione all'interno del percorso. Ciò le rende punti di riferimento anche se privi di parte dei servizi necessari:

località	alberghi	altra ospitalità	ristorazione	Servizi bici	mezzi pubblici	intermodalità
Log pod M.	sì	sì	sì	no	sì	no
Kolovrat	no	stagionale	stagionale	no	Crai	no
Šmartno	sì	sì	sì	no	sì	no
Matajur	no	stagionale	stagionale	no	Montemaggiore	no
Malchina	Sistiana	sì	sì	Sistiana	sì	Sistiana

In base a tutte le considerazioni predette, si propone di seguito una possibile nuova articolazione del percorso del Walk of Peace Bike, per andare incontro alle esigenze turistiche e di servizi da parte della gran parte dei ciclisti. **Le tappe indicate nel documento primario saranno raggruppate in tratti inseriti nelle seguenti aree omogenee: Alto Isonzo, Medio Isonzo, Carso e Valli del Natisone.** In ciascuna area ci potranno essere una o più tratte e gli utenti le potranno comporre a piacere con altre tratte interne all'area stessa o di aree adiacenti, a seconda delle loro capacità ciclistiche e del desiderio di vacanza.

Tratti dell'Alto Isonzo

In questo studio si considera Alto Isonzo il territorio a nord e a ovest di Tolmin. I tratti del Walk of Peace Bike compresi in questo territorio sono otto:

1 Tratto Tarvisio Boscoverde-Log pod Mangartom (20,5 km e 500 m di dislivello in salita)

Il percorso tra Tarvisio e Log pod Mangartom non è ora ricompreso nel Walk of Peace Bike, ma se lo propone in questa sede perché è l'ingresso ciclisticamente più semplice e diretto per l'Alta valle dell'Isonzo/Soča arrivando dall'Italia e dall'Austria, passando per il Passo del Predil/Predel.

Consente di accedere anche alla strategica intermodalità ferroviaria internazionale presso la stazione di Tarvisio Boscoverde, collegata con i Paesi del Nord, dell'Est e dell'Ovest Europa attraverso appunto l'Austria e l'Italia, sfruttando anche il treno MI.CO.TRA. ad elevato trasporto ciclistico.

È possibile facilmente arrivare fino a Bovec e, per un ciclista più allenato, e pedalare anche fino Kobarid nella medesima giornata (64 km e 1260 m di dislivello in salita), sia percorrendo il percorso principale, sia attraverso il percorso alternativo più leggero. Entrambe queste località slovene però non hanno sistemi intermodali di collegamento con altre cittadine vicine e quindi tale tratto è preludio per una vacanza di più giorni lungo la valle, altrimenti il ciclista si dovrà arrangiare per rientrare a Tarvisio.

2 Tratto Log pod Mangartom-Bovec (16,5 km e 235 m di dislivello in salita)

Essendo un tratto senza grandi difficoltà e in prevalente discesa, se si proviene dal Passo del Predil/Predel questo tratto si combina bene assieme ai tratti successivi o precedenti per svolgere percorsi più lunghi e soddisfacenti.

3 Tratto Bovec-Drežnica-Kobarid (26,8 km e 480 m di dislivello in salita) 4 Tratto Kobarid-Mrzli-Tolmin (24,92 km e 999 m di dislivello in salita)

Questo tratto è il più impegnativo di tutto il Walk of Peace Bike, soprattutto per il dislivello in salita da superare. Le alternative di percorso presentate permettono però di arrivare a Tolmin con molta meno fatica, togliendo di fatto tutte le salite maggiori. Arrivati a Tolmin, si ha la possibilità di prendere il servizio Treno+Bici delle ferrovie slovene a Most na Soči (9 km dal centro della cittadina) per rientrare in Italia passando per Nova Gorica. Il servizio intermodale però ora non collega le altre cittadine dell'Alto Isonzo: per il rientro a Bovec o Kobarid ci si dovrà organizzare preventivamente.

Per collegare i POI richiesti nel documento primario ma rimasti a margine o lontano dalla direttrice principale del Walk of Peace, si sono identificati due itinerari con partenza e rientro a Tolmin, che possono essere anche utilizzati per escursioni giornaliere mirate:

5 Tolmin-Javorka e ritorno (19 km A/R e 490 m di dislivello in salita) 6 Anello del Mengore (18 km e 380 m di dislivello in salita)

Questi due percorsi, abbastanza facili da percorrere per quasi tutti i ciclisti in MTB, possono essere svolti in un'unica giornata a pedali ed essere aggregati al viaggio lungo il Walk of Peace con una sosta di due giorni a Tolmin.

7 Tratto Tolmin-Kolovrat-Rif. Solarie (19,5 km e 970 m di dislivello in salita) 8 Tratto Kobarid-Livek-Kolovrat (17,3 km e 950 m di dislivello in salita)

Le salite al monte Kolovrat da Tolmin e da Kobarid sono fondamentali sia per accedere all'Anello Kobarid-Cividale K-C, sia per proseguire sul Walk of Peace Bike principale; altrimenti da Tolmin rimane solamente seguire il fiume Isonzo fino a Nova Gorica, perdendo diversi POI e una bella parte della narrativa dell'itinerario.

La salita alla cresta del Kolovrat è impegnativa da entrambe le località di partenza, ma possono essere superate ciascuna in un'ora e mezza al massimo da un ciclista anche non molto allenato. Dalla cresta si può scegliere se proseguire sul percorso del Walk of Peace Bike principale, che diventa molto più facile essendo quasi sempre in discesa fino a Nova Gorica, oppure verso il monte Matajur o ancora verso Cividale. Un ciclista allenato potrebbe arrivare da Kobarid o da Tolmin a Nova Gorica o a Cividale nell'arco di una giornata di pedalata o anche meno. Dai punti di arrivo si può rientrare con il Treno+Bici al punto di partenza.

Inoltre si può anche svolgere un impegnativo itinerario ad anello tra Kobarid, Kolovrat e Tolmin: percorso Tolmin-Passo Solarie-Livek-Kobarid-Kamno-Tolmin (54 km e 1.400 m di dislivello in salita), partendo indifferentemente da una località lungo di esso. Essendo tutto su asfalto, è ideale per ciclisti con bici da corsa o gravel; a seconda delle capacità e delle tappe intermedie, questo percorso può essere svolto tra le 3 e le 6 ore.

Tratti del Medio Isonzo

Il territorio del Medio Isonzo è compreso tra Tolmin, il Kolovrat e Nova Gorica. I tratti del Walk of Peace Bike che attraversano questo territorio sono cinque:

1. Tratto Kolovrat-Korada-Šmartno (37,6 km e 468 m di dislivello in salita)
2. Tratto variante Korada-Plave-Sveta Gora-Nova Gorica (29,5 km e m 758 di dislivello in salita)
3. Tratto variante Korada-Plave-Solkan-Nova Gorica (13,3 km e 134 m di dislivello in salita)
4. Tratto Šmartno-Sabotin-Nova Gorica (17,2 km e 414 m di dislivello in salita)

Se il Kolovrat è un nodo strategico per tutto l'itinerario Walk of Peace Bike, il monte Korada è il punto di passaggio più importante di questa parte dell'itinerario. Ma questo luogo non è utilizzabile come base di partenza o arrivo dei tratti in bicicletta dipartenti: è raggiungibile solo in automobile ed è un luogo senza parcheggi e servizi di sorta. Quindi il pezzo di strada Kolovrat- Korada (24,3 km e 440 m di dislivello in salita) non può essere utilizzato come tratto autonomo perché non c'è modo di ritornare al punto di partenza per mancanza di intermodalità e di strade alternative; perciò viene inserito nella tratta che va a Šmartno. Dal

Korada però si potrà scegliere verso dove proseguire, a seconda dei propri interessi e capacità ciclistiche. Qui sotto i percorsi per raggiungere Nova Gorica per salire su un Treno+Bici e ritornare al punto di partenza.

Kolovrat-Korada-Šmartno-Sabotin-Nova Gorica (54,8 km e 882 m di dislivello in salita) Kolovrat-Korada-Plave-Sveta Gora-Nova Gorica (53,8 km e 1.226 m di dislivello in salita) Kolovrat-Korada-Plave-Solkan-Nova Gorica (37,6 km e 574 m di dislivello in salita)

Se si aggiunge a ciascuna tappa il percorso per salire sul Kolovrat dal Tolmin o da Kobarid, si ottengono percorsi di poco oltre 70 km, abbastanza impegnativi per una giornata in bicicletta, ma non impossibili se si è dei buoni sportivi oppure si usa una E-MTB.

5. Anello Gorizia-Nova Gorica (26 km e 500 m di dislivello in salita)

L'anello fra due città confinarie e nei loro dintorni conclude la parte del Walk of Peace inserita nella Valle dell'Isonzo e introduce la parte sul Carso. Anche in questo caso, come a Tolmino, il giro si può utilizzare come tappa unica non aggregabile alle altre, per visitare i POI cittadini. Generalmente i percorsi cittadini in bicicletta sono piuttosto ostici per i cicloturisti in quanto sono poco lineari, molto frammentati da semafori, attraversamenti, rallentamenti, con piste ciclabili poco percorribili, ecc. e quindi poco godibili.

Tratti del Carso

I tre tratti del Carso congiungono Gorizia/Nova Gorica a Trieste. Ci sono due itinerari che lo attraversano, uno in Italia, l'altro in Slovenia, e confluiscono a Malchina, da dove si prosegue per Trieste con itinerario unico. Sono entrambi piuttosto lunghi e hanno un'altimetria simile, con continui saliscendi di varia pendenza e lunghezza. Sono entrambi abbastanza impegnativi per il normale cicloturista con MTB.

Inoltre ci sono due anelli a complemento dell'offerta sul territorio.

- 1 Tratto italiano: Gorizia-Monte S. Michele-Monfalcone-(Malchina) (44 km e 583 m disl. in salita) 2 Tratto sloveno: Nova Gorica-Cerje-Komen-Malchina (47 km e 766 m di dislivello in salita) 3 Tratto comune: Monfalcone-Malchina-Santa Croce-Trieste: (41,8 km e 815 m dislivello in salita)

Differenza sostanziale tra i percorsi è la presenza su di essi dei punti di intermodalità Treno+Bici. Sul percorso italiano ci sono ben 6 stazioni ferroviarie della linea Trieste-Gorizia-Udine ove poter salire su un treno che può riportare i ciclisti al punto di partenza (Sagrado, Ronchi dei Legionari Nord, Monfalcone, Sistiana-Visogliano, Bivio d'Aurisina e Miramare), con frequenza di passaggio massima di 2 ore, a seconda della stazione in cui si parte. Sulla tratta slovena ci sono solo 2 stazioni della linea Sežana-Nova Gorica (Šempeter e Volčja Draga), molto vicine a Nova Gorica e vi passano solo 3-4 treni passeggeri al giorno che portano le bici; per il resto del percorso non c'è alcun appoggio fino ad arrivare a Malchina.

Questa differenza comporterà una diversa frequentazione dei percorsi, anche dal punto di vista numerico. Il tratto in territorio italiano potrà essere usufruito anche da ciclo-escursionisti giornalieri che potranno interrompere la pedalata in vari punti e rientrare alla partenza con il treno. Il tratto sloveno dovrà invece essere percorso interamente fino a Malchina e poi scendere a Sistiana per riprendere un treno e rientrare al punto di partenza.

4 Anello di Štanjel (19,4 km e 295 m di dislivello in salita)

Štanjel ha la stazione ferroviaria sulla linea Sežana-Nova Gorica; è distante però una decina di km da Komen, punto di intersezione dell'Anello con il tratto sloveno del Carso. Non può così fungere da punto intermodale per il tratto sloveno.

5 Anello di Trieste (9 km e 125 m di dislivello in salita)

L'anello è utilizzabile anche per scopi turistici locali, in particolar modo agli interessati ai temi storici della Grande Guerra che si trovano in visita a Trieste, sia in bici, sia anche a piedi e con i bus del trasporto cittadino.

Tratti delle Valli del Natisone

L'**anello K-C Kobarid-Cividale** nasce come appendice al percorso principale per completare la narrazione storica della Grande Guerra sul fronte isontino, ma **permette anche di estendere gli accessi al Walk of Peace Bike all'Italia tramite le Valli del Natisone**.

Questo itinerario, progettato quasi come a sé stante, in realtà si integra appieno nel contesto generale soprattutto grazie al passaggio sulla **cresta del M. Kolovrat, che è di fatto uno spartiacque fisico, storico e di comunicazione**. In bicicletta al Kolovrat si può arrivare sia da Kobarid, sia da Tolmin, sia da Cividale in una sola tappa non particolarmente lunga. Percorrendo la strada di cresta dal passo Solarie a Livek o viceversa ci si può spostare dal percorso principale all'anello K-C in meno di 10 km e scegliere tre direttrici di discesa: verso Cividale via Matajur, verso Cividale via Tribil-Castelmonte e verso Šmartno e Nova Gorica secondo le varie direttrici indicate nei Tratti del Medio Isonzo.

Non vi sono mezzi intermodali pubblici che possono raggiungere il Kolovrat, né da parte italiana, né da parte slovena; si presuppone che solamente dei furgoni privati possono supportare dei gruppi di ciclisti che vogliono raggiungere il monte.

1 Tratto Cividale-Caselmonte-Rif. Solarie (34,2 km e 1.135 m di dislivello in salita) 2 Tratto Rif. Solarie-Livek (9,5 km e 242 m di dislivello in salita)

Il tratto rif. Solarie-Livek è il più strategico del Walk of Peace Bike. Dà la possibilità di accedere ai diversi percorsi dell'Alto e Medio Isonzo e delle Valli del Natisone, scendendo a Nova Gorica, a Kobarid, a Tolmin e a Cividale. Saliti al Kolovrat oppure a Livek non si ha molta scelta sull'ospitalità: c'è un resort con chalet extralusso vicino Livek, un paio di appartamenti in affitto e ovviamente il rifugio Solarie vicino l'omonimo passo. Quindi il ciclista dovrà progettare anticipatamente il suo passaggio sul Kolovrat, prenotando con un posto letto con sufficiente anticipo oppure proseguendo il suo viaggio.

3 Tratto Livek – Rif. Pelizzo/Matajur (13,2 km e 801 m di dislivello in salita)

Oltre al percorso stradale è stato previsto un percorso per MTB e per bici Enduro che da Livek sale per le vecchie strade militari italiane avvicinandosi di molto alla cima del M. Matajur. Dopo si dovranno affrontare sentieri abbastanza sassosi e molto pendenti per raggiungere la cima. Percorso per soli esperti e

allenati. Il rifugio Pelizzo attualmente è chiuso per lavori interni e d'esterni, con previsione di riapertura nella stagione 2026. Se per qualche ragione non sarà aperto il rifugio, unica soluzione per trovare un minimo di servizi è scendere direttamente al paese di Montemaggiore.

4 Tratto Rif. Pelizzo/Matajur – Cividale (26 km e 125 m di dislivello in salita)

Come alternativa al percorso stradale già precedentemente individuato, **dal monte Matajur scende un noto percorso di downhill/gravity, il “Matadown/749”**. Il tracciato è segnalato e gestito attualmente da Natisone Bike Arena, con la ASD Machete Team che ne cura la manutenzione, la sicurezza e l'organizzazione tecnica.

Nelle pagine successive si evidenzieranno la descrizione di eventuali cambiamenti rispetto alle tappe del documento primario e le caratteristiche tecniche di ciascuna tratta

TRATTI DELL'ALTO ISONZO

1. Tratto Tarvisio-Passo del Predil/Predel-Log pod Mangartom/Štoln

Il tratto che si propone di aggiungere al Walk of Peace Bike si svolge tra Tarvisio e Log pod Mangartom ed è funzionale al collegamento intermodale dell'Alta valle dell'Isonzo con le linee ferroviarie che giungono dal Nord e dall'Est Europa. Il collegamento, qualificabile come percorso secondario o ausiliario, può avvicinare notevolmente i turisti stranieri altamente interessati all'itinerario, introducendoli fin da subito ai temi della Grande Guerra. Tra l'altro, ci sono moltissime persone che avevano lontani parenti fra i militari Austro-Ungarici, provenienti per la massima parte dalle Nazioni del Regno d'Ungheria e dalle zone orientali dell'Impero d'Austria, e che combatterono sul fronte dell'Isonzo. Molti sono incuriositi dalla tragedia personale dei loro cari e vorrebbero visitare i luoghi che li videro protagonisti e magari ritrovare il nome e la sepoltura del proprio lontano parente. Il collegamento ferroviario e intermodale con il Nord e l'Est Europa diventa così strategico per attrarre i turisti in genere, non solo quelli in bicicletta.

Inoltre anche su questo percorso ci sono diversi POI della Grande Guerra: i forti del Predil/Predel, il cimitero A.U. e il Museo storico militare delle Alpi Giulie a Cave del Predil, ben noti e di sicuro interesse per gli appassionati. Alcuni sono visibili proprio passandoci accanto in bicicletta.



Il tratto percorre strade per lo più frequentate da traffico leggero specie nei giorni festivi e nei periodi di maggior afflusso turistico nella valle dell'Isonzo/Soča. Già molti ciclisti affrontano la via del Passo del Predil/Predel (m. 1.156) con bici da corsa e MTB, è un itinerario classico per gli appassionati delle pedalate in salita. Per chi viene dall'Italia, il passo del Predil/Predel è anche porta d'obbligo per salire al M. Mangart, anch'esso meta di moltissimi ciclisti con MTB.

Pertanto il suo inserimento innalzerebbe il valore storico, descrittivo e funzionale del Walk of Peace Bike, lo rafforzerebbe con ulteriore apporto di POI e di valore ciclistico nonché aprirebbe anche ad altri itinerari locali.

Dati tecnici del percorso (percorso supervisionato al 100%)

Direzione traccia e misure: Tarvisio stazione FS Boscoverde-Cave del Predil-Passo del Predil-Log pod Mangartom

Lunghezza km 20,3

Dislivello totale in salita: m 472 rilevato con GPS e verificato con il DTM Slovenia e RAFVG;

Dislivello totale in discesa: m 567 rilevato con GPS e verificato con il DTM Slovenia e RAFVG

Pendenza media massima in salita:

9,3% per 320 metri su asfalto

9,1% per 910 metri su sterrato

Pendenza media massima in discesa

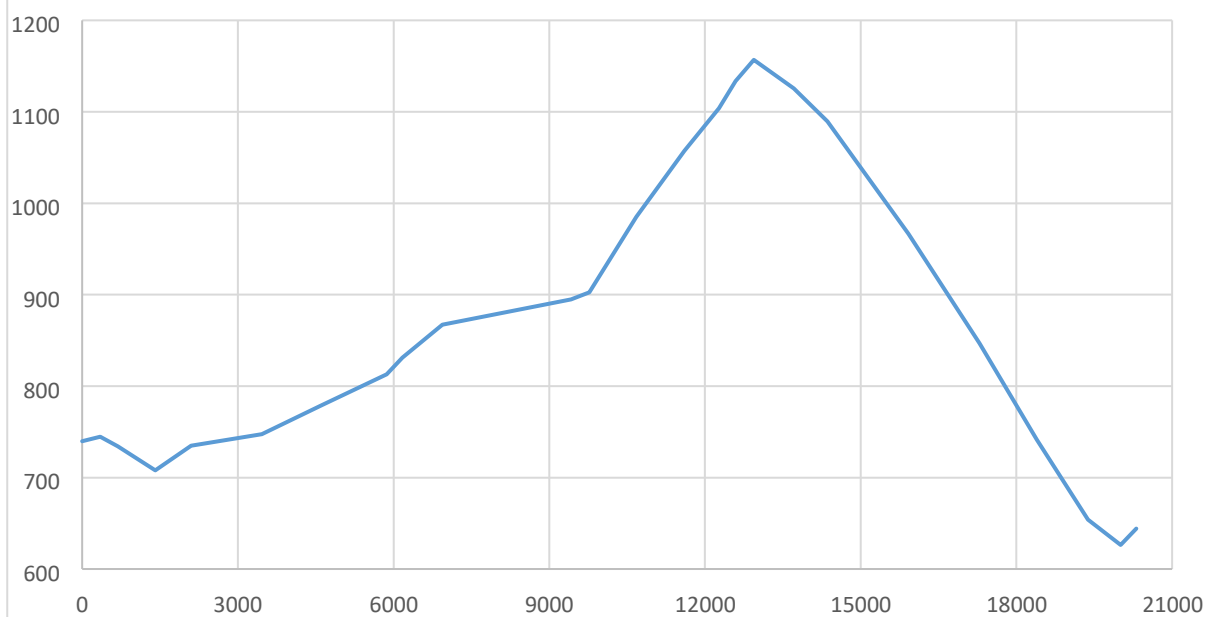
0% per 0 metri su sterrato

9,6% per 1100 metri su asfalto

Strade asfaltate per 18,5 km (91,1%); strade sterrate per 1,8 km (8,9%) Valutazione del traffico dei veicoli e qualità delle strade sul percorso:

tipo strada	km	% dell'itinerario
Strade asfaltate a medio traffico	16,8	82,7%
Strade asfaltate a basso traffico	1,4	6,9%
Ciclabili, strade a traffico limitato, aree ciclopeditoni	0,3	1,5%
Sterrati di tipo forestale o agricolo, di media qualità	1,8	8,9%

Profilo plani-altimetrico Tarvisio-Passo Predil-Štoln



Unità di misura in metri sugli assi altitudine e distanza



In rosso, Walk of Peace; in blu, Walk of Peace Bike; in azzurro, variante WoP Bike

Unità di misura in metri sugli assi altitudine e distanza

2. Tratto Log pod Mangartom/Štoln – Bovec

I sopralluoghi svolti sul percorso in questo tratto confermano sostanzialmente la traccia della tappa 1 individuata nel documento primario, salvo le variazioni nei pressi del Ravelnik. Il sentiero d'accesso alla collina è stato escluso dal tracciato perché è troppo pendente e inadatto alle biciclette; un'altra piccola correzione è stata individuata nelle immediate vicinanze del bivio tra le strade 203 e 206, con una scorciatoia su sterrato che eviterà al ciclista un km della 203.

A riguardo della transitabilità, si è verificato che i limiti di accesso posti lungo il Koritnica tra lo Stolz e il ponte sul torrente della 203 riguardano una strada del demanio fluviale ed erano stati apposti per consentire l'accesso ai soli mezzi per la manutenzione del corso d'acqua in occasione di sbancamenti e riprofilature delle sponde: dovrebbero essere superabili con apposita richiesta.

Rimane attualmente incognita la possibilità di accedere alla strada sterrata tra Kukc e Kal-Koritnica che porta sotto le postazioni del Celo: su questa strada sono state poste autorizzazioni all'accesso ai soli frontisti. In caso di diniego dell'accesso a detta strada ed anche per chi è dotato di TKB e Gravel, al bivio per Kukc sulla 203 si propone di proseguire sulla strada principale ancora per 150 metri e di svoltare a destra su un largo sentiero segnalato che dopo 700 metri si congiunge direttamente allo sterrato che porta a Bovec, evitando così il bivio delle strade 203/206 e un ulteriore km di strada trafficata.

Dati tecnici del percorso (percorso supervisionato al 85%)

Direzione traccia e misure: Stolz-Kluze-Kal-Koritnica-Bovec **Lunghezza**

16,4 km

Dislivello totale in salita: 235 m rilevato con GPS e verificato con il DTM Slovenia;

Dislivello totale in discesa: 416 m rilevato con GPS e verificato con il DTM Slovenia

Pendenza media massima in salita:

13,3% per 90 metri su asfalto

9,9% per 560 metri su sterrato

Pendenza media massima in discesa

8,2% per 590 metri su sterrato

6,8% per 870 metri su asfalto

Strade asfaltate per 8,9 km (54,2%); strade sterrate 7,5 km (45,8%)

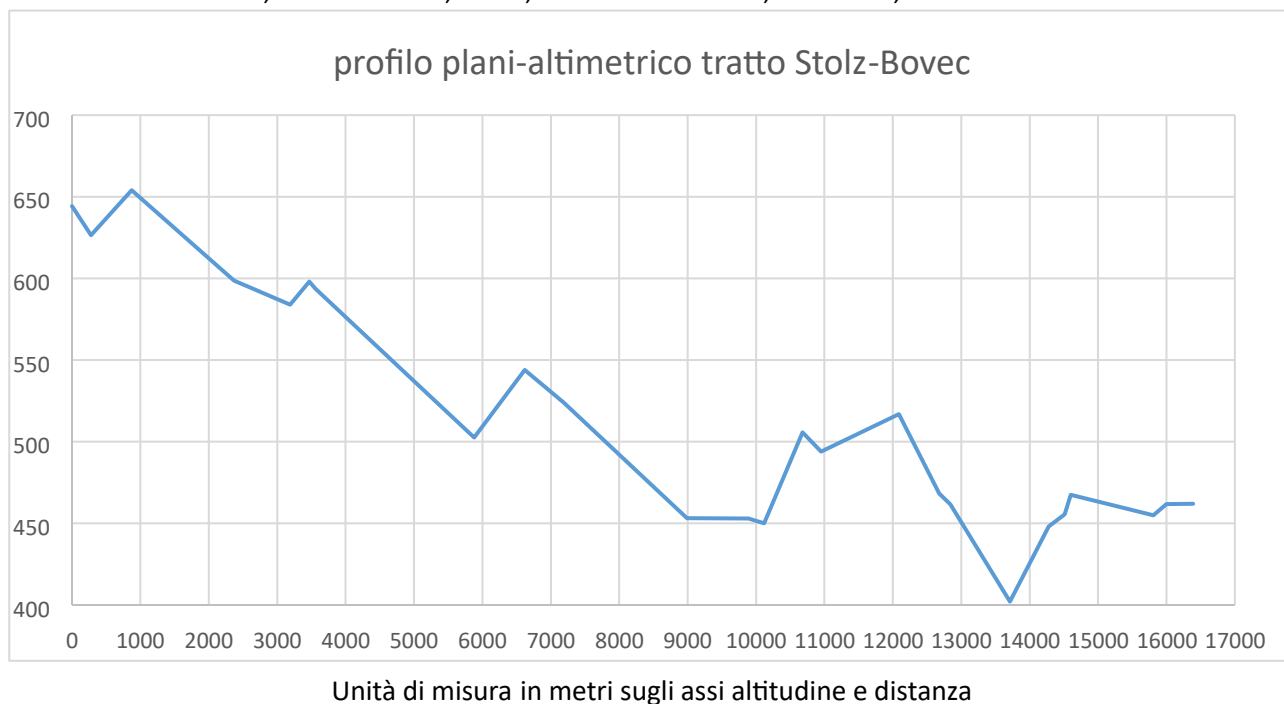
Valutazione del traffico dei veicoli e qualità delle strade sul percorso:

tipo strada	km	% dell'itinerario
Strade asfaltate a medio traffico	7,8	47,5%
Ciclabili, strade a traffico limitato, aree ciclopedonali	1,1	6,7%

Sterrati di buona qualità, pianeggianti	2,3	14,0%
Sterrati compatti, con dislivelli non impegnativi	2,6	15,9%
Sterrati di tipo forestale o agricolo, di media qualità	2,6	15,9%



In rosso, Walk of Peace; in blu, Walk of Peace Bike; in azzurro, variante WoP Bike





3. Tratto Bovec-Drežnica-Kobarid

I sopralluoghi svolti sul percorso confermano sostanzialmente il tracciato della tappa 2 individuata nella prima fase dello studio. È stata individuata una piccola variante in corrispondenza dell'abitato di Log Čezsoški, per evitare un accesso su proprietà privata. Prima del ponte di Trnovo ob Soči, in loc. Prevejk, è stata utilizzata invece una strada forestale di variante rispetto a quella segnata in precedenza, perché è più percorribile, ben mantenuta, ampia e di recente realizzazione. Non ci sono limitazioni al transito delle biciclette sul percorso così individuato.

Il percorso è abbastanza impegnativo dal punto di vista fisico, meno dal punto di vista tecnico. Ci sono salite lunghe qualche km con centinaia di metri di dislivello e anche diversi saliscendi, taluni con pendenze oltre il 10%. Il lungo tratto di sterrato tra Log Čezsoški e Magozd ha una superficie abbastanza regolare, ma è in ghiaia un po' grossolana.

Per coloro che non intendono fare molta fatica oppure hanno biciclette non performanti, si può proporre un percorso alternativo: dal ponte sull'Isonzo di Trnovo ob Soči si raggiunge l'omonimo paese e poi si prosegue per 1,5 km sulla statale 203 in direzione Kobarid. S'incontra quindi un bivio con una strada asfaltata

panoramica che conduce alla cittadina, costeggiando dall'alto il fiume Isonzo/Soča fino al ponte di Napoleone/Napoleonov most; poi si riprende il percorso originale che conduce all'arrivo nel centro.

Dati tecnici del percorso (percorso supervisionato al 100%)

Direzione traccia e misure: Bovec- Log Čezsoški-Drežnica-Kobarid

Lunghezza 26,8 km

Dislivello totale in salita: 480 m rilevato con GPS e verificato con il DTM Slovenia;

Dislivello totale in discesa: 705 m rilevato con GPS e verificato con il DTM Slovenia

Pendenza media massima in salita:

14,6% per 130 metri su sterrato

8,0 % per 450 metri su asfalto

Pendenza media massima in discesa

15.6% per 590 metri su sterrato

13,2% per 170 metri su asfalto

Strade asfaltate per km 15,8 (59%); strade sterrate 11,0 km (41%)

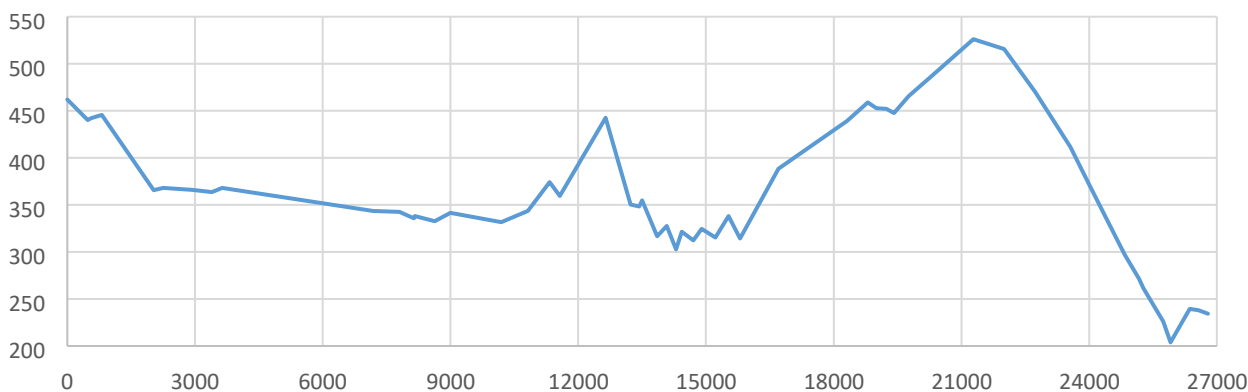
Valutazione del traffico dei veicoli e qualità delle strade sul percorso:

tipo strada	km	% dell'itinerario
Strade asfaltate a medio traffico	0,9	3,3%
Strade asfaltate a basso traffico	13,4	50,0%
Ciclabili, strade a traffico limitato, aree ciclopedonali	1,5	5,6%
Sterrati di tipo forestale o agricolo, di media qualità	11,0	41,1%



In rosso, Walk of Peace; in blu, Walk of Peace Bike; in azzurro, variante WoP Bike

profilo piani-altimetrico tratto Bovec-Drežnica-Kobarid



Unità di misura in metri sugli assi altitudine e distanza

4. Tratto Kobarid-Mrzli-Tolmin

Questo tratto unisce le tappe nn. 3 e 4 del documento primario, per garantire ai ciclisti dei servizi numericamente adeguati al ristoro, al pernottare e per l'assistenza tecnica alle biciclette, ma anche perché le due tappe da sole erano troppo brevi per una pedalata in MTB.

I sopralluoghi e le verifiche di transitabilità svolti sull'impegnativo percorso sotto il Monte Krn/Nero hanno messo in evidenza che il passaggio su talune strade forestali tra Malga Kuhinja e il Planina Petrovč è precluso alle biciclette per effetto delle direttive del Parco nazionale del Triglav/Triglavski narodni park. Pertanto si è dovuto ricercare una variante percorribile che permettesse di arrivare a Planina Petrovč, sotto la cima del Mrzli, e poi scendere a Tolmin.

Si è pertanto provato a percorrere la stradina montana che parte dal villaggio di Krn verso la località Polog e continua poi su una larga mulattiera in salita nel bosco con pendenza media del 10%. Gli ultimi 800 metri sono però contraddistinti da un sentiero sassoso e fangoso, un po' difficile da percorrere in MTB anche per biker esperti e allenati. Durante il sopralluogo si è in effetti riscontrato il passaggio di alcuni MTBikers che in realtà stavano spingendo la bicicletta, non pedalando!

Arrivati a Planina Petrovč ci si rende conto che il collegamento con Javorca e la sua famosa chiesetta non è percorribile per le biciclette ed è alquanto pericoloso in discesa. Perciò si dovrà rinunciare a scendere lungo la traccia del Walk of Peace e proseguire invece su una strada forestale, a tratti cementata, che scende ripidamente verso Zatolmin lungo il versante nord del Mrzli Vrh e del Vodel. Da Zatolmin si riprende il percorso originale fino a Tolmin.

Dal punto di vista fisico e tecnico, la tappa che si presenta è piuttosto impegnativa per i MTBikers: si devono superare 1.000 metri di dislivello in salita in soli 12 km, con una pendenza media del 8,5%. Inoltre il tratto in single track vicino a Planina Petrovč è consigliabile farlo a tratti con la bicicletta a mano, se non si è degli esperti della MTB e ciò vale anche se si usa una MTB elettrica. La discesa verso Zatolmin è particolarmente impegnativa per le biciclette: è lunga 7,4 km con pendenze notevoli, dal 9% al 16%. I freni a

disco su tratte così lunghe e pendenze forti sono notevolmente sollecitati e si surriscaldano facilmente, creando seri problemi e limiti alla frenata. Purtroppo non ci sono altre soluzioni di percorso per attraversare la conca del M. Krn/Nero, arrivare al Mrzli Vrh e poi a Tolmin.

Chi vuole arrivare da Kobarid a Tolmin, senza impegnarsi fisicamente e tecnicamente, può anche scegliere un **percorso alternativo** che costeggia comodamente il fiume Isonzo/Soča sulla sponda sinistra orografica: itinerario che si consiglia a chi è dotato di bici non molto performanti e/o non vuole sostenere le salite impegnative. Lungo questa strada ci sono inoltre ulteriori POI della Grande Guerra: cappelle militari italiane a Ladra e Gabrje e anche fortificazioni difensive.

Da Kobarid si segue il percorso originale su strada fino al successivo paese di Ladra e superato il ponte sul t. Ročica si svolta a destra per Kamno lungo la stradina che passa nella piana fluviale, rasentando la chiesetta di Sveti Lovrenc/San Lorenzo. Da Kamno si continua lungo la strada secondaria che unisce i paesi rivieraschi di Selisče, Volarje, Gabrje, Dolje, transitando infine sotto le colle del castello di Tolmin (Kozlov Rob) e si raggiunge facilmente Tolmin, senza particolari asperità.

Il traffico lungo questa strada è scarso e perciò è molto frequentata dai ciclisti sportivi. Il percorso è contraddistinto da svariati leggeri saliscendi non impegnativi, ma ripetuti.

Dati tecnici del percorso principale (percorso supervisionato al 75%)

Direzione traccia e misure: Kobarid-Krn-Tolmin **Lunghezza**

24,9 km

Dislivello totale in salita: 999 m rilevato con GPS e verificato con il DTM Slovenia;

Dislivello totale in discesa: 1.039 m rilevato con GPS e verificato con il DTM Slovenia

Pendenza media massima in salita:

14,5 % per 960 metri su asfalto

su sterrato 15,4 % per 280 metri su asfalto

Pendenza media massima in discesa

16,3 % per 1.750 metri su sterrato 15,5 % per 130 metri

Strade asfaltate per km 14,6 (59%); strade sterrate per 10,3 km (41%) ci

sono single track per 1,5 km prima della Planina Petrouč

Valutazione del traffico dei veicoli e qualità delle strade sul percorso:

tipo strada	km	% dell'itinerario
Strade asfaltate a medio traffico	2,9	11,6%
Strade asfaltate a basso traffico	11,0	44,2%
Ciclabili, strade a traffico limitato, aree ciclopedonali	0,7	2,8%
Sterrati compatti, con dislivelli non impegnativi	0,7	2,8/
Sterrati di tipo forestale o agricolo, di media qualità	8,1	32,6%
Sentieri, single track, strade forestali sconnesse	1,5	6,0%

Dati tecnici del percorso alternativo (percorso supervisionato al 100%)

Direzione traccia e misure: Kobarid-Kamno-Tolmin **Lunghezza**

16,9 km

Dislivello totale in salita: 175 m rilevato con GPS e verificato con il DTM Slovenia;

Dislivello totale in discesa: 220 m rilevato con GPS e verificato con il DTM Slovenia

Pendenza media massima in salita:

5,9% per 130 metri su asfalto

Pendenza media massima in discesa

7,8% per 290 metri su asfalto

Strade asfaltate per km 16,9 (100%); strade sterrate per 0 km (0%)

Valutazione del traffico dei veicoli e qualità delle strade sul percorso:

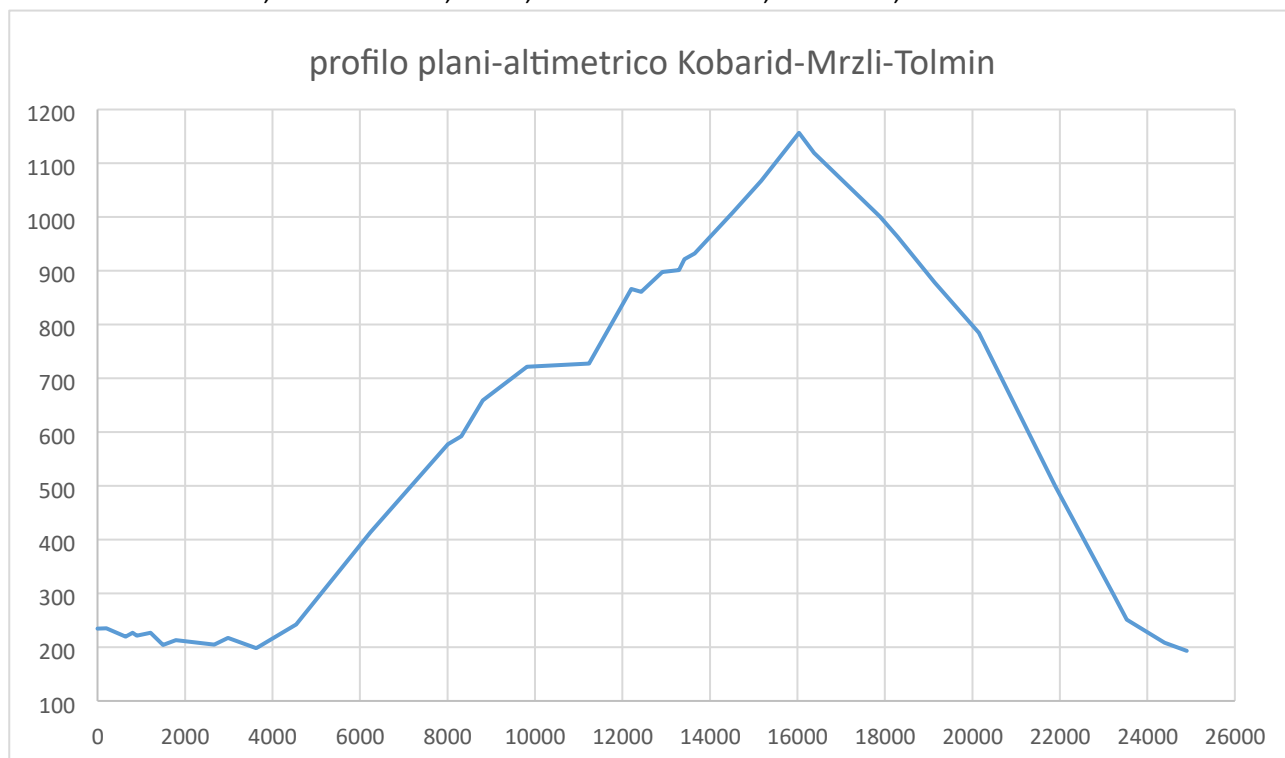
tipo strada	km	% dell'itinerario
Strade asfaltate ad alto traffico		
Strade asfaltate a medio traffico	6,2	36,7%
Strade asfaltate a basso traffico	10,7	63,3%
Ciclabili, strade a traffico limitato, aree ciclopedonali		



Il progetto WALKOFPEACE+ è co-finanziato dall'Unione europea nell'ambito del Programma Interreg VI-A Italia-Slovenia.
Projekt WALKOFPEACE+ sofinancira Evropska unija v okviru Programa Interreg VI-A Italija-Slovenija.

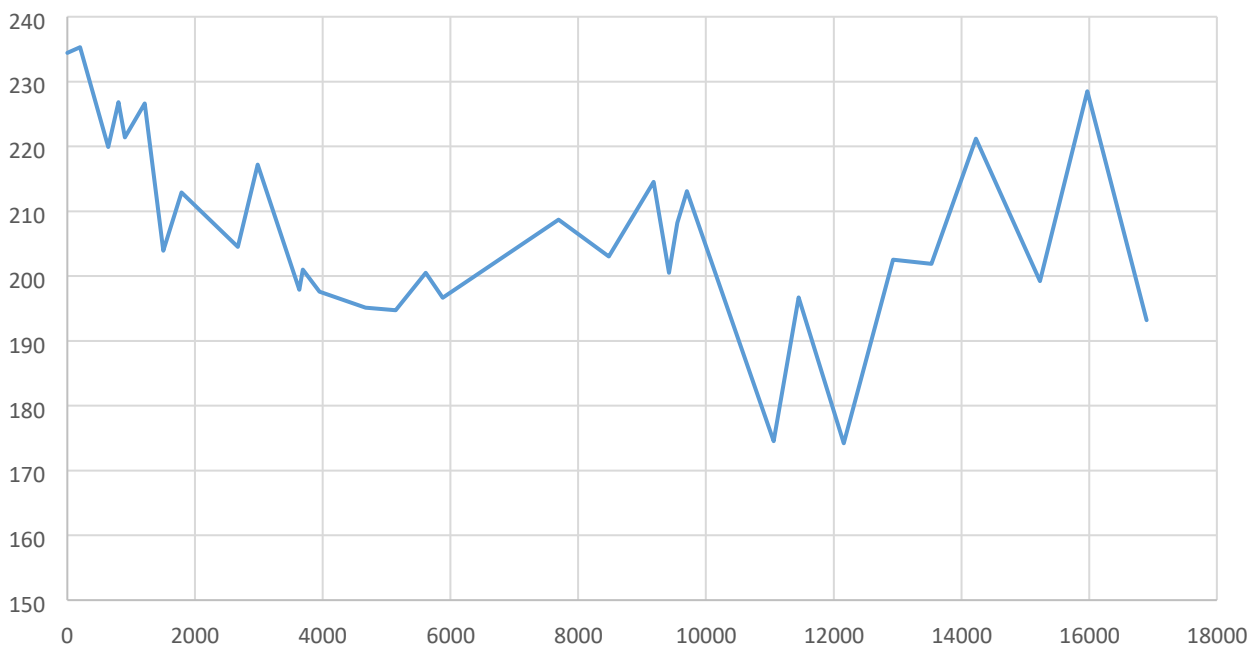
www.ita-slo.eu/walk-of-peace

In rosso, Walk of Peace; in blu, Walk of Peace Bike; in azzurro, variante WoP Bike



Unità di misura in metri sugli assi altitudine e distanza

profilo piani-altimetrico Kobarid-Kamno-Tolmin



Unità di misura in metri sugli assi altitudine e distanza

Tolmin e dintorni

Alcuni dei POI indicati nel progetto originale non possono essere più toccati direttamente dal percorso perché certi percorsi del Walk of Peace non sono percorribili per le biciclette. Si riconosce però che l'area attorno a Tolmin ha rilevanti punti di interesse storici (la chiesa di Javorca, il Museo all'aperto del Mengore, Il Kozlov Rob, musei storici e cimiteri militari, cappelle commemorative, ecc.) e svariati siti naturalistici (le Gole della Tolminka, la grotta di Dante, il tratto del lago fluviale dell'Isonzo verso Most na Soči, ecc.) che sono raggiungibili abbastanza facilmente in MTB. Si propongono perciò due itinerari, uno lineare e l'altro ad anello, partenti dal centro della cittadina, in modo da permettere anche a ciclisti non in viaggio lungo il Walk of Peace e ai ciclo-escursionisti di giornata di raggiungere e visitare i siti sopracitati.

5. Tolmin – Javorca e ritorno

La pedalata si svolge sulla parte finale della tappa 4 del Walk of Peace e percorre una strada parzialmente asfaltata carrozzabile, ma interdetta ai mezzi a motore in gran parte del periodo estivo. Durante l'estate però ci sono dei pullman con 20 posti a sedere che svolgono regolare servizio di trasporto persone fino a esattamente 1 km prima della chiesa, ma non portano le biciclette.

Il percorso è lungo 9,6 km a partire dalla piazza principale di Tolmin. È contraddistinto da una parte iniziale asfaltata in salita, lunga circa 3,5 km con pendenza media del 4,5 %, seguita da un tratto sterrato di 5 km, con pendenza ben minore ma con qualche saliscendi. Si arriva a Planina Srednica dove si fermano il bus turistico e le auto. Inizia lì la ripida salita in cemento verso la chiesetta, lunga 1 km, con pendenza media del 15% e tratti oltre il 20%: chi non se la sente di affrontarla in bici, può lasciarla ben chiusa al parcheggio di Pl. Srednica e proseguire a piedi. Il ritorno a Tolmin avviene per la medesima strada.

A tale percorso si può aggiungere una deviazione per le note attrazioni naturalistiche della Tolminska Korita/Gola della Tolminka e della Zadlaška Jama/Grotta di Dante (3,5 km A/R)

Dati tecnici del percorso (percorso rilevato al 100%)

Direzione traccia e misure: Tolmin-Cerkev Sv. Duha, Javorca e ritorno

Lunghezza 19,2 km A/R

Dislivello totale in salita: 487 m rilevato con GPS e verificato con il DTM Slovenia;

Dislivello totale in discesa: 487 m rilevato con GPS e verificato con il DTM Slovenia;

Pendenza media massima in salita:

14,7% per 600 metri su asfalto

6,3% per 300 metri su sterrato

Pendenza media massima in discesa

6,3% per 300 metri su sterrato

14,7 % per 600 metri su asfalto

Strade asfaltate per km 9,6 (50%); strade sterrate per 9,6 km (50%)

Valutazione del traffico dei veicoli e qualità delle strade sul percorso:

tipo strada	km	% dell'itinerario
Strade asfaltate ad alto traffico		
Strade asfaltate a medio traffico	1,0	5,2%
Strade asfaltate a basso traffico	4,4	22,9%
Ciclabili, strade a traffico limitato, aree ciclopeditoni	4,2	21,9%
Sterrati compatti, con dislivelli non impegnativi	9,6	50,0%

6. Anello del Mengore

L'anello era compreso quale alternativa della tappa n. 5 del Walk of Peace Bike Tolmin-Kambreško. L'itinerario permette di visitare il Museo all'aperto del Mengore/Muzej na prostem Mengore, ma anche di godere delle bellezze paesaggistiche del fiume Isonzo nonché dei panorami sulla conca di Tolmin e delle cime circostanti. È lungo 18 km, parte dalla piazza di Tolmin e scende verso il fiume Isonzo/Soča utilizzando una corsia e una pista ciclabile cittadine. Attraversa il t. Tolminka, appena prima della sua confluenza con l'Isonzo/Soča, su una passerella ciclopeditoni. Una pista ciclabile di recente realizzazione costeggia il fiume a fianco della strada 102, offrendo gli spettacolari panorami fluviali. La pista ciclabile termina all'incrocio per Modrej e si prosegue sulla strada 102 fino a Most na Soči.

Si attraversa l'Isonzo/Soča sul ponte e si svolta subito a destra per una strada secondaria che costeggia la riva destra del fiume, attrezzata a uso sportivo per natanti fino a Modreice (la strada ha alcuni tratti limitati all'accesso a soli frontisti, ma specifica il divieto per soli i mezzi a motore: va verificata la transitabilità per le biciclette). Si prende qui la strada 603 per un breve tratto fino ad arrivare alla selletta dove c'è il parcheggio dei veicoli per salire sul Mengore. Una larga strada forestale, ben mantenuta e cementata per il 50% circa, sale piuttosto ripidamente (12% di pendenza media) per 2 km fino ad arrivare alla chiesetta sulla cima del colle.

Si rientra per la medesima strada; ritornati al parcheggio si continua sulla 603 in direzione di Volče. Raggiunto l'abitato, si continua sulla trafficata strada 103 fino all'uscita dal paese dove si imbecca la stradina che conduce al cimitero. Superatolo, si continua verso l'Isonzo e lo si costeggia brevemente fino al ponte della strada 102. Si attraversa il ponte, si entra nella zona industriale di Tolmin e infine si svolta per la Ul. Padlim Borcev che conduce nel centro del paese e si conclude l'anello.

Dati tecnici del percorso (percorso supervisionato al 100%)

Direzione traccia e misure: Tolmin-Most na Soči-Mengore-Volče-Tolmin

Lunghezza 18,1 km A/R

Dislivello totale in salita: 379 m rilevato con GPS e verificato con il DTM Slovenia;

Dislivello totale in discesa: 379 m rilevato con GPS e verificato con il DTM Slovenia;

Pendenza media massima in salita:

15,6% per 350 metri su asfalto
su sterrato

Pendenza media massima in discesa

19,5% per 150 metri su sterrato
19,5% per 150 metri su asfalto

Strade asfaltate per km 15,0 (82,9%); strade sterrate per km 3,1 (17,1 %)

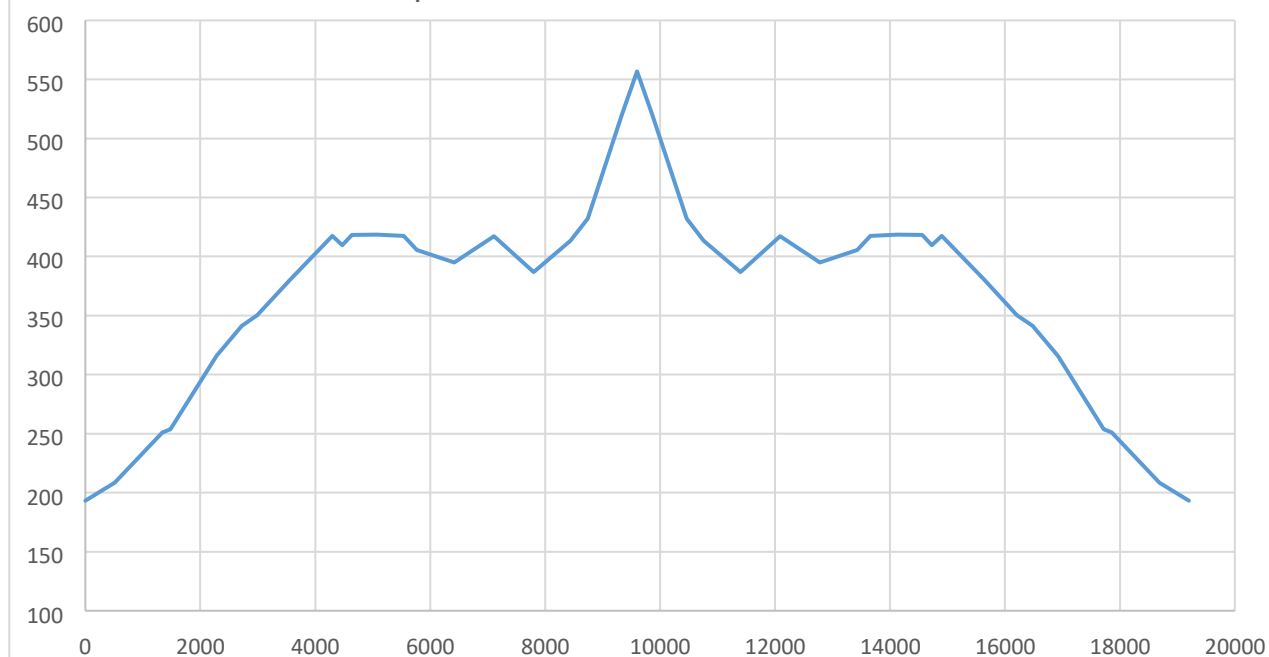
Valutazione del traffico dei veicoli e qualità delle strade sul percorso:

tipo strada	km	% dell'itinerario
Strade asfaltate ad alto traffico	1,3	7,2
Strade asfaltate a medio traffico	2,7	14,9
Strade asfaltate a basso traffico	5,4	29,8
Ciclabili, strade a traffico limitato, aree ciclopeditoni	5,6	30,9
Sterrati di buona qualità, pianeggianti	0,2	1,1
Sterrati compatti, con dislivelli non impegnativi	2,9	16,0

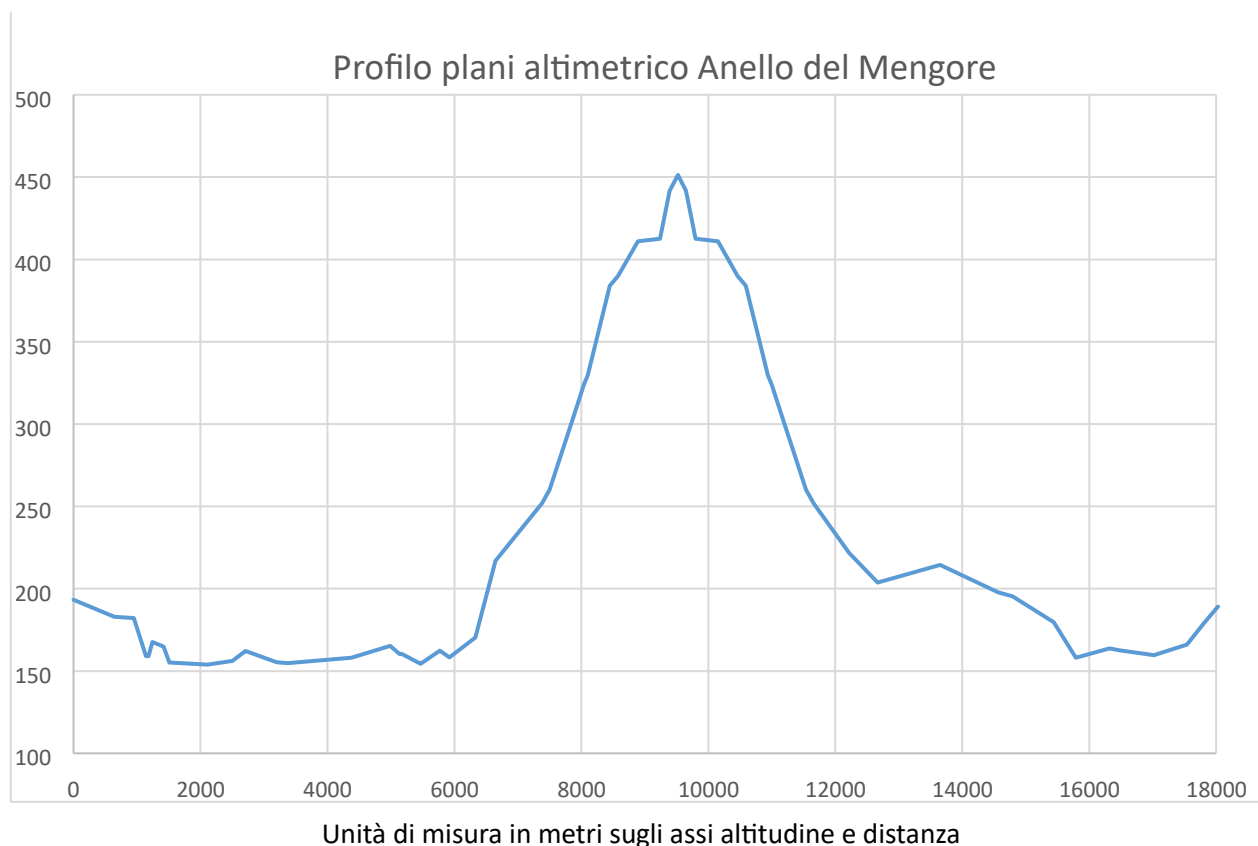


In rosso, Walk of Peace; in blu, Walk of Peace Bike; in azzurro, variante WoP Bike

Profilo plani-altimetrico Tolmin-Javorca-Tolmin



Unità di misura in metri sugli assi altitudine e distanza



7. Tratto Tolmin-Kolovrat-Rif. Solarie

Si è voluto limitare il percorso della tappa 5 del Walk of Peace Bike, così come identificata nel documento primario, all'arrivo presso il rif. Solarie, per i seguenti motivi:

- la salita al Kolovrat da Tolmin è impegnativa e rappresenta una meta ciclistica già abbastanza appagante per molti praticanti allenati, che rientrano in bicicletta al punto di partenza per il medesimo tragitto o per altre vie (es. via Livek-Kobarid), non essendoci sistemi intermodali che collegano i punti salienti del percorso a Tolmin oppure ad altre località del fondovalle;
- come esposto anche in seguito, nel territorio fra il Kolovrat, Šmarto e Nova Gorica non ci sono molti luoghi ove un numero anche limitato di cicloturisti può adeguatamente trovare alloggio e servizi per fermarsi, ristorarsi e proseguire la pedalata senza faticare ulteriormente, senza aver prenotato e in tutte le stagioni.

A seguito delle ricognizioni svolte, questo tratto rimane sostanzialmente invariato rispetto al progetto nel documento primario. Si aggiunge solamente un tratto sulla cresta del Kolovrat per garantire un passaggio non impervio, sufficientemente libero e mantenuto, tra la strada di cresta in territorio sloveno e quella in Italia. A tale scopo è stato individuato il passaggio in corrispondenza del Bivacco Zanuso al posto del passaggio sottostante al monte Podclabuž (Za Gradom).

Dati tecnici del percorso (percorso supervisionato al 100%)

Direzione traccia e misure: Tolmin-Kolovrat-Passo Zanuso-Rif. Solarie

Lunghezza 19,6 km

Dislivello totale in salita: 969 m rilevato con GPS e verificato con il DTM Slovenia;

Dislivello totale in discesa: 225 m rilevato con GPS e verificato con il DTM Slovenia;

Pendenza media massima in salita:

12,4% per 700 metri su asfalto

0% per 0 metri su sterrato

Pendenza media massima in discesa:

3,9% per 190 metri su sterrato

9,6% per 220 metri su asfalto

Pendenza media tratto Volče – Museo all'aperto Kolovrat: 9,2% per 9,4 km

Strade asfaltate per km 18,1 (92,4%); strade sterrate per 1,5 km (7,6%)

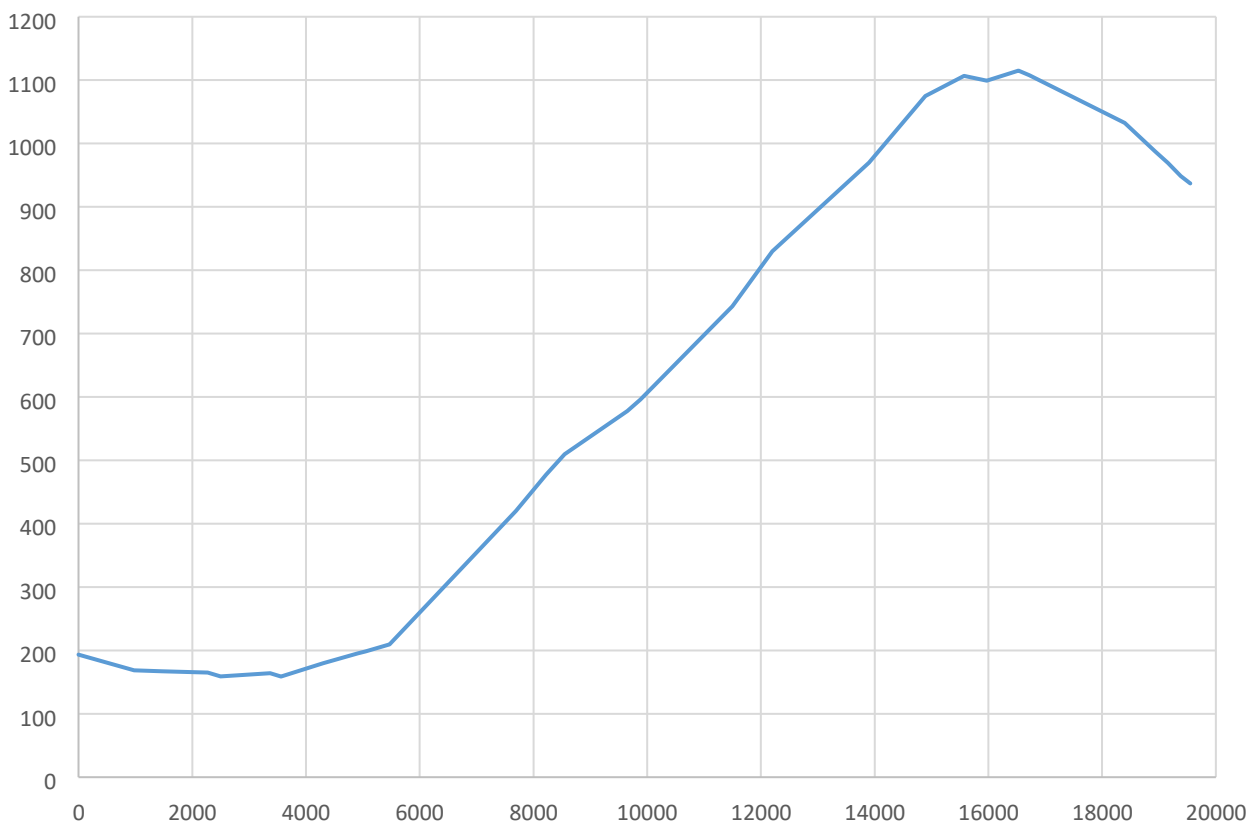
Valutazione del traffico dei veicoli e qualità delle strade sul percorso:

tipo strada	km	
Strade asfaltate ad alto traffico	1,5	7,7%
Strade asfaltate a medio traffico	1,0	5,1%
Strade asfaltate a basso traffico	15,6	79,6%
Sterrati di buona qualità, pianeggianti	1,3	6,6%
Sterrati compatti, con dislivelli non impegnativi	0,2	1,0



In rosso, Walk of Peace; in blu, Walk of Peace Bike; in azzurro, variante WoP Bike

Profilo plani-altimetrico Tolmin-Kolovrat-Rif. Solarie



Unità di misura in metri sugli assi altitudine e distanza

8. Tratto Kobarid – Livek

Questo tratto di strada asfaltata serve a collegare l'anello K-C per chi parte da Kobarid. È lungo 7,7 km e supera 480 m dislivello. Si volge interamente su strada asfaltata poco trafficata; il pendio è abbastanza impegnativo, lungo poco più di 5 km e con pendenza superiore al 9%. Viene utilizzato nel Walk of Peace Bike sia in salita, sia in discesa.

Dati tecnici del percorso (percorso supervisionato al 100%)

Direzione traccia e misure: Kobarid-Idrsko-Livek

Lunghezza 7,7 km

Dislivello totale in salita: 494 m rilevato con GPS e verificato con il DTM Slovenia;

Dislivello totale in discesa: 35 m rilevato con GPS e verificato con il DTM Slovenia;

Pendenza media massima in salita:

11,8% per 2.410 metri su asfalto

0% per 0 metri su sterrato

Pendenza media massima in discesa

2,2% per 450 metri su sterrato

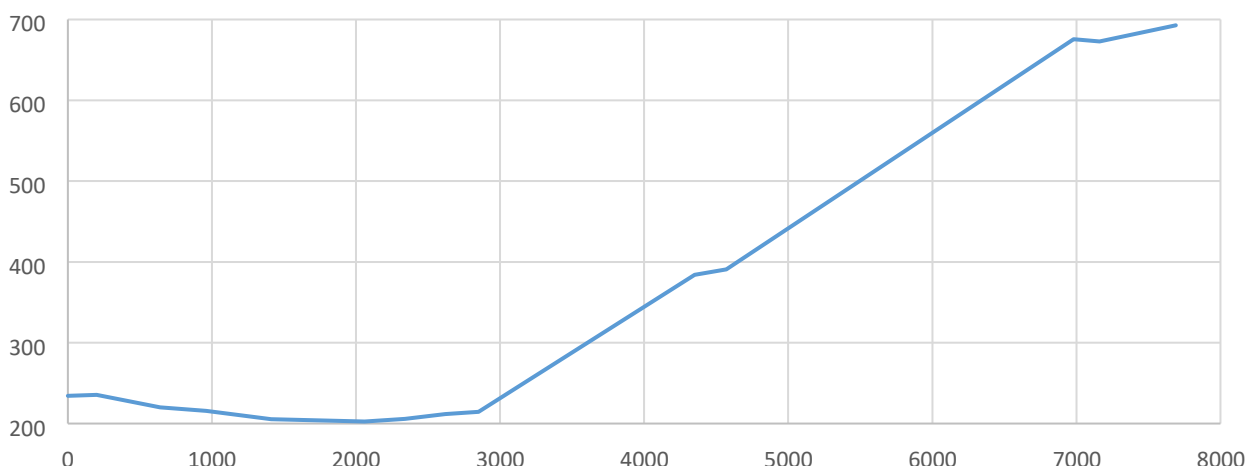
3,5% per 440 metri su asfalto

Pendenza media tratto Idrsko – Livek: 9,5% per 5,1 km

Strade asfaltate per km 7,2 (93,5%); strade sterrate per 0,5 km (6,5%) Valutazione
del traffico dei veicoli e qualità delle strade sul percorso:

tipo strada	km	% dell'itinerario
Strade asfaltate a medio traffico	1,0	13,0%
Strade asfaltate a basso traffico	5,3	68,8%
Ciclabili, strade a traffico limitato, aree ciclopeditoni	0,9	11,7%
Sterrati di buona qualità, pianeggianti	0,5	6,5%

Profilo plani-altimetrico Kobarid-Livek



Unità di misura in metri sugli assi altitudine e distanza



In rosso, Walk of Peace; in blu, Walk of Peace Bike; in azzurro, variante WoP Bike

TRATTI DEL MEDIO ISONZO

1. Tratto Rif. Solarie-Kambreško-Korada-Šmartno

Questa tratta si svolge gran parte in discesa (71%) e riunisce la parte finale della tappa 5 e la tappa 6 del Walk of Peace Bike indicate nel documento primario.

Le ricognizioni sciolte sul percorso in questione hanno evidenziato che alcuni sterrati inclusi nel documento principale sono in condizioni precarie e non percorribili agevolmente. In particolare, lo sterrato tra Avsko e Kambreško è molto fangoso, con diversi ruscamenti e poco mantenuto. Inoltre attraversa un bosco di castagni che ovviamente lasciano cadere i ricci sulla strada, formando tappeti lunghi anche decine di metri: questi fattori rendono impraticabile la strada alle biciclette per l'alto rischio di forature e impantanamento. La parte della strada forestale vicina a Kambreško, che si arrampica sulle pendici del Globočak, invece è fortemente acclive e fortemente ruscata, con profonde incisioni del piano stradale fino a 80 cm: qui il rischio di caduta è molto alto, anche perché la strada è costruita sul flysch e quindi molto scivolosa.

Il tratto tra Kambreško e Gorenje Nekovo invece si svolge su strada sterrata di buona qualità, abbastanza ampia e discretamente mantenuta: per questo motivo sarà riconfermato nel percorso. Diverso invece il tratto di sterrato che il Walk of Peace utilizza tra il bivio delle strade 604/606 fino alla chiesa di Lig, Marijino Celje: il sentiero si snoda su fondo erboso in mezzo a prati usati per la fienagione. Nella stagione il transito delle biciclette estiva potrebbe essere criticato dai proprietari del terreno per il calpestio dell'erba, sicuramente più accentuato di quello di un pedone. Inoltre il sentiero non appare regolarmente sfalcato e quindi l'erba alta impedisce o rende pesante il transito alle MTB. Si esclude quindi questo pezzo che non è comunque molto lungo (1,8 km) e si preferisce segnalare la strada asfaltata.

Si arriva al bivio per il monte Korada e si utilizza lo sterrato per raggiungere la chiesa sulla cima del rilievo. La strada è molto ben mantenuta e la vista a 360° che si gode dal monte val bene la breve salita da pedalare. La discesa verso Šmartno avviene come previsto lungo la strada 612. Si può deviare un paio di volte per qualche breve sterrato, ma non è particolarmente interessante e non c'è molto traffico da evitare. Lo sterrato che da Gonjace porta a Šmartno, un po' sconnesso ma percorribile, è anche inserito nelle reti ciclabili regionali della Slovenia con il codice R2.

Dati tecnici del percorso (percorso supervisionato al 100%)

Direzione traccia e misure: Rif. Solarie/Kolovrat - Kambreško – Lig – Šmartno

Lunghezza 37,6 km

Dislivello totale in salita: 468m rilevato con GPS e verificato con il DTM Slovenia;

Dislivello totale in discesa: 1145 m rilevato con GPS e verificato con il DTM Slovenia;

Pendenza media massima in salita:

9,8% per 350 metri su asfalto

6,3% per 740 metri su sterrato

Pendenza media massima in discesa

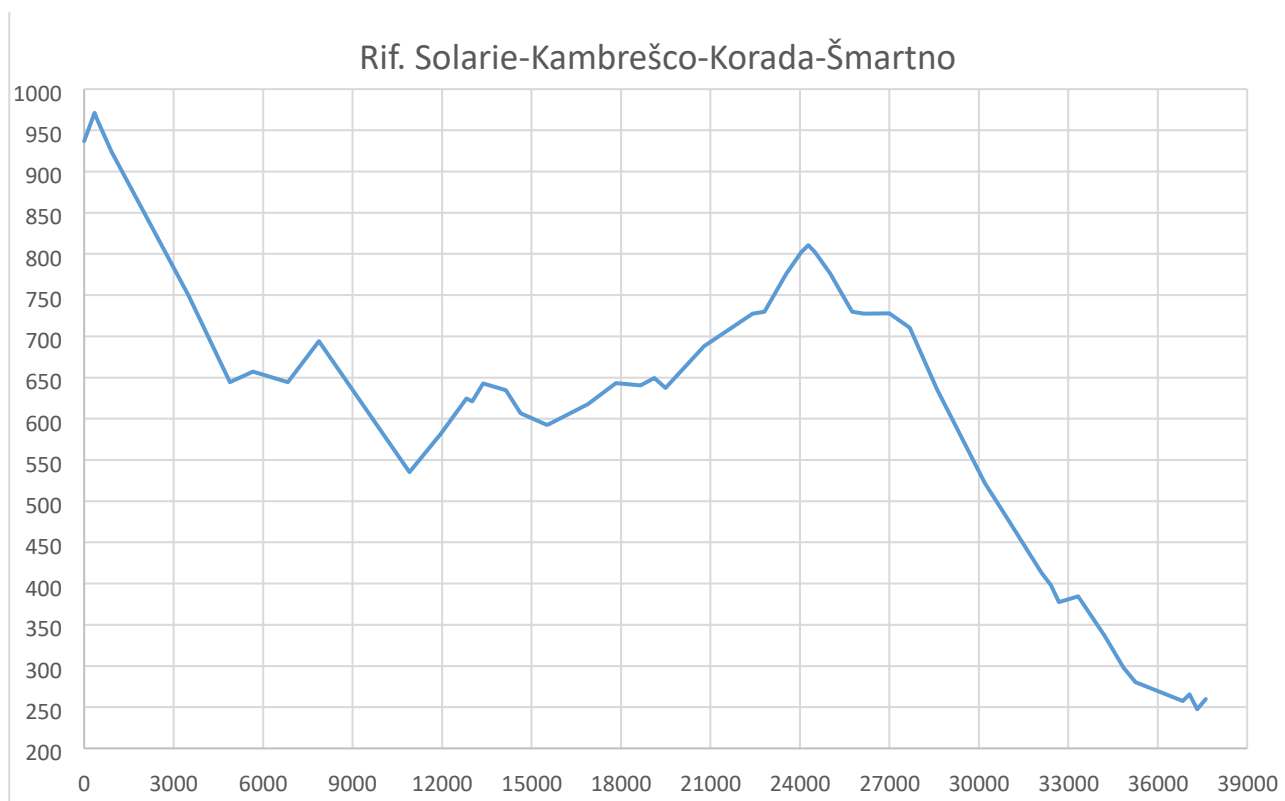
6,3% per 740 metri su sterrato

8,4% per 570 metri su asfalto

Strade asfaltate per km 31,0 (%); strade sterrate per 6,6 km (%)

Valutazione del traffico dei veicoli e qualità delle strade sul percorso:

tipo strada	km	% dell'itinerario
Strade asfaltate a medio traffico	1,5	4,0%
Strade asfaltate a basso traffico	27,1	72,1%
Ciclabili, strade a traffico limitato, aree ciclopedonali	2,4	6,4%
Sterrati compatti, con dislivelli non impegnativi	6,1	16,2%
Sentieri, single track, strade forestali sconnesse	0,5	1,3%



Unità di misura in metri sugli assi altitudine e distanza



In rosso, Walk of Peace; in blu, Walk of Peace Bike; in azzurro, variante WoP Bike

2. Tratto Korada-Plave-Sveta Gora/Monte Santo-Nova Gorica

Il percorso variante Korada-Nova Gorica si aggancia alla tappa Kolovrat-Šmartno all'altezza della strada per il Monte Korada ed è utilizzabile da chi vuole percorrere in MTB le alte colline del Vodice e del Sveta Gora piuttosto che andare sul Sabotin con la tappa successiva, rientrando in giornata a Nova Gorica. Dal Kolovrat a Nova Gorica per lo Sveta Gora ci sono complessivamente 51,6 km, gran parte in discesa ed effettuabili sicuramente in una giornata di pedalata.

A seguito delle ricognizioni svolte, la tappa 7A, descritta nel documento della prima fase di progetto, rimane invariata e viene aggregata, come alternativa di percorso, alla parte finale della tappa 6A, Korada-Plave.

Dal M. Korada si può andare direttamente a Nova Gorica, scendendo inizialmente a Plave sul fiume Isonzo. Si segue poi Walk of Peace, passando il ponte e continuando in sponda destra dell'Isonzo, salendo in direzione del Vodice e dello Sveta Gora e scendendo poi a Prevala, continuando verso Katarina, Kronberk e Solkan fino a raggiungere la stazione Transalpina.

La strada dal Korada a Plave è dapprima asfaltata, ma stretta, fino alla località Vrtače; poi continua sterrata per diversi km fino al villaggio di Zamedveje dove riprende l'asfalto fino a Plave. Questo tratto è piuttosto pendente (media 8%), ma privo di traffico veicolare.

Superato il ponte sull'Isonzo/Soča si continua su asfalto sotto il Pržnica fino al villaggio di Paljevo. Qui ricominciano gli sterrati di buona qualità che portano in cima al Vodice e al monumento al Generale Gonzaga. Seguendo un buon sterrato in discesa si arriva alla sella tra il Vodice e lo Sveta Gora. La strada ritorna asfaltata e conduce al famoso Santuario Mariano, dove parte la ripida discesa che arriva fino alla rotonda tra le strade 607e 608 sulla sella Prevala e al vicino Monumento dedicato al Generale Boroević

Vicino al monumento si svolta per la strada, inizialmente asfaltata, che conduce alla loc. Kramarca da dove parte un single track largo e poco pendente che si congiunge alla strada che porta sul Katarina al ristorante Kekec. Si scende su strade asfaltate a Kronberk, a Solkan e poi alla Stazione di Nova Gorica, parzialmente anche su pista ciclabile.

Inoltre, **la salita allo Škabrijel e il percorso downhill che scende dalla cima** sono molto conosciuti fra i praticanti della disciplina enduro e downhill. La variante parte dalla rotonda tra le strade 608 e 607 sotto lo Sveta Gora. Dopo 1,3 km sulla 608 in direzione Ravnica c'è l'incrocio con il ripido sterrato forestale che sale allo Škabrijel, debitamente segnalato e interdetto ai veicoli a motore. A circa 200 metri dalla cima del monte, lo sterrato forestale finisce e si sale su mulattiera fino alla torre panoramica che domina tutta la piana di Gorizia e le montagne circostanti. Qui inizia anche il percorso downhill che, con pendenza media di poco più del 17 %, scende ripidamente verso Pod Škabrijel e Dornberk dove si ricongiunge al percorso ufficiale.

Come si ripete sempre in tale contesto, i percorsi downhill non sono proponibili a livello prettamente turistico, in quanto hanno una pericolosità accentuata e non sono praticabili da persone inesperte, senza protezioni personali specifiche e con biciclette inadatte. Ricordiamo inoltre che uno sportivo che si cimenta in tali

discipline non può assolutamente distrarsi ad ammirare panorami, natura e siti storici, né in salita, né in discesa, al costo di rovinose cadute.

Dati tecnici del percorso principale (percorso supervisionato al 50%)

Direzione traccia e misure: Korada-Plava-Vodice-Sveta Gora-Katarina-Nova Gorica

Lunghezza 29,5 km

Dislivello totale in salita: 758 m rilevato con GPS e verificato con il DTM Slovenia;

Dislivello totale in discesa: 1.392 m rilevato con GPS e verificato con il DTM Slovenia;

Pendenza media massima in salita:

Pendenza media massima in discesa

11,5% per 1310 metri su asfalto

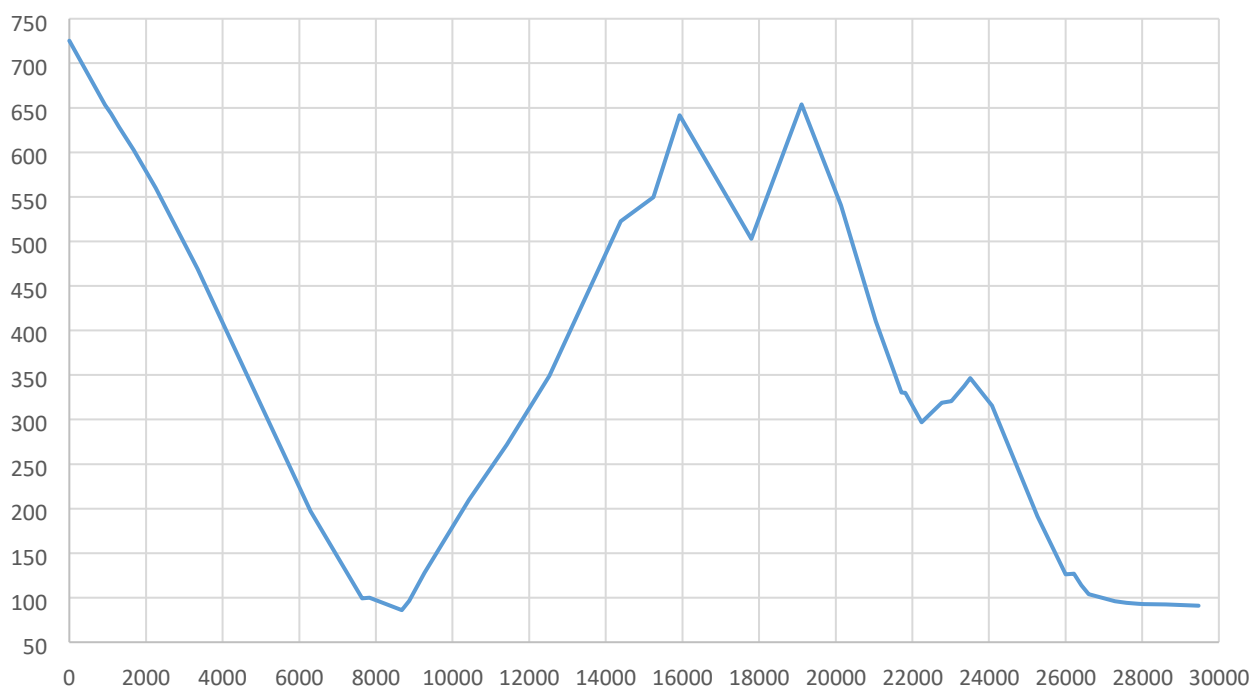
14,3% per 910 metri su sterrato 13,3% per 690 metri

su sterrato 9,3% per 1590 metri su asfalto

Strade asfaltate per 17,3 km (58,7%); strade sterrate per 12,2 km (41,3%) Valutazione del traffico dei veicoli e qualità delle strade sul percorso:

tipo strada	km	% dell'itinerario
Strade asfaltate a medio traffico	1,6	5,4%
Strade asfaltate a basso traffico	6,9	23,4%
Ciclabili, strade a traffico limitato, aree ciclopedonali	8,8	29,9%
Sterrati di tipo forestale o agricolo, di media qualità	11,7	39,7%
Sentieri, single track, strade forestali sconnesse	0,5	1,6

Profilo plani-altimetrico Korada-Plava-Sveta Gora-Nova Gorica



Unità di misura in metri sugli assi altitudine e distanza



In rosso, Walk of Peace; in blu, Walk of Peace Bike; in verde, variante WoP Bike solo MTB esperti

3. Tratto variante Plave-Solkan-Nova Gorica

Chi non desidera affrontare la salita al Vodice e allo Sveta Gora oppure continuare verso il Sabotin e vuole abbreviare la strada per Nova Gorica, può invece seguire **il corso dell'Isonzo da Plave fino a Solkan e Nova Gorica** sulla nota Ciclabile dell'Isonzo D7 che costeggia il fiume fino al confine italiano. Questo percorso non è ricompreso nel Walk of Peace, ma si propone di inserirlo proprio per coloro che non hanno abbastanza energia e capacità ciclistica per affrontare il percorso del Vodice, dello Sveta Gora e del Sabotin.

Scesi velocemente dal Korada a Plave, si raggiunge il ponte sull'Isonzo ma non lo si attraversa. Si prosegue sulla sponda destra del fiume svoltando subito a sinistra su una strada secondaria indicata G1 dai cartelli direzionali rossi della rete ciclabile nazionale slovena. La strada arriva a Prilesje pri Plavah, supera il paese e inizia a costeggiare la ferrovia Nova Gorica-Jesenice. Si imbecca quindi un sottopasso ferroviario e subito dopo inizia la pista ciclabile dell'Isonzo.

La pista ciclabile costeggia il fiume con leggeri saliscendi mantenendosi vicinissima alla ferrovia. Si arriva nei pressi di Solkan dove la ferrovia passa l'Isonzo sul famoso ponte in pietra mentre la ciclabile rimane in sponda destra fino a pochissime centinaia di metri dal confine italiano nei pressi di San Mauro. La ciclopista scende ripidamente verso il fiume per superarlo sotto Solkan sulla passerella ciclopedonale di recente costruzione. Si risale verso il paese e si imbecca la Cesta IX Korpusa per arrivare infine alla Stazione Transalpina.

Si rimarca che questo percorso è molto sicuro, facile e piacevole, percorribile da tutti in circa un'ora.

Dati tecnici del percorso variante (percorso solo parzialmente supervisionato) Direzione
traccia e misure: Plava-Solkan-Nova Gorica

Lunghezza 13,3 km

Dislivello totale in salita: 134 m rilevato con GPS e verificato con il DTM Slovenia;

Dislivello totale in discesa: 130 m rilevato con GPS e verificato con il DTM Slovenia;

Pendenza media massima in salita: Pendenza media massima in discesa 9,9% per 200 metri
su asfalto 8,1% per 450 metri su asfalto

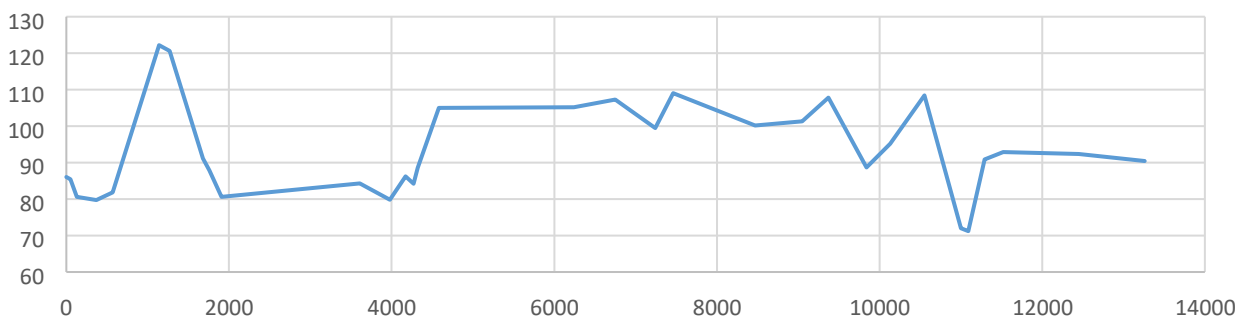
Strade asfaltate per 13,3 km (100%); piste ciclabili per 10,2 km (77%) Valutazione
del traffico dei veicoli e qualità delle strade sul percorso:

tipo strada	km	% dell'itinerario
Strade asfaltate a medio traffico	1,0	7,5%
Strade asfaltate a basso traffico	1,5	11,3%
Ciclabili, strade a traffico limitato, aree ciclopedonali	10,8	81,2%



In rosso, Walk of Peace; in blu, Walk of Peace Bike; in azzurro, variante WoP Bike

Profilo plani-altimetrico Plave-Solkan-Nova Gorica



Unità di misura in metri sugli assi altitudine e distanza

4. Tratto Šmartno-Monte Sabotino/Sabotin-Nova Gorica

I sopralluoghi svolti sul percorso confermano sostanzialmente il tracciato della tappa 7 individuata nella prima fase dello studio, fatta eccezione del tratto tra la rotonda di Gonjace sulla strada 402 e il monumento all'Indipendenza della Slovenia all'inizio della strada che porta al monte Sabotin. Dalla segnaletica presente sul posto si deduce che parte delle strade individuate nella prima stesura sono in realtà delle interpoderali private, comunque segnalate anche come strade a fondo cieco. Per evitare procedure burocratiche o dinieghi al passaggio, da Šmartno, dopo aver lo sterrato segnalato dalla rete ciclabile slovena che conduce a Gonjace, si è preferito deviare direttamente sulla strada 612 fino all'incrocio con la viabilità asfaltata che conduce al Monte Sabotin.

Il passaggio del confine tra Slovenia e Italia sul M. Sabotin avviene appena prima del Museo (realizzato sulla cima nella ex casermetta jugoslava della guardia confinaria), su un breve sterrato che congiunge il penultimo tornante della strada di accesso ad un altro tornante invece della strada militare in territorio italiano che conduce alla ex-casermetta della guardia confinaria in quota. La strada militare è aperta, ma ufficialmente non percorribile anche a piedi, anche se sul posto ci sono segnali direzionali escursionistici. Si deve verificare la possibilità al transito con le autorità locali e militari. Tale viabilità sarebbe l'unica possibile per una discesa veloce e sicura dal monte in bicicletta, altrimenti bisogna ritornare indietro e raggiungere le località di Podsabotin o Podsenica percorrendo delle buone strade sterrate che partano da quella di accesso al M. Sabotin e successivamente andare verso Solkan lungo la Strada 402 di Osimo.

Il passaggio per il borgo agricolo di San Mauro, proprietà privata, è autorizzato alle biciclette; la breve ex strada militare sterrata, privata, che da lì conduce al confine italo-sloveno è percorribile ma un po' malconcia. Subito dopo il confine inizia invece la rete di piste ciclabili realizzate dal GECT Gorizia a Gorizia, Nova Gorica e dintorni. Il passaggio sull'Isonzo avviene sul nuovo ponte ciclabile e si arriva a Solkan. Infine, a Nova Gorica, rispetto alla versione primaria, si utilizza la nuova pista ciclabile che fiancheggia Kolodvorska pot fino alla stazione ferroviaria Transalpina/Trg Evrope.

Dati tecnici del percorso (percorso supervisionato al 80%)

Lunghezza 17,2 km

Dislivello totale in salita: 414 m rilevato con GPS e verificato con il DTM Slovenia;

Dislivello totale in discesa: 584 m rilevato con GPS e verificato con il DTM Slovenia;

Pendenza media massima in salita:

9,9% per 970 metri su asfalto

9,1% per 330 metri su sterrato

Pendenza media massima in discesa

3,6% per 140 metri su sterrato

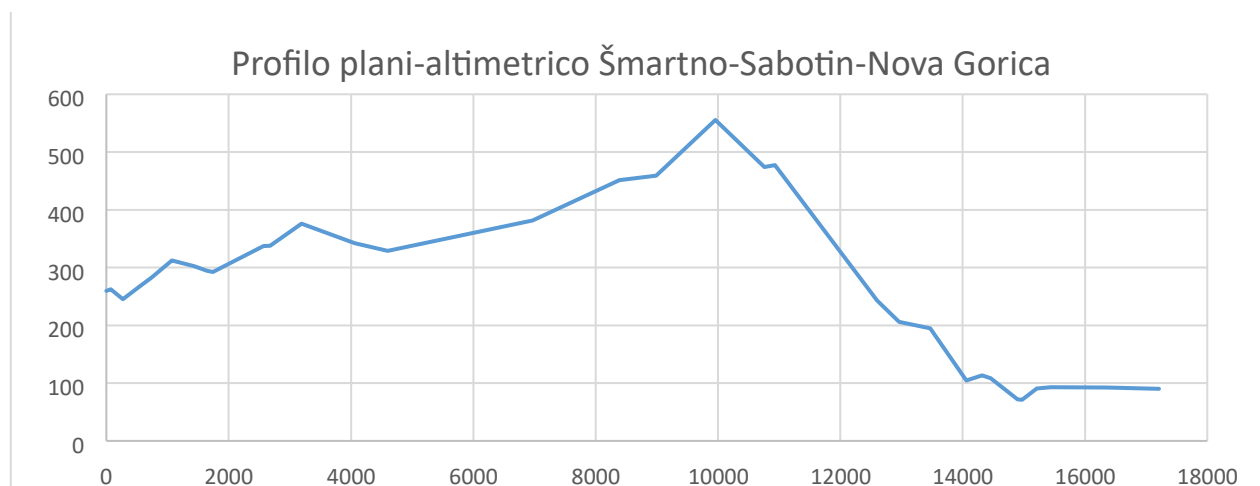
14,0% per 1670 metri su asfalto

Strade asfaltate per 15,9 km (92,5%); strade sterrate per 1,3 km (7,5%) Valutazione del traffico dei veicoli e qualità delle strade sul percorso:

tipo strada	km	% dell'itinerario
Strade asfaltate a medio traffico	1,8	10,5%
Strade asfaltate a basso traffico	9,8	57,0/
Ciclabili, strade a traffico limitato, aree ciclopedonali	4,3	25,0%
Sterrati di tipo forestale o agricolo, di media qualità	1,3	7,5%



In rosso, Walk of Peace; in blu, Walk of Peace Bike; in azzurro, variante WoP Bike



Unità di misura in metri sugli assi altitudine e distanza

5. Anello Gorizia-Nova Gorica

Il percorso ad anello tra le due città di confine (Tappa 8 del Walk of Peace Bike) rimane quasi invariato rispetto al tracciato indicato nel documento primario, salvo la variazione per Via degli Orzoni e Via Gen. Scodnik per evitare via Balilla, strada a senso unico. È stato in buona parte rilevato in precedenti recenti ricognizioni e rimane un percorso senza particolari difficoltà o limiti di accesso.

Si prevede però la variante al sentiero sulla cresta del Podgora-Calvario sulla sottostante strada Via delle Chiese Antiche, in quanto l'accesso alle Tre Croci è sbarrato per impedire il transito di veicoli. Inoltre lo stesso accesso è molto ripido e scivoloso in bicicletta: bisogna affrontarlo a piedi o con molta energia sui pedali.

Si attende inoltre la riapertura al transito ciclopeditone della Galleria Bombi sotto il Castello di Gorizia, prevista per la fine del 2025.

Ci sono diverse vie cittadine con medio e elevato traffico veicolare, quasi esclusivamente individuate a Gorizia e dintorni, per un totale di 11,2 km su 26 totali. Questo comporterà per i turisti un certo disagio a pedalare nel centro della città per la visita ai POI. Le due città sono piccole e ancora di più i rispettivi centri storici: forse è più agevole fare le visite a piedi...

Dati tecnici del percorso (percorso supervisionato al 100%)

Direzione traccia e misure: Nova Gorica-Piuma-Oslavia-Calvario-Piedimonte-Gorizia centro-Samostan Kostanjevica-Nova Gorica

Lunghezza 26 km

Dislivello totale in salita: 501 m rilevato con GPS e verificato con il DTM RAFVG e Slovenia;

Dislivello totale in discesa: 501 m rilevato con GPS e verificato con il DTM RAFVG e Slovenia;

Pendenza media massima in salita:

10,3% per 270 metri su asfalto

metri su sterrato

8,5% per 460 metri su asfalto

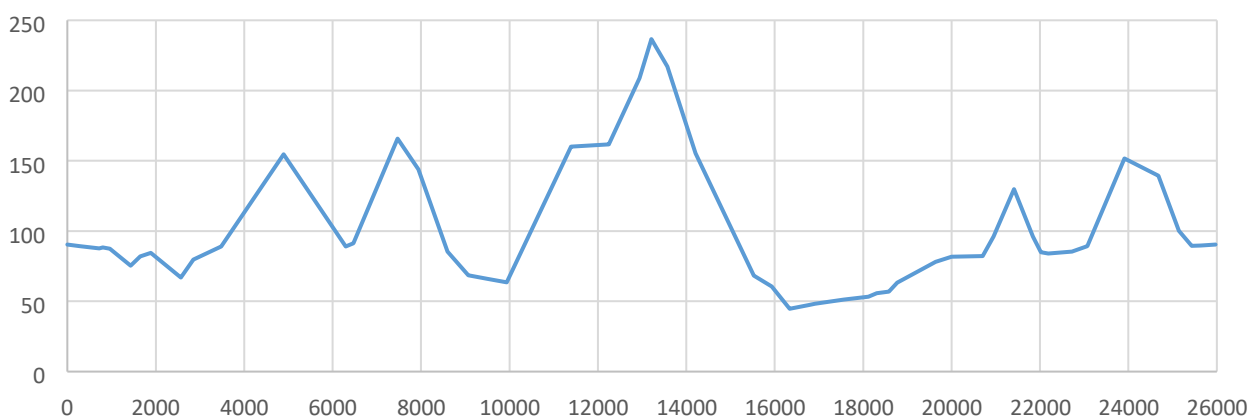
Pendenza media massima in discesa

9,6% per 640 metri su sterrato 7,5 % per 1000

Strade asfaltate per km 22,8 (87,8%); strade sterrate per 3,2 km (12,2%) Valutazione del traffico dei veicoli e qualità delle strade sul percorso:

tipo strada	km	% dell'itinerario
Strade asfaltate ad alto traffico	3,2	12,3%
Strade asfaltate a medio traffico	8,8	33,8%
Strade asfaltate a basso traffico	8,0	30,8%
Ciclabili, strade a traffico limitato, aree ciclopedonali	2,8	10,8%
Sterrati compatti, con dislivelli non impegnativi	0,4	1,5%
Sterrati di tipo forestale o agricolo, di media qualità	2,8	10,8%

profilo plani-altimetrico anello Gorizia - Nova Gorica



Unità di misura in metri sugli assi altitudine e distanza



In rosso, Walk of Peace; in blu, Walk of Peace Bike; in azzurro, variante WoP Bike

I TRATTI DEL CARSO

1. Tratto Gorizia-Monte San Michele-Monfalcone

Questo tratto riunisce le tappe nn. 9IT, 10IT e 11IT indicate nel documento primario del Walk of Peace Bike.

Sono state apportate alcuni cambiamenti e varianti rispetto alla versione precedente per risolvere alcune criticità legate al fondo degli sterrati carsici, alla pendenza dell'itinerario e alle limitazioni d'accesso. Si rappresentano di seguito:

- a Sagrado è stato cambiato il sottopassaggio della ferrovia di Valle dei Pini con quello di via Giuseppe Verdi, in quanto il primo è a senso unico e non permette il transito dell'itinerario in entrambe le direzioni, possibile invece sotto il secondo;
 - si segnala la strada asfaltata Gabria Inf.-San Michele del Carso in alternativa al sentiero CAI n. 71, poiché lo sterrato è alquanto sassoso, abbastanza ripido (10% di pendenza media) e quando è bagnato risulta piuttosto fangoso e scivoloso. Si riprende il percorso originale sulla carrareccia che porta al Brestovec;
 - tutte le 4 cime del Monte San Michele sono considerate Zona Sacra dal Ministero della Difesa e sono interdette alla circolazione di tutti i veicoli, bici comprese. I sentieri del Walk of Peace sono sbarrati con catenelle, anche se alcuni ciclisti le superano non legittimamente. Inoltre, circolare in bicicletta su sentieri trafficati di pedoni potrebbe comportare anche delle rimozioni da parte di questi ultimi. Qualora le Autorità competenti non acconsentissero il passaggio alle biciclette, si propone di approcciare la salita al M. S. Michele per la strada asfaltata da San Michele del Carso fino al Museo e poi anche in discesa fino a San Martino del Carso. Si tratta di una strada già ben frequentata dai ciclisti, ha uno scarso traffico meramente turistico, moderato in occasione dei giorni festivi;
 - si sostituisce un breve tratto di carrareccia ripida e sassosa che dal Lago di Doberdò saliva al M. Cosici/Košnik con un'altra carrareccia che sale più dolcemente ed è più ampia;
 - analogamente si sostituisce il tratto finale di sentiero che conduce alla Rocca di Monfalcone, con fondo sconnesso e sassoso nonché frequentato da pedoni, con una carrareccia più larga e con fondo migliore.
- Tutte le deviazioni proposte sono brevi e non comportano un cambiamento della narrativa del percorso oppure l'esclusione di POI precedentemente toccati.

Da Monfalcone si può prolungare il percorso fino a Malchina/Sistiana lungo il tracciato del Walk of Peace Bike (ulteriori 16,5 km e 520 m di dislivello) per congiungersi al tratto proveniente dalla Slovenia, ma questo renderebbe questo percorso complessivamente alquanto faticoso e per soli ciclisti allenati. In alternativa, si può seguire la traccia della Ciclovía regionale del Mare Adriatico FVG 2 lungo la costa fino a Sistiana (12,5 km e 80 m di dislivello in salita) e poi risalire verso Malchina.

Dati tecnici del percorso (percorso supervisionato al 100%)

Direzione traccia e misure: Nova Gorica-Gorizia-Gabria-M. S. Michele-Lago Doberdò-Monfalcone

Lunghezza 44,1 km

Dislivello totale in salita: 583 m rilevato con GPS e verificato con il DTM del Friuli Venezia Giulia;

Dislivello totale in discesa: 674 m rilevato con GPS e verificato con il DTM del Friuli Venezia Giulia

Pendenza media massima in salita:

Pendenza media massima in discesa

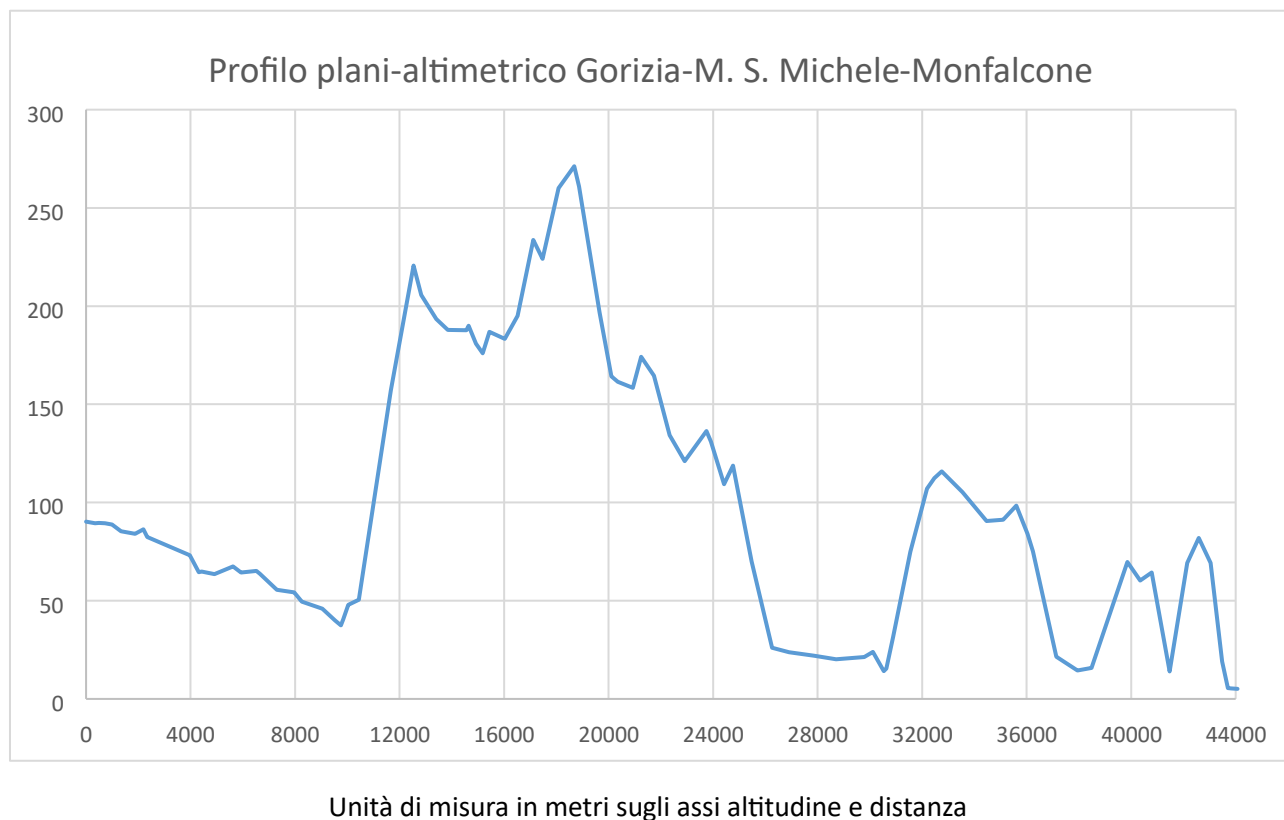
8,7% per 1230 metri su asfalto

11,4% per 440 metri su sterrato 8,3% per 670 metri

su sterrato 7,2% per 450 metri su asfalto

Strade asfaltate per km 27,5 (62,4%); strade sterrate per 16,6 km (37,6%) Valutazione del traffico dei veicoli e qualità delle strade sul percorso:

tipo strada	km	% dell'itinerario
Strade asfaltate ad alto traffico	1,8	4,1%
Strade asfaltate a medio traffico	3,9	8,8%
Strade asfaltate a basso traffico	14,4	32,7%
Ciclabili, strade a traffico limitato, aree ciclopedonali	7,4	16,8%
Sterrati di buona qualità, pianeggianti	1,0	2,3%
Sterrati compatti, con dislivelli non impegnativi	8,8	19,9%
Sterrati di tipo forestale o agricolo, di media qualità	6,8	15,4%





In rosso, Walk of Peace; in blu, Walk of Peace Bike; in azzurro, variante WoP Bike

2. Tratto Nova Gorica – Cerje - Komen – Malchina

Questo tratto riunisce le tappe nn. 9SI, 10SI e 11SI del Walk of Peace Bike indicate nel documento primario. Sul punto di arrivo della tratta non ci sono molti servizi per i turisti ma a meno di 3 km da Malchina c'è Sistiana, nota località turistica con diversi alberghi, ristoranti, negozi di bici, intermodalità Treno+Bici e Bici+Barca, altri servizi.

A seguito della ricognizione sul tracciato, si rileva che vi sono diverse limitazioni e/o segnalazioni sugli sterrati e possono ostacolare il passaggio delle biciclette. Di seguito quelle presenti sul posto:

- Lo sterrato tra Sveti Ot e Bukovica è una strada forestale per la quale si indica il passaggio a propria responsabilità. Apparentemente però non ci sono pericoli di sorta. Alle prime case di Bukovica, è segnalato il divieto di accesso ai veicoli motorizzati, esclusi quelli dei frontisti. Verificare la transitabilità alle biciclette.
- Gli sterrati individuati sui versanti e sulla cresta del Fajti Hrib fino a Cerje hanno l'accesso limitato ai soli frontisti e ai mezzi forestali/antincendio, ma sono le uniche vie percorribili adeguatamente per raggiungere la torre di Cerje. Va indagata la possibilità di accedere a tale viabilità con le biciclette. In alternativa alla salita su sterrato, c'è la strada asfaltata panoramica che parte da Renški Podkrai e sale sul Fajti Hrib, incrociando il Walk of Peace Bike quasi sulla cresta.

Gli altri sterrati non presentano all'inizio cartelli di limitazione all'accesso, ma va indagata la proprietà delle strade: molto probabilmente in parte sono interpoderali private.

Dati tecnici del percorso (percorso supervisionato al 600%) Vinišče

Direzione traccia e misure: Nova Gorica-Cerje-Komen-Malchina

Lunghezza 47 km

Dislivello totale in salita: 766 m rilevato con GPS e verificato con il DTM Slovenia;

Dislivello totale in discesa: 678 m rilevato con GPS e verificato con il DTM Slovenia

Pendenza media massima in salita:

8,4% per 440 metri su asfalto

% per 520 metri su sterrato

Pendenza media massima in discesa

6,4% per 760 metri su sterrato 15,6

8,8% per 760 metri su asfalto

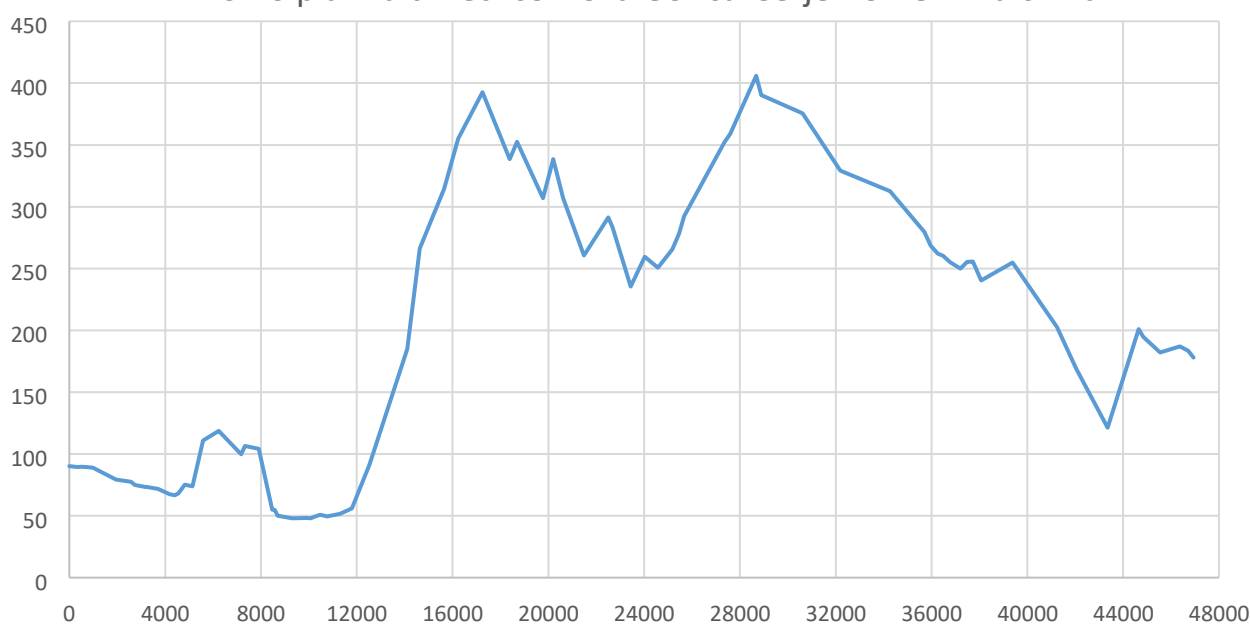
Strade asfaltate per km 25,5 (54,3%); strade sterrate per 21,5 km (45,7%)

Valutazione del traffico dei veicoli e qualità delle strade sul percorso:

tipo strada	km	% dell'itinerario
Strade asfaltate ad alto traffico		
Strade asfaltate a medio traffico	3,9	8,4%
Strade asfaltate a basso traffico	16,0	34,0%

Ciclabili, strade a traffico limitato, aree ciclopedonali	5,6	11,9%
Sterrati di buona qualità, pianeggianti	3,1	6,6%
Sterrati compatti, con dislivelli non impegnativi	18,4	39,1%
Sterrati di tipo forestale o agricolo, di media qualità		
Sentieri, single track, strade forestali sconnesse		

Profilo plani-altimetrico Nova Gorica-Cerje-Komen-Malchina



Unità di misura in metri sugli assi altitudine e distanza





Il progetto WALKOFPEACE+ è co-finanziato dall'Unione europea nell'ambito del Programma Interreg VI-A Italia-Slovenia.
Projekt WALKOFPEACE+ sofinancira Evropska unija v okviru Programa Interreg VI-A Italija-Slovenija.

www.ita-slo.eu/walk-of-peace

In rosso, Walk of Peace; in blu, Walk of Peace Bike; in azzurro, variante WoP Bike

3. Tratto Monfalcone – Malchina - Santa Croce - Trieste

Questo tratto riunisce le tappe nn. 12IT, 13 e 14 del Walk of Peace Bike indicate nel documento primario dello studio. La parte della tappa 14 relativa al percorso cittadino in Trieste è però stata scorporata in una tratta a parte.

Non ci sono sostanziali variazioni rispetto alle tappe disegnate nel documento primario, ma si sono dovute applicare alcune deviazioni per effetto dei sensi unici nei centri abitati e si dovrà verificare la possibilità di transitare su taluni sterrati.

Ci sono infatti alcune strade del Carso con vincoli forestali e idrogeologici di accesso (ex legge regionale FVG n. 15/1991), ma riguardano esclusivamente i mezzi a motore, anche se taluni proprietari frontisti non gradiscono nemmeno il passaggio di estranei in bicicletta. Va verificata di volta in volta l'accessibilità agli sterrati, anche senza la presenza di divieti specifici.

Sul sentiero CAI n. 3, tra Malchina e Precenicco Inferiore, il verde ai lati del percorso non viene sfalcato e mantenuto periodicamente. Ci possono essere ramaglie che ostruiscono il passaggio in taluni punti.

I cambiamenti di percorso dovuti ai sensi unici sono stati eseguiti ad Aurisina Stazione c/o Ospedale ex Sanatorio, nel centro storico di Aurisina e nel rione di Roiano a Trieste presso la stazione ferroviaria. I nuovi percorsi utilizzano ora strade a doppio senso.

Per chi non vuole affrontare in bici i sassosi sentieri carsici di Monfalcone, del Flondar e dell'Ermada oppure da Monfalcone si vuole raggiungere Sistiana per godere della bellezza del luogo e magari per un tuffo nella sua splendida baia, si propone in questo contesto di percorrere un percorso alternativo lungo la ciclovie del Mare Adriatico FVG 2 fino a Sistiana (12,7 km e 80 m di dislivello in salita) e poi raggiungere Malchina su strade poco trafficate (complessivamente 15,6 km e 180 m di dislivello in salita).

Dati tecnici del percorso (percorso supervisionato al 60%)

Direzione traccia e misure: Monfalcone-Malchina-Santa Croce-Trieste

Lunghezza 41,8 km

Dislivello totale in salita: 815 m rilevato con GPS e verificato con il DTM Regione FVG;

Dislivello totale in discesa: 817 m rilevato con GPS e verificato con il DTM Regione FVG

Pendenza media massima in salita:

10,0% per 470 metri su asfalto

% per 210 metri su sterrato

Pendenza media massima in discesa

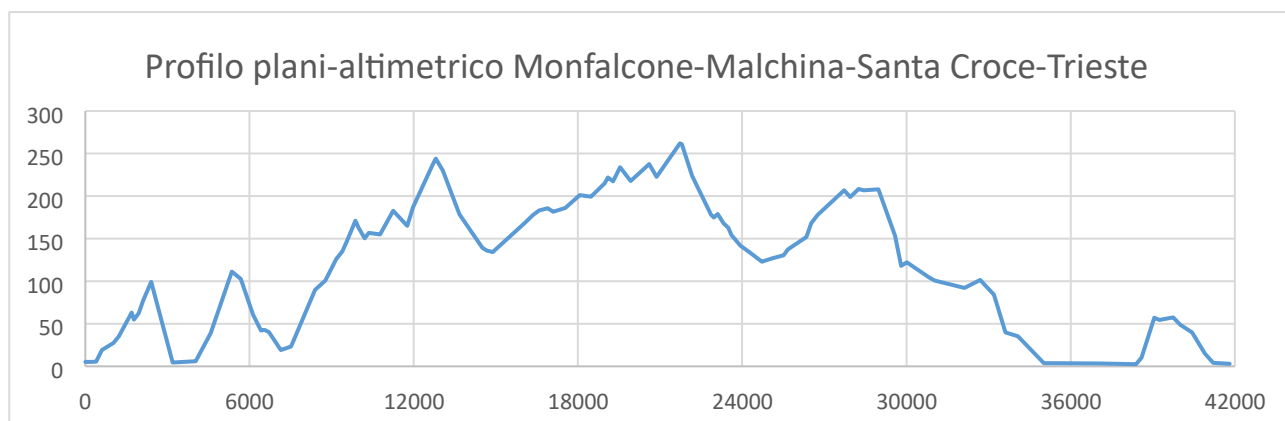
12,1% per 780 metri su sterrato 10,4

15,5% per 230 metri su asfalto

Strade asfaltate per km 24,0 (57,4%); strade sterrate per 17,8 km (42,6%) Valutazione del traffico dei veicoli e qualità delle strade sul percorso:

tipo strada	km	% dell'itinerario
Strade asfaltate ad alto traffico	6,4	15,3%
Strade asfaltate a medio traffico	1,1	2,6%

Strade asfaltate a basso traffico	10,7	25,6%
Ciclabili, strade a traffico limitato, aree ciclopedonali	5,8	13,9%
Sterrati di buona qualità, pianeggianti	0,8	1,9%
Sterrati compatti, con dislivelli non impegnativi	11,1	26,6%
Sterrati di tipo forestale o agricolo, di media qualità	5,9	14,1%



Unità di misura in metri sugli assi altitudine e distanza



In rosso, Walk of Peace; in blu, Walk of Peace Bike; in azzurro, variante WoP Bike

4. Anello di Štanjel

L'anello non fa parte del percorso originale del Walk of Peace ed è stato aggiunto per raggiungere il locale POI "cimitero di guerra A.U." ma soprattutto per permettere la visita a questo caratteristico e interessante paese, ricco di storia e arte.

Percorso con piccole ondulazioni e in gran parte su strade asfaltate perché mancano sostanzialmente gli sterrati in buone condizioni e a transito autorizzato.

All'andata, da Komen a Štanjel si procede direttamente lungo la strada 614, non tanto trafficata; il ritorno avviene in parte su strade locali non trafficate e sterrati in buone condizioni, attraversando i paesi di Hruševica, Tupelce, Kobjeglava, Gabrovica pri Komnu, fino a ritornare a Komen.

Dati tecnici del percorso (percorso non supervisionato)

Direzione traccia e misure: Komen-Tomacevica-Štanjel-Kobjeglava-Komen

Lunghezza 19,4 km

Dislivello totale in salita: 295 m verificato con il DTM Slovenia;

Dislivello totale in discesa: 295 m verificato con il DTM Slovenia

Pendenza media massima in salita:

7,4% per 490 metri su asfalto

per 9100,8 metri su sterrato

Pendenza media massima in discesa

3,8% per 420 metri su sterrato 3,7%

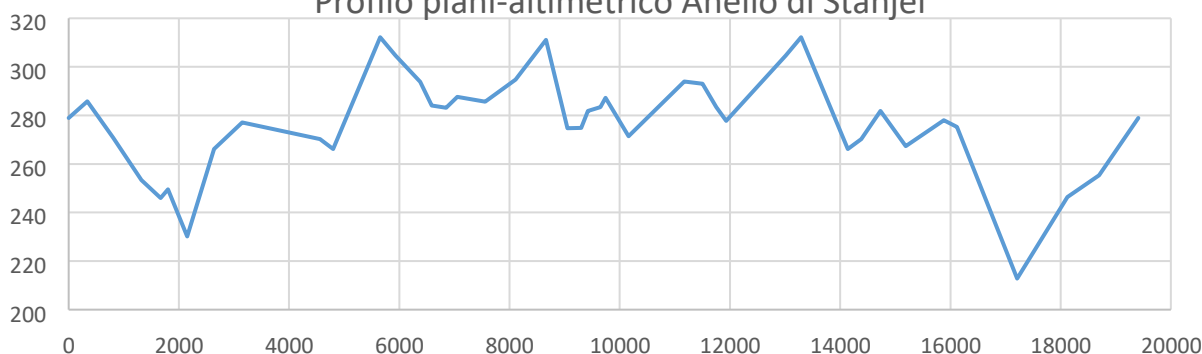
9,3% per 390 metri su asfalto

Strade asfaltate per km 16,5 (85%); strade sterrate per 2,9 km (15%) Valutazione

del traffico dei veicoli e qualità delle strade sul percorso:

tipo strada	km	% dell'itinerario
Strade asfaltate ad alto traffico	0,8	4,1%
Strade asfaltate a medio traffico	9,6	49,5%
Strade asfaltate a basso traffico	6,0	30,9%
Ciclabili, strade a traffico limitato, aree ciclopeditoni	0,1	0,5%
Sterrati di buona qualità, pianeggianti	1,5	7,7%
Sterrati compatti, con dislivelli non impegnativi	1,4	7,2%

Profilo plani-altimetrico Anello di Štanjel



Unità di misura in metri sugli assi altitudine e distanza



In rosso, Walk of Peace; in blu, Walk of Peace Bike; in azzurro, variante WoP Bike

5. Anello di Trieste

Le ragioni per cui si preferisce proporre un tratto apposito per visitare i POI indicati per Trieste nel documento primario sono le seguenti:

- Trieste non è una città agevole per l'uso della bicicletta, soprattutto a causa del traffico, della scarsa scorrevolezza delle vie cittadine spesso interrotte da semafori e attraversamenti vari, della mancanza sostanziale di piste ciclabili e della pendenza di alcune strade del centro. Dopo tante pedalate all'aria aperta, sugli sterrati naturali e sulle strade silenziose, per un amante della MTB è abbastanza sgradevole affrontare il traffico cittadino, anche solo per raggiungere la propria meta di giornata (albergo, casa, stazione, ecc.). Conviene concludere l'esperienza in bici all'arrivo in città (preferibilmente presso la stazione ferroviaria per un eventuale rientro immediato a casa) e riprendere il percorso cittadino in un secondo momento, con spirito diverso.
- I diversi e interessanti POI toccati dal Walk of Peace all'interno di Trieste meritano una visita approfondita, impossibile da fare al termine una tappa abbastanza impegnativa: la stanchezza e la mancanza di tempo non si abbinano bene al turismo culturale e storico.
- Il percorso cittadino proposto è piuttosto breve: dal punto di vista ciclistico, è meramente essenziale a congiungere i POI indicati nel progetto Walk of Peace Bike, ai quali sono stati aggiunti altri tre punti importanti per le vicende triestine nella Grande Guerra. Trieste offre però innumerevoli attrazioni turistiche: chiunque volesse approcciare il giro tematico indicato, molto

probabilmente lo modificherà a piacere per compiere ulteriori visite ai POI di personale interesse.

Rispetto all'itinerario previsto nella prima fase dello studio, sono state apportate le seguenti modifiche:

- La partenza e arrivo del WoP Bike sono ora fissate in Piazza Libertà c/o la stazione FS di Trieste e non in piazza Unità d'Italia;
- Si passa davanti al molo Audace e si continua brevemente fino alla statua di bronzo delle "ragazze di Trieste e a quella vicina di Nazario Sauro (POI aggiunti) per poi entrare in Piazza Unità;
- Al Colle di San Giusto non si sale più per via del Monte e via Capitolina, ma lungo per le storiche viuzze di Città Vecchia che hanno pochissimo traffico, sono molto caratteristiche ma abbastanza pendenti: Via Donata, via delle Monache, via del Castello.
- si aggiunge il POI dell'Armeria del Castello di San Giusto che contiene anche reperti bellici della Prima Guerra Mondiale;
- Di ritorno dal Museo della Pace De Henriquez si percorrerà la nuova ciclabile disegnata lungo l'intero viale D'Annunzio e Via Raffineria per arrivare in Largo Barriera Vecchia e Corso Italia.

Dati tecnici del percorso (percorso supervisionato al 100%)

Direzione traccia e misure: Stazione FS-Piazza Unità-Castello S. Giusto-Museo Henriquez-P.za Oberdan Stazione ferroviaria

Lunghezza 9 km

Dislivello totale in salita: 125 m verificato con il DTM Regione FVG;

Dislivello totale in discesa: 125 m verificato con il DTM Regione FVG

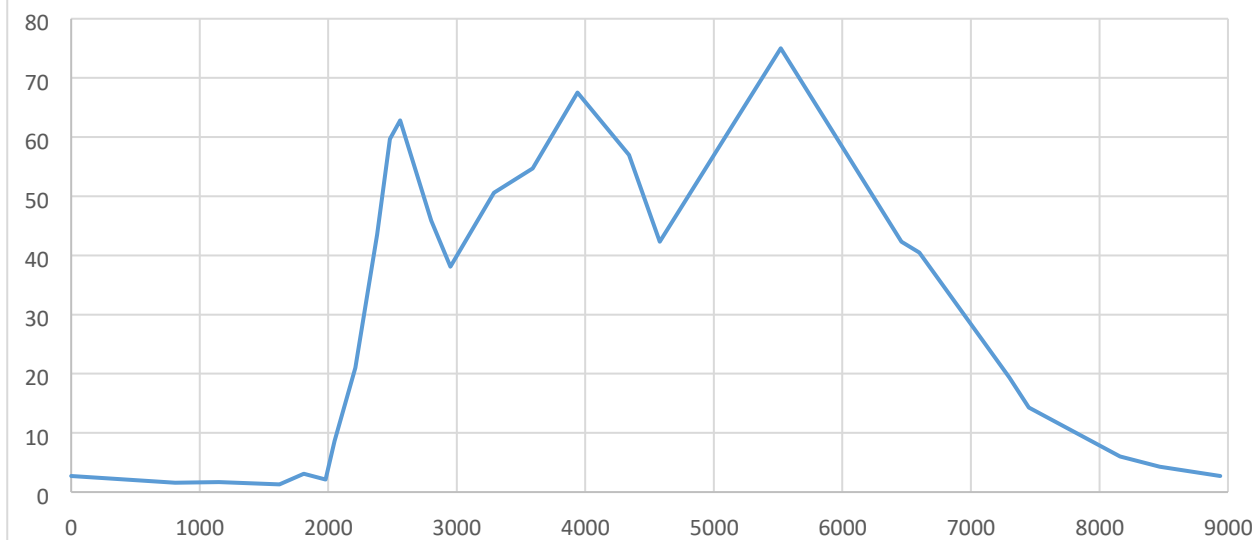
Pendenza media massima in salita: Pendenza media massima in discesa 16,2%
per 100 metri su asfalto 7,0% per 240 metri su asfalto

Strade asfaltate per km 9 (100%)

Valutazione del traffico dei veicoli e qualità delle strade sul percorso:

tipo strada	km	% dell'itinerario
Strade asfaltate ad alto traffico	3,5	38,9%
Strade asfaltate a medio traffico	2,4	26,7%
Strade asfaltate a basso traffico	0,4	4,4%
Ciclabili, strade a traffico limitato, aree ciclopedonali	2,7	30,0%

Profilo plani-altimetrico Anello di Trieste



Unità di misura in metri sugli assi altitudine e distanza



In rosso, Walk of Peace; in blu, Walk of Peace Bike

TRATTI DELLE VALLI DEL NATISONE

Una particolare analisi di questa appendice del Walk of Peace Bike ha permesso di comprendere che **un buon ciclista in MTB o in E-MTB può compiere l'intero itinerario ad anello abbastanza agevolmente in sole 3 tappe**, invece delle 6 previste per i camminatori. Bisogna inoltre considerare che moltissimi ciclisti amatoriali percorrono in giornata le salite e le relative discese del Matajur e del Kolovrat, con vari tipi di biciclette, partendo sia dall'Italia, sia dalla Slovenia.

Essendo l'anello un percorso sostanzialmente circolare, **non è fondamentale raggiungere Kobarid per la partenza, ma si può iniziare il giro in bicicletta anche da Cividale o da Tolmin**, luoghi facilmente raggiungibili da singoli e dai gruppi con i mezzi propri o con quelli intermodali. Inoltre, anche in quelle cittadine ci sono sufficienti alloggi e servizi per i ciclisti per approcciare alla partenza.

L'itinerario nel suo insieme è parecchio impegnativo dal punto di vista fisico e della tecnica ciclistica. Non è quindi un percorso turistico nel senso più classico, ma piuttosto un **percorso sportivo con attrazioni**

turistiche, naturalistiche e storiche, che però non permette di concentrarsi molto su questi aspetti. Infatti, il ciclista non può permettersi distrazioni mentre scende velocemente da una montagna lungo una qualunque strada: c'è il grosso rischio di impattare contro un'auto, di uscire di strada, di cadere o di subire altri incidenti possibili; allo stesso modo, mentre affronta in bici una salita impegnativa, fermarsi spesso qua e là per fare foto o visitare siti spezza il ritmo della pedalata, si fa fatica a riprenderlo e si allungano notevolmente i tempi di salita.

Pur essendo stato pianificato per esser percorribile in entrambe le direzioni, per ragioni di opportunità ciclistica (salite meno impegnative e discese più lunghe) questo itinerario conviene svolgerlo in senso antiorario, sia partendo da Cividale, sia da Kobarid o Tolmin. Ovviamente le tratte da Kobarid e Tolmin comportano percorrere la salita al Kolovrat e saranno un po' più lunghe e impegnative. Di seguito si presentano le lunghezze e i dislivelli delle possibili tappe lungo l'Anello:

Anello partendo da Cividale	Lunghezza	Dislivello salita	Dislivello discesa
Cividale-rif. Solarie	34,2 km	1.135 m	332 m
Rif. Solarie-Livek-Rif. Pelizzo	22,7 km	1.042 m	661 m
Rif. Pelizzo-Cividale	25,9 km	93 m	1.277 m
Totali	82,8 km	2.270 m	2.270 m
Anello partendo da Kobarid			
Kobarid-Livek- Rif. Pelizzo	20,8 km	1.295 m	213
Rif. Pelizzo-Cividale	25,9 km	93 m	1.277
Cividale-Kolovrat-Livek-Kobarid	51,5 km	1.412 m	1.310
Totali	98,2 km	2.800 m	2.800 m
Anello partendo da Tolmin			
Tolmin-passo Solarie-Livek	23,5 km	1.014 m	514 m
Livek-Rif. Pelizzo-Cividale	39,0 km	894 m	1.453 m
Cividale-Passo Solarie-Tolmin	48,9 km	1.218 m	1.159 m
Totali	111,4 km	3.126 m	3.126 m

È anche possibile percorrere l'anello anche con altri tipi di biciclette dotate di rapporti adatti (bici da corsa, bici trekking, gravel) e ovviamente bisogna essere ben allenati.

L'anello si svolge per l'80% in territorio italiano, nelle Valli del Natisone. A causa di localizzati problemi di carattere idrogeologico, delle pendenze spesso eccessive, sia in salita, sia in discesa, e della scarsa manutenzione dei sentieri e delle strade forestali in quel territorio, **non si può garantire l'utilizzo alle**

biciclette su molti sterrati che fanno invece parte del Walk of Peace a piedi. In particolar modo, la salita al Matajur in MTB su sterrato è possibile solo dal versante sloveno del monte.

Nei punti tappa di questo itinerario non c'è grande disponibilità di posti letto e di servizi per accogliere grandi numeri di cicloviatori (Rifugio Pelizzo 24 posti letto e Rifugio Solarie 18 posti letto); inoltre bisogna condividere gli spazi con altri turisti. È un itinerario per persone abituate non solo alla fatica, ma anche agli accomodamenti un po' spartani e al rischio di imprevisti di ogni genere, anche legati al maltempo che in tale area si può manifestare improvvisamente e con notevole intensità. Quindi percorrere l'anello senza essersi preventivamente informati sul meteo, sulla disponibilità e sulla qualità dei posti letto potrebbe mettere a rischio l'esperienza ciclistica. Lungo la strada ci sono anche altre opportunità di sosta, seppur limitate, sia in Italia che in Slovenia, ma questo comporta aggiungere o togliere distanze alle tratte giornaliere qui rappresentate: sono valutazioni che ogni ciclista dovrà fare in base alle proprie energie e capacità ciclistiche. **L'esiguo numero di posti letto disponibili e di altri servizi sul percorso sarà un forte limite allo sviluppo cicloturistico dell'anello nel suo complesso.**



1. Tratto Cividale-Castelmonte-Rif. Solarie

Questo tratto riunisce le tappe nn. K-C 2, K-C 3 e parte della tappa K-C 4 del Walk of Peace Bike, indicate nel documento primario.

Rispetto al percorso precedentemente individuato sono state apportate le seguenti modifiche:

- La partenza della tappa è stata individuata presso il parcheggio di fronte alla Stazione ferroviaria di Cividale, per permettere ai ciclisti di arrivare, parcheggiare l'auto e prepararsi alla partenza in quell'area di lunga sosta e/o in quelle adiacenti alla stazione oppure di arrivare in treno con la bici al seguito;
- è stato tolto il tratto in sterrato che dalla chiesetta di S. Volfango scende al bivio per località Scale perché la strada è chiusa da una sbarra metallica, chiaro indice di proprietà privata. Si prosegue sulla strada immediatamente sottostante.
- si conclude la tappa al Rif. Casoni Solarie, senza salire al Museo all'Aperto del Kolovrat, inserito nella tappa successiva.

Non sono stati rilevati ulteriori problemi di accesso agli sterrati e limitazioni/pericoli di sorta sulle strade individuate per il transito delle biciclette.

Dati tecnici del percorso (percorso supervisionato al 100%)

Direzione traccia e misure: Cividale-Castelmonte Tribil superiore-Rif. Solarie

Lunghezza 34,2 km

Dislivello totale in salita: 1.134 m rilevato con GPS e verificato con il DTM Regione FVG; **Dislivello totale in discesa: 332 m** rilevato con GPS e verificato con il DTM Regione FVG

Pendenza media massima in salita: Pendenza media massima in discesa
9,1% per 1.440 metri su asfalto 9,7% per 420 metri su sterrato 8,1
% per 940 metri su sterrato 7,7% per 4600 metri su asfalto

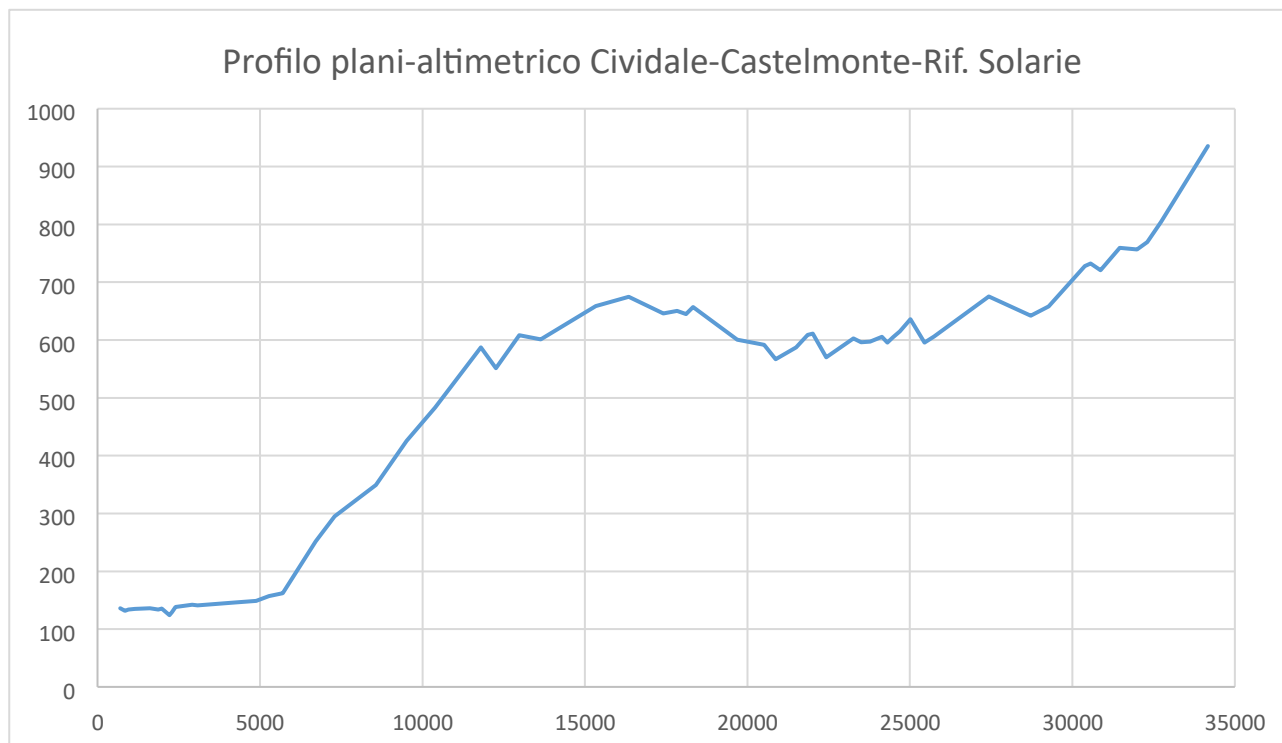
Strade asfaltate per km 26,1 (76,3%); strade sterrate per 8,1 km (23,7%)

Valutazione del traffico dei veicoli e qualità delle strade sul percorso:

tipo strada	km	% dell'itinerario
Strade asfaltate ad alto traffico	1,1	3,2%
Strade asfaltate a medio traffico	0,5	1,5%
Strade asfaltate a basso traffico	23,5	68,7%
Ciclabili, strade a traffico limitato, aree ciclopedonali	1,0	2,9%
Sterrati di buona qualità, pianeggianti	2,7	7,9%
Sterrati compatti, con dislivelli non impegnativi	4,4	12,9%
Sterrati di tipo forestale o agricolo, di media qualità	1,0	2,9%



In rosso, Walk of Peace; in blu, Walk of Peace Bike



Unità di misura in metri sugli assi altitudine e distanza

2. Tratto Rif. Solarie-Kolovrat-Livek

Come già detto in precedenza, **questo breve tratto è il pezzo di strada più strategico del Walk of Peace Bike**. La cresta del m. Kolovrat permette di accedere ai percorsi dell'Alto e Medio Isonzo e a quelli delle Valli del Natisone, semplicemente spostandosi a Livek o al Passo Solarie. Per questo motivo bisognerà prestare attenzione alle condizioni della sua strada e alla sua percorribilità: una interruzione prolungata può rendere il Walk of Peace Bike molto meno frequentabile.

Essendo breve, non è un tratto che può essere presentato ai turisti come singola escursione, ma deve essere combinato ai tratti che da esso dipartono per rendere la giornata a pedali piena di soddisfazione.

Dati tecnici del percorso (percorso supervisionato al 40%)

Direzione traccia e misure: Rif. Solarie-Museo all'aperto Kolovrat-Livek

Lunghezza 9,6 km

Dislivello totale in salita: 241 m verificato con il DTM Slovenia;

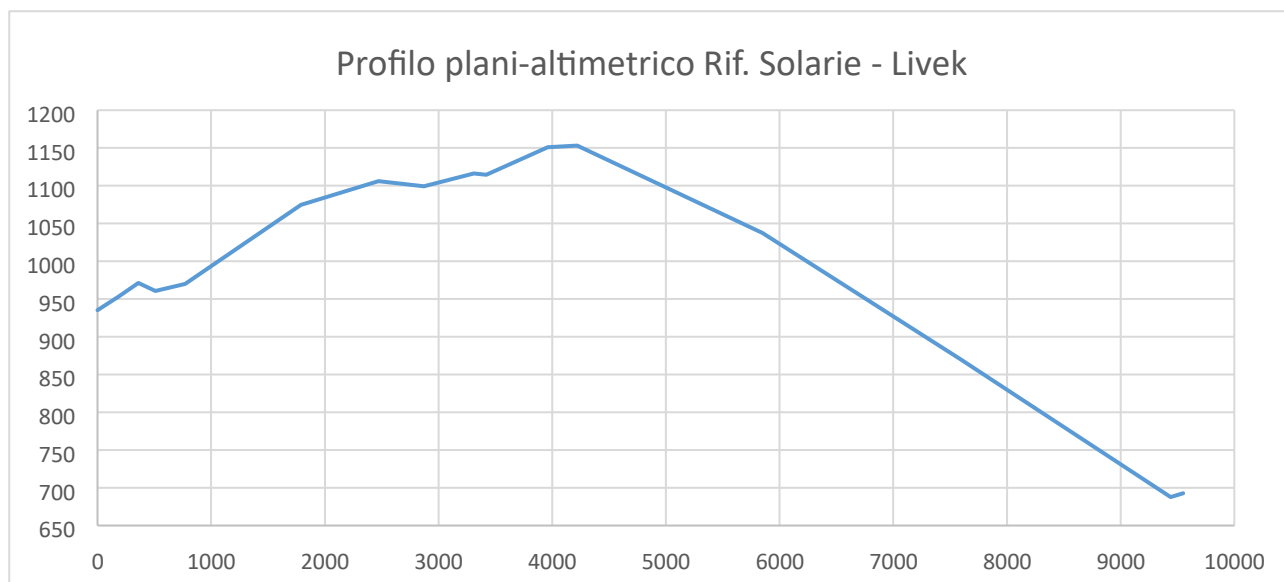
Dislivello totale in discesa: 486 m verificato con il DTM Regione FVG

Pendenza media massima in salita: Pendenza media massima in discesa 10,3% per 1.020 metri su asfalto 9,9% per 1.850 metri su asfalto

Strade asfaltate per km 9,6 (100%)

Valutazione del traffico dei veicoli e qualità delle strade sul percorso:

tipo strada	km	% dell'itinerario
Strade asfaltate a basso traffico	9,6	100%



Unità di misura in metri sugli assi altitudine e distanza



In rosso, Walk of Peace; in blu, Walk of Peace Bike

3. Tratto Livek – Rif. Pelizzo/Matajur

Questo tratto è la tappa K-C 6 del Walk of Peace Bike, indicata nel documento primario, escludendo la salita/discesa Livek-Kobarid già analizzata nelle tratte del Medio Isonzo.

Rispetto alla traccia bike presentata nello studio primario non ci sono osservazioni di merito né variazioni. Da segnalare su questo percorso la deviazione (3,5 km) per la visita al villaggio di Jevšček, dove si conservano cimeli e ambienti della Grande Guerra legati alle vicende del tenente Ervin Rommel e la caratteristica Nježna Hiša, antica casa di pastori e contadini. (non eseguiti rilievi plani-altimetrici per brevità del percorso)

Si è invece aggiunto il percorso per MTBikers esperti che utilizza la vecchia strada militare che partiva da Livek verso gli alpeggi sottostanti il M. Matajur. La strada militare, in discrete condizioni di percorribilità, dapprima asfaltata poi sterrato di ghiaia e sassi compatto, sale con una pendenza pressoché costante del 7,5% per poco più di 8 km. Arriva presso le cime sottostanti al Matajur (Mrzli vhr, Srednji vhr) e prosegue su sentiero sassoso e inciso dalle piogge lungo il versante N-E, con pendenze superiori al 15%. Si arriva così alla sella tra il M. della Colonna e il Matajur, q. 1531 m, da dove inizia un altro sentiero che scende a Malghe Mersino e poi porta alla Dom na Matajuri a q.1550. Da qui si può salire alla cima del monte, ma difficilmente si può farlo in sella alla bici, servirà scendere e spingere.

Dalla Dom na Matajura si può arrivare in breve al sentiero che proviene dalla cima del monte verso il rif. Pelizzo in MTB, ma questo tratto in bici è solamente per discesisti molto esperti (pendenze prossime al 20%), in quanto è molto ripido, tortuoso, accidentato e su sentiero stretto, sassoso e inciso dalle piogge.

Si rammenta che il sentiero Rif. Pelizzo-Cima Matajur è sempre molto frequentato da persone a piedi, anche bambini, alle quali i ciclisti possono dare fastidio o metterli in pericolo d'impatto. Ho potuto constatare personalmente che giovani e adulti sportivi si avventurano con la bici a mano in salita lungo questo sentiero, in quanto ci sono pochissimi spezzoni di percorso pedalabili. Compiono tale fatica per poi lanciarsi anche lungo la discesa downhill-gravity "Matadown", di cui si parla nel tratto Rif. Pelizzo-Cividale.

Mentre la salita al rifugio Pelizzo su strada è un itinerario sicuramente impegnativo, ma fattibile per un cicloturista allenato con bici muscolare o elettrica, **si sconsiglia di segnalare l'itinerario alternativo in MTB in chiave prettamente turistica: è in realtà un esercizio sportivo per esperti MTBikers, dotati di resistenza, ottima tecnica e biciclette molto performanti.**

Non sono stati rilevati ulteriori problemi di accesso agli sterrati e limitazioni/pericoli di sorta sulle strade individuate per il transito delle biciclette.



Dati tecnici del percorso (percorso supervisionato al 100%)

Direzione traccia e misure: Livek-Cepletischis-Montemaggiore-Rif. Pelizzo

Lunghezza 13,2 km

Dislivello totale in salita: 802 m rilevato con GPS e verificato con il DTM Regione FVG;

Dislivello totale in discesa: 176 m rilevato con GPS e verificato con il DTM Regione FVG

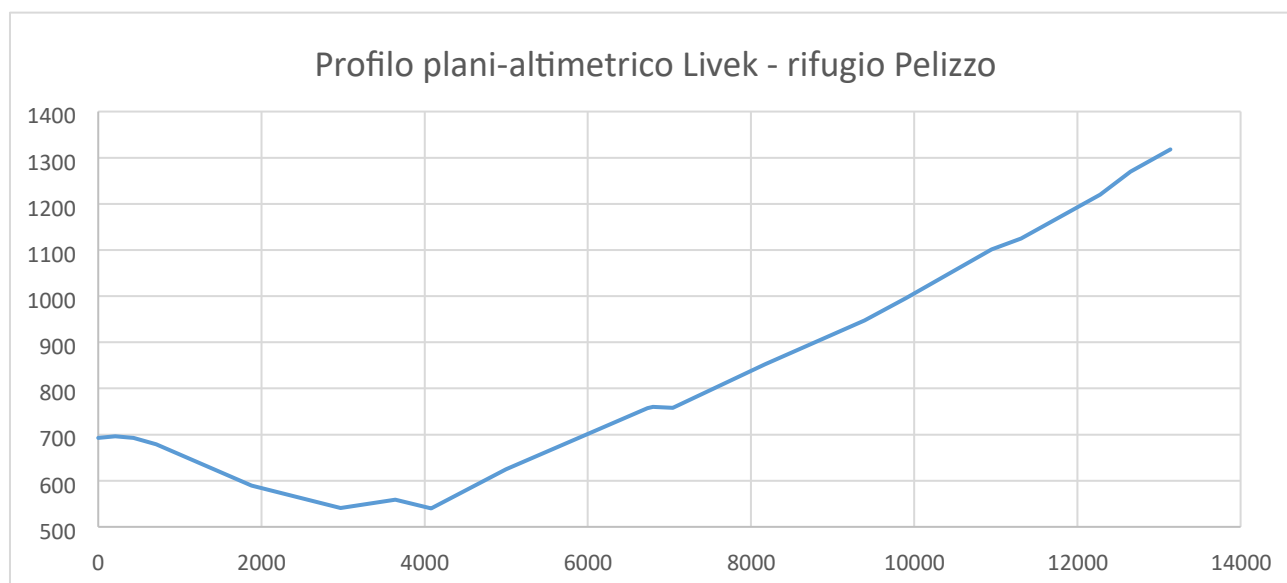
Pendenza media massima in salita: Pendenza media massima in discesa 13,5%
per 370 metri su asfalto 7,7% per 1.170 metri su asfalto

Pendenza media tratto Cepletischis-rif. Pelizzo: 8,6% per 9,1 km

Strade asfaltate per km 13,2 (100%)

Valutazione del traffico dei veicoli e qualità delle strade sul percorso:

tipo strada	km	% dell'itinerario
Strade asfaltate a basso traffico	13,2	100%



Unità di misura in metri sugli assi altitudine e distanza



In rosso, Walk of Peace; in blu, Walk of Peace Bike; in verde percorso MTB WoP per esperti

4. Tratto Rif. Pelizzo/Matajur - Cividale

Questo tratto riunisce la tappa K-C 5 e parte della tappa K-C 4 del Walk of Peace Bike, indicate nel documento primario.

Il percorso viene qui descritto in discesa, in quanto tratto finale dell'anello con partenza da Cividale. Rispetto al percorso precedentemente individuato è stata tolta la salita al Monte dei Bovi, in quanto si presenta al termine della discesa e a pochissimi km dall'arrivo. Questa situazione non è molto congegnale per i muscoli dei ciclisti perché si fa molta più fatica a riprendere a pedalare in salita dopo una lunga discesa. Anche in caso di percorrenza inversa, l'ascesa al Monte dei Bovi non rappresenta un utile riscaldamento alla lunga salita successiva.

Per gli appassionati di downhill e dell'enduro, si segnala il percorso della "Matadown" per scendere dal

Matajur. Con circa 12 km di adrenalinica discesa, molto tecnica e veloce, parte dalla cima del monte fino a Sorzento, frazione di S. Pietro al Natisone. È un percorso sportivo, eccessivamente rischioso per un normale cicloturista specie nella parte alta, affrontabile solamente da esperti. Il tracciato di questa discesa ripercorre quasi totalmente il percorso a piedi del Walk of Peace tra San Pietro al Natisone e la cima del Matajur, ma è proibitivo pedalarlo in salita (pendenza media 11% per 12 km in parte su sterrato sconnesso, ultimi 2,8 km al 20% su sentieri sassosi).

Anche in questo caso, si sconsiglia di indicare il “Matadown” in chiave prettamente turistica: è un esercizio sportivo per esperti MTBikers, dotati una bicicletta specializzata, di resistenza fisica, di adeguate protezioni corporee e ottima tecnica ciclistica.



Dati tecnici del percorso (percorso supervisionato al 95%)

Direzione traccia e misure: Rif. Pelizzo-Montemaggiore-Savogna-S. Pietro al Nat.-Cividale

Lunghezza 25,9 km

Dislivello totale in salita: 93 m rilevato con GPS e verificato con il DTM Regione FVG;

Dislivello totale in discesa: 1.277 m rilevato con GPS e verificato con il DTM Regione FVG

Pendenza media massima in salita: Pendenza media massima in discesa 10,7%
per 640 metri su asfalto 15,6% per 240 metri su asfalto

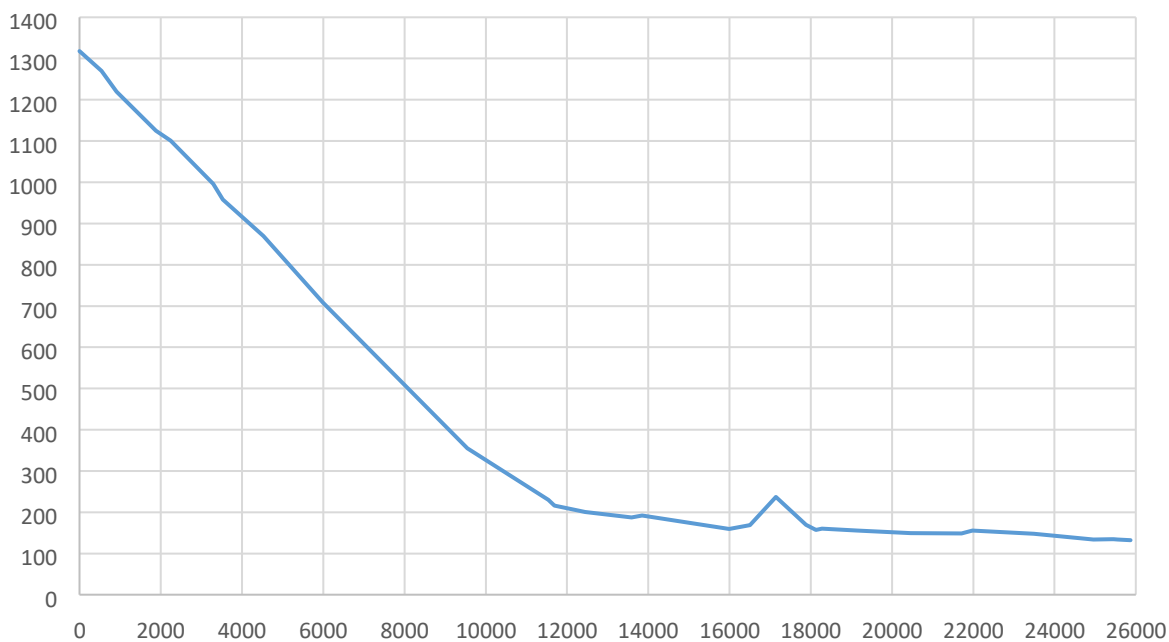
Pendenza media tratto rif. Pelizzo – Savogna: 9,4% per 11,7 km

Strade asfaltate per km 25,9 (100%)

Valutazione del traffico dei veicoli e qualità delle strade sul percorso:

tipo strada	km	% dell'itinerario
Strade asfaltate ad alto traffico	1,4	5,4%
Strade asfaltate a medio traffico	2,2	8,5%
Strade asfaltate a basso traffico	21,8	84,2%
Ciclabili, strade a traffico limitato, aree ciclopedonali	0,5	1,9%

Profilo plani-altimetrico Rif. Pelizzo - Cividale



Unità di misura in metri sugli assi altitudine e distanza



In rosso, Walk of Peace; in blu, Walk of Peace Bike; in verde percorso MTB WoP per esperti

Con questa tratta termina la descrizione delle varie componenti del Walk of Peace. Si presentano di seguito i dati tecnici di sintesi dell'intero percorso.

DATI TECNICI RIASSUNTIVI

In queste pagine si rappresentano i dati tecnici di consuntivo su tutto il percorso del Walk of Peace e anche nelle aree omogenee, molto utili per presentare il percorso nel suo insieme, per trarre delle considerazioni sulla possibile frequentazione futura da parte dei ciclisti e sulla sua promozione turistica verso specifici settori del cicloturismo.

Sviluppo totale (solo percorso principale, senza varianti)

tratti	lunghezza km	dislivello in salita m	dislivello in discesa m	strade asfaltate km	strade sterrate km
Tratti dell'Alto Isonzo					
Tarvisio-Passo Predil/Predel-Log pod Mangartom	20,3	472	567	18,5	1,8
Log pod Mangartom/Štoln – Bovec	16,4	235	416	8,9	7,5
Bovec-Drežnica-Kobarid	26,8	480	705	15,8	11
Kobarid-Mrzli-Tolmin	24,9	999	1039	14,6	10,3
Tolmin – Javorca e ritorno	19,2	487	487	9,6	9,6
Anello del Mengore	18,1	379	379	15	3,1
Tolmin-Kolovrat-Rif. Solarie	19,6	969	225	18,1	1,5
Kobarid – Livek	7,7	494	35	7,2	0,5
totali tratti Alto Isonzo	153	4.515	3.853	107,7	45,3
Tratti del Medio Isonzo					
Rif. Solarie-Kambrešco-Korada-Šmartno	37,6	468	1145	31	6,6
Korada-Plave-Sveta Gora/Monte Santo-Nova Gorica	29,5	758	1392	17,3	12,2
Šmartno-Monte Sabotino/Sabotin-Nova Gorica	17,2	414	584	15,9	1,3
Gorizia-Nova Gorica	26	501	501	22,8	3,2
totali tratti Medio Isonzo	110,3	2.141	3.622	87,0	23,3
Tratti del Carso					
Gorizia-Monte San Michele-Monfalcone	44,1	583	674	27,5	16,6

Nova Gorica – Cerje - Komen – Malchina	47	766	678	25,5	21,5
Monfalcone – Malchina - Santa Croce - Trieste	41,8	815	817	24	17,8
Anello di Štanjel	19,4	295	295	16,5	2,9
Anello di Trieste	9	125	125	9	0
Totali tratti del Carso	161,3	2.584	2.589	102,5	58,8
Tratti delle Valli del Natisone					
Cividale-Castelmonte-Rif. Solarie	34,2	1135	332	26,1	8,1
Rif. Solarie-Kolovrat-Livek	9,6	241	486	9,6	0
Livek – Rif. Pelizzo/Matajur	13,2	802	176	13,2	0
Rif. Pelizzo/Matajur - Cividale	25,9	93	1277	25,9	0
Totali Valli del Natisone	82,9	2.271	2.271	74,8	8,1
totali Walk of Peace Bike	507,5	11.512	12.334	372,0	135,5

Indici di percorso (solo percorso principale, senza varianti)

	Walk of Peace	Alto Isonzo	Medio Isonzo	Carso	Valli del Natisone
lunghezza totale	507,5 km	153 km	110 km	161,3 km	82,9 km
dislivello totale in salita	11.512 m	4.515 m	2.141 m	2.584 m	2.271 m
dislivello totale in discesa	12.334 m	3.853 m	3.622 m	2.589 m	2.271 m
lunghezza totale in salita	235,6 km	77,3 km	47,4 km	70,2 km	40,7 km
lunghezza totale in discesa	271,9km	75,7 km	62,9 km	91,1 km	42,2 km
pendenza media delle salite	4,9%	5,8%	4,5%	3,7%	5,6%
pendenza media delle discese	4,5%	5,1%	5,8%	2,8%	5,4%
strade asfaltate, cementate, rivestite	73,3%	70,4%	78,9%	63,5%	90,2%
strade sterrate, sentieri	26,7%	29,6%	21,1%	36,5%	9,8%

I dati evidenziati confermano quanto indicato nel documento primario: **il Walk of Peace Bike è complessivamente un percorso impegnativo, adatto a ciclisti che hanno un discreto allenamento, buona tecnica, fondo atletico e utilizzano biciclette sufficientemente performanti per affrontare dislivelli, anche severi, su strade con fondo di ogni tipo.**

Pertanto, come già indicato anche nel documento primario, chi volesse intraprendere il Walk of Peace Bike nella sua interezza, da Tarvisio o da Log pod Mangartom fino a Trieste, dovrà **utilizzare biciclette tipo MTB muscolari di buona qualità e performanti**. In alternativa, in quasi tutti i tratti, si potranno utilizzare biciclette Gravel e bici elettriche MTB. Gli altri tipi di biciclette da viaggio (trekking, cross-country, ecc.) dovrebbero essere dotate di rapporti che non sono quelli tradizionali per questi modelli e di una resistenza del telaio e delle forcelle nettamente migliorata. Le bici da strada sono utilizzabili solo sull'anello delle Valli del Natisone escludendo gli sterrati che sono stati inseriti nel tratto Cividale-rif. Solarie. È escluso invece l'uso di CityBike e simili, anche di e-bike con telai e ruote non compatibili con l'uso fuori strada.

Le singole aree omogenee però evidenziano caratteristiche diverse per effetto delle strade individuate per il percorso. Pur svolgendosi per la maggior parte su strade asfaltate di vario genere, sui tratti dell'Alto Isonzo e del Carso ci sono più strade sterrate che nei tratti del Medio Isonzo e delle Valli del Natisone. In particolare, l'anello delle Valli del Natisone ha percentuali minime di sterrati in quanto in quel territorio e specialmente nei pezzi ascendenti e discendenti dal Matajur, ci sono percorsi sterrati troppo acclivi per un utilizzo turistico della MTB e quindi sono stati indicati solo per uso sportivo da parte di ciclisti esperti. Inoltre, molte strade sterrate di quel territorio lungo il Walk of Peace sono soggette a fenomeni di erosione, frane e scoscendimenti nonché hanno scarsa manutenzione o all'accesso non consentito alle biciclette, che ne sconsigliano il loro inserimento nell'itinerario.

I dislivelli del Walk of Peace Bike

Le salite e le discese sono molte e gran parte del dislivello è formato da saliscendi o strappi di pochi km, anche molto pendenti in alcuni casi. Non ci sono tratti pianeggianti lungo l'itinerario e pochi in ogni tratto sono i pezzi di strada che hanno pendenze al di sotto del 1%. I tratti in forte pendenza del Walk of Peace Bike sono abbastanza lunghi e impegnativi. Si elencano i pezzi di strada più significativi:

tratto	segmento	Lunghezza km	Dislivello m	Pendenza media %
Kobarid-Tolmin	Ladra-Krn	8,6	668	7,7
Kobarid-Tolmin	Pl. Petrovč-Zatolmin	7,5	906	12,1
Tolmin-rif. Solarie	Volče-Museo Kolovrat	9,4	866	9,2
Kobarid-Livek	Idrsko-Golobi	4,9	473	9,6
Korada-Plave-Nova Gorica	Korada-Plave	7,6	626	8,2
Livek-rif. Pelizzo	Bivio Masseris-rif. Pelizzo	9,1	778	8,5
Rif. Pelizzo-Cividale	Rif. Pelizzo-Savogna	11,1	1.101	9,9

La somma di questi segmenti di percorso molto pendenti è pari 58,2 km con complessivi 5.418 metri di dislivello, il 23% di tutto il dislivello in salita e discesa del Walk of Peace. **Questi tratti e il dislivello complessivo selezioneranno fortemente il pubblico che vorrebbe affrontare l'itinerario in bicicletta, anche perché sono in posizione strategica rispetto all'intero percorso.** Le salite al Kolovrat dalla Slovenia sono inevitabili se si vuole continuare sull'itinerario oppure si sarà costretti a rimanere nell'area dell'Alto Isonzo; le salite dell'anello delle Valli del Natisone invece non sono fondamentali per il percorso principale, ma lo sono solo per l'itinerario specifico; le pendenze del tratto Kobarid-Tolmin sono evitabili se si percorre la variante di fondovalle dell'Isonzo.

Traffico stradale sul Walk of Peace Bike

Una variabile importante per il successo di un percorso cicloturistico è il traffico veicolare con cui si dovranno misurare i ciclisti. È noto che un percorso molto bello e con POI interessanti ma molto trafficato non attira quasi nessun tipo di cicloturista o di ciclista sportivo; viceversa, un percorso con pochi POI e magari solamente immerso nel verde catalizza molto di più la loro attenzione. Si rappresenta di seguito la composizione delle strade dell'intero itinerario suddiviso anche per aree omogenee:

tipo strada	Walk of Peace km	%	Alto Isonzo km	Medio Isonzo km	Carso km	Valli Natisone km
Strade asfaltate ad alto traffico	21	4,1%	2,8	3,2	12,5	2,5
Strade asfaltate a medio traffico	71,4	14,1%	34,1	13,7	20,9	2,7
Strade asfaltate a basso traffico	223,9	44,1%	56,5	51,8	47,5	68,1
Ciclabili, strade a traffico limitato, aree ciclopeditoni	55,7	11,0%	14,3	18,3	21,6	1,5
Sterrati di buona qualità, pianeggianti	14,1	2,8%	5,0	0,0	6,4	2,7
Sterrati compatti, con dislivelli non impegnativi	65,9	13,0%	15,3	6,5	39,7	4,4
Sterrati di tipo forestale o agricolo, di media qualità	53	10,4%	23,5	15,8	12,7	1,0
Sentieri, single track, strade forestali sconnesse	2,5	0,5%	1,5	1,0	0,0	0,0

Si deduce che il Walk of Peace Bike non è assolutamente un percorso trafficato. Si è cercato sempre di utilizzare strade con poco traffico, ma in determinati contesti non è stato possibile. I centri delle città e dei paesi più grandi nonché i loro immediati dintorni ormai lasciano poche alternative all'utilizzo di sole strade a basso traffico. Anche in certe direttrici l'uso di strade più trafficate è stato imprescindibile per mancanza di alternative. Le percentuali di utilizzo delle strade ad alto traffico (> di 3000 veicoli/giorno) sono minimali, pari al 4%, concentrato per lo più a Trieste e dintorni. Le strade a medio traffico (> di 500 e < 3000 veicoli/giorni) sono state invece utilizzate principalmente nell'Alto Isonzo, per mancanza di alternative valide e specialmente nei due tratti tra Tarvisio e Bovec. Sui 372 km di strada asfaltata del Walk of Peace solo il 25% risulta trafficato

e i pezzi di strada che si dovranno percorrere sono spesso brevi. Le percentuali di tratti trafficati sono in linea con quelle utilizzate dagli altri percorsi alpini europei e italiani, di pari lunghezza e nei medesimi contesti territoriali.

Oltre l'80% dell'intero itinerario, pari a 415 km, si svolge su strade a basso traffico (> 500 veicoli/giorno), a traffico limitato e sterrati senza traffico, di cui 55,7 km sono su piste ciclabili, strade al di sotto di 50 veicoli/giorno e aree precluse al traffico. Non sono a conoscenza se i tratti su strada trafficata potranno a breve dotarsi di piste ciclabili affiancate, ma è ciò che si auspica in futuro.

Gli sterrati del Walk of Peace Bike

Sono complessivamente 135,5 i km di strada sterrata inseriti nel Walk of Peace Bike, composti per lo più da piste forestali con fondo buono, capezzagne di campagna carsiche e anche, purtroppo, qualche sterrato non sempre ben sistemato. Non sono molti i km di sterrato in rapporto all'intero itinerario, ma, come detto in precedenza, ci sono stati diversi limiti al loro utilizzo e ci potrebbero essere ulteriori decurtazioni qualora taluni pezzi di strada non venissero autorizzati al transito delle biciclette dalle Autorità proprietarie competenti e dai frontisti.

Il relativamente basso rapporto tra strada asfaltata e sterrati (1 km su 4) potrebbe avere un riscontro negativo soprattutto tra i molti MTBikers che amano pedalare esclusivamente nel verde e lontani dal traffico automobilistico. Realizzare percorsi solo con sterrati però può fare raramente e quasi tutti i percorsi per MTB di lunga percorrenza, sia sportivi, sia turistici, hanno una percentuale di strade asfaltate, più o meno trafficate, sempre superiore o prossima al 50%.

In Slovenia ho riscontrato quasi sempre sterrati di buona qualità, con fondi più ben sistemati di quelli italiani. I tratti in single-track o su sentieri stretti sono stati ridotti al minimo possibile, per evitare incidenti e interruzioni della percorrenza dell'itinerario per vari eventi.

A riguardo degli sterrati segnalati nei tratti che riguardano le salite e discese allo Škabrijel e al Matajur, non sono stati fatti rilievi diretti su di essi, ma ho potuto documentarmi on line con commenti, video e cartografia di siti specializzati in downhill ed enduro. Per il sottoscritto sono troppo impegnativi da pedalare e non ho la bici, la forza e le tecniche necessarie per affrontarli in salita e ancor più in discesa. Ribadisco perciò quanto detto in ciascuno degli specifici tratti dove li ho inseriti per dovere di cronaca: **gli sterrati "estremi" non sono consigliabili per un uso prettamente turistico: la loro percorrenza è un esercizio prettamente sportivo per esperti MTBikers, dotati una bicicletta apposita, di resistenza fisica, di ottima tecnica ciclistica e di adeguate protezioni corporee.**

PROPOSTE PER L'INTERMODALITÀ SUL WALK OF PEACE BIKE

L'intermodalità mezzi pubblici su gomma o ferrovia e biciclette è una necessità ormai conclamata nel mondo del cicloturismo con due funzioni fondamentali:

- portare le persone e le loro biciclette al punto di partenza di un itinerario e riportarle indietro oppure verso altro punto dove essi possano rientrare a casa o continuare il viaggio, sempre con la bici al seguito;

- svolgere funzione di supporto lungo un itinerario cicloturistico per l'assistenza ai viaggiatori.

Ormai le reti ferroviarie europee, sia locali, sia internazionali, sono sempre più dotate di convogli con i posti per l'alloggio delle bici e, su talune tratte molto frequentate dai cicloturisti, gli stalli sono di svariate decine realizzati in vagoni appositamente allestiti.

Le reti di trasporto pubbliche su gomma invece, per vari motivi logistici e di viabilità, non sono parimenti dotate di bus con il carrello per il carico delle biciclette e questo rende le aree non servite da ferrovie meno avvantaggiate dagli apporti turistici legati al ciclismo.

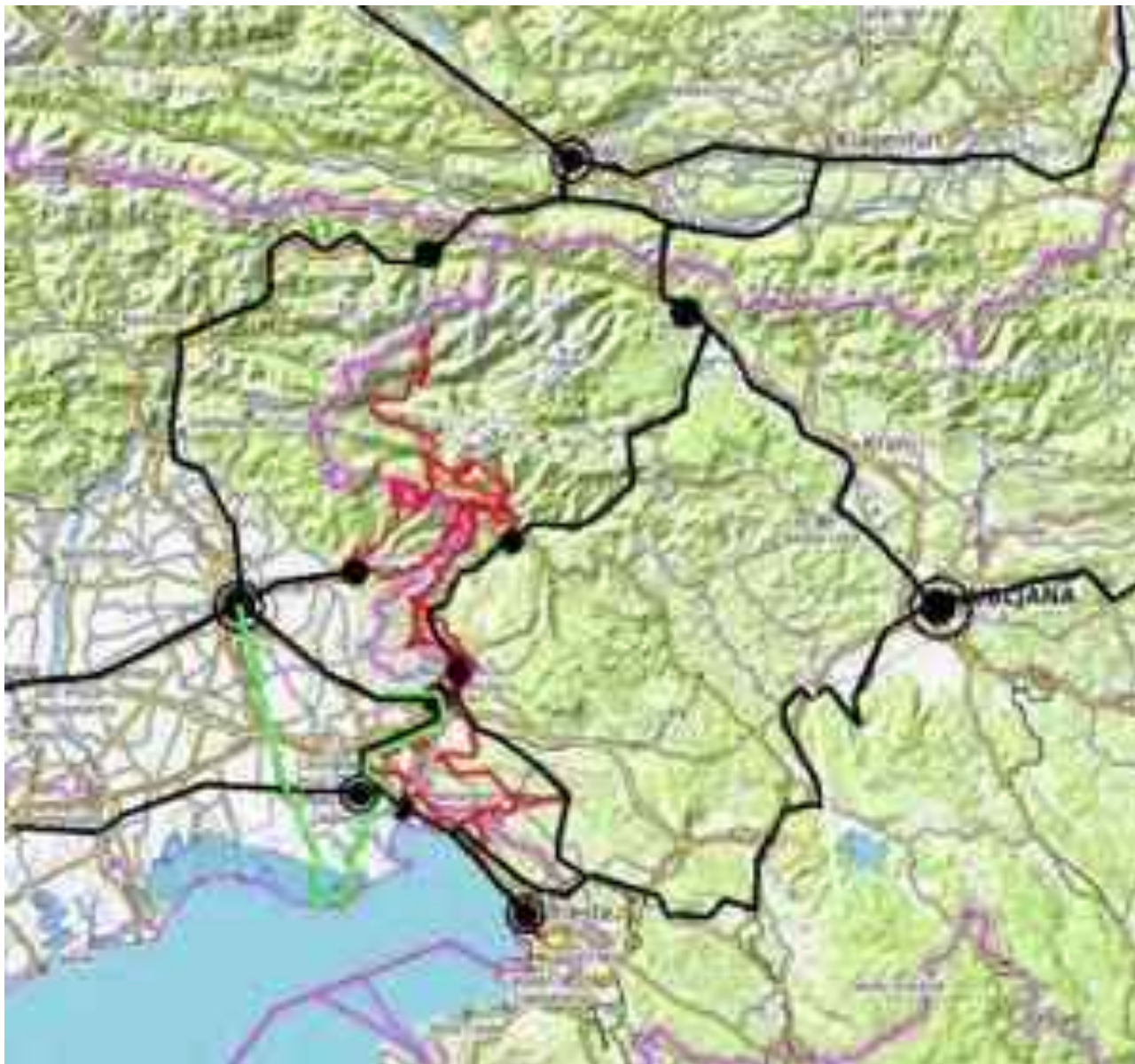
Per gli itinerari circolari che partono e arrivano nel medesimo posto oppure per soggiorni cicloturistici a "margherita" (cioè più escursioni su vari POI partendo e rientrando nel medesimo punto, con percorsi che, visti assieme sulla mappa, assomigliano a petali di margherita), questa carenza è superabile dal ciclista stesso arrivando sul posto con i propri mezzi, ma ciò è fattibile entro una certa distanza dal luogo di dimora, per ragioni di costo del viaggio in auto o per la capacità del viaggiatore di guidare a lungo. Altrimenti sono necessari appunto i trasporti pubblici e almeno la possibilità di noleggiare sul posto delle biciclette adatte ai cicloturisti e in buona quantità.

Gli itinerari lineari, come il Walk of Peace Bike, non riusciranno ad attirare buone quantità di cicloturisti se non ci sarà a disposizione lungo il percorso un'adeguata intermodalità mezzi pubblici+bici. Che tale servizio sia gestito dal trasporto pubblico o sia organizzata da privati, sarà però fondamentale che abbia le seguenti caratteristiche:

- sia sempre disponibile, con opportuni orari e anche nei giorni festivi, soprattutto nei periodi di maggiore afflusso turistico nell'area interessata dall'itinerario;
- sia in quantità sufficiente per il volume di persone che necessitano di usufruirne;
- le informazioni su tale sistema devono essere facilmente accessibili a tutti, devono essere chiare e ben definite (punti di sosta, costi, orari, quantità di bici trasportabili, eventuale prenotazione, informazioni su interruzioni o variazioni del servizio, ecc.).

Queste informazioni sono da fornire sia se si tratti di un servizio pubblico, sia che i privati si occupino del trasporto bici e persone.

Attualmente, il Walk of Peace Bike ha solamente alcune parti integrate in un sistema intermodale mezzi pubblici + bici, per lo più sul territorio italiano rispetto a quello sloveno. Nella mappa alla pagina successiva si rappresenta l'intero percorso del Walk of Peace Bike e lo si compara con la rete di mezzi pubblici intermodali attualmente disponibili nell'area, assieme alle potenziali linee di accesso all'itinerario provenienti dai Paesi confinanti



In rosso il Walk of Peace, in nero le linee ferroviarie servite da Treno+bici, in verde i bus+bici vicini al percorso del Walk of Peace

Si nota subito che il servizio pubblico intermodale con la bici può integrare adeguatamente il Walk of Peace Bike solamente nella parte del Medio Isonzo e sul Carso triestino. Quindi, **da Log pod Mangartom/Tarvisio fino a Tolmin e per tutta l'Alta valle dell'Isonzo, la parte più alpina e panoramica dell'itinerario, non c'è la possibilità di portare le biciclette al seguito sui mezzi pubblici esistenti e di avere assistenza lungo il percorso.**

Inoltre, gli attuali punti di accesso intermodale diretto al Walk of Peace sono piuttosto lontani dal tracciato principale: si può accedere solo da Gorizia/Nova Gorica fino a Most na Soči in direzione della sorgente dell'Isonzo; va meglio se si vuole partire da Trieste perché fino a Gorizia c'è intermodalità treno+bici e Bus +Bici lungo la linea ferroviaria Trieste-Gorizia-Udine. Anche chi deve o vuole arrivare con mezzi pubblici (aereo, treno, bus) senza bicicletta non ha modo di avvicinarsi facilmente al punto di partenza prescelto, specie nell'Alto Isonzo. Come si vede dalla mappa soprastante, i grandi centri attrattori del traffico turistico vicini all'area dell'Isonzo (gli aeroporti di Ljubljana e Ronchi dei Legionari, le stazioni di Trieste, Udine e Villach) sono lontani decine di km dalla Valle dell'Isonzo/Dolina Soči e non ci sono collegamenti diretti, specialmente in territorio sloveno.

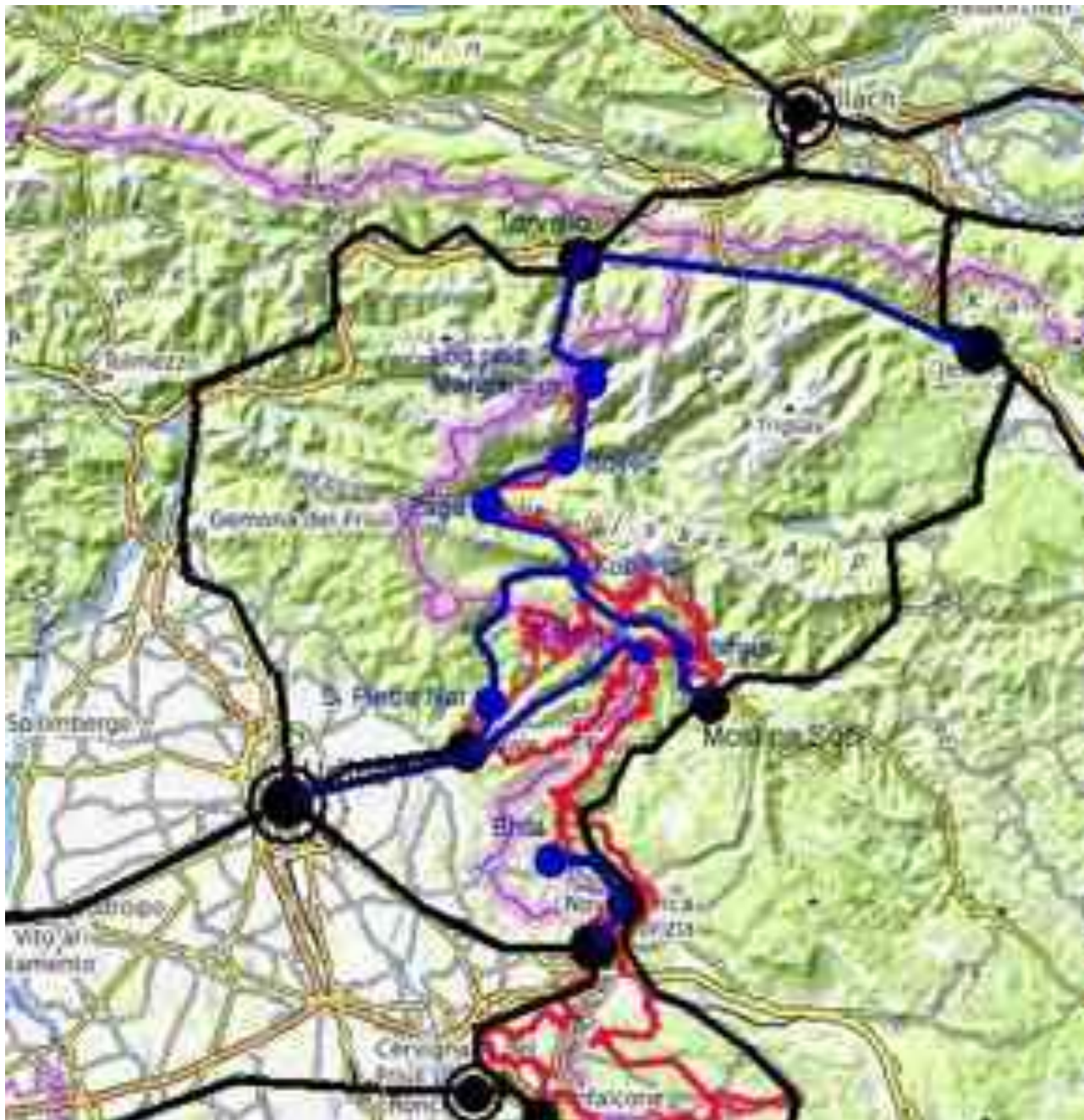
Si tenga anche conto per questo servizio che la Regione Friuli Venezia Giulia e la Repubblica di Slovenia stanno sviluppando itinerari ciclabili locali e transfrontalieri lungo le sponde del fiume Isonzo e nel territorio circostante, che riguardano tutto il corso d'acqua dalla sua sorgente fino alla foce. In particolare, l'itinerario sloveno D7, che parte dal valico di Stupizza fino a Nova Gorica e prosegue poi per il Carso fino a raggiungere Illirska Bistrica/Villa del Nevoso, interseca il Walk of Peace in più punti e necessiterà anch'esso di sistemi intermodali di supporto. I tratti dell'itinerario attualmente realizzati o semplicemente segnalati vanno da Kanal a Nova Gorica e in parte da Tolmin/Most na Soči a Kanal: è l'unico tratto della ciclovie servito dal trasporto intermodale, sempre garantito, della ferrovia Nova Gorica-Jesenice e la frequentazione lo dimostra. La Regione Friuli Venezia Giulia invece sta realizzando in questi ultimi tempi la Ciclabile dell'Isonzo FVG 5 che si collegherà con l'itinerario sloveno D7 proprio a Gorizia/Nova Gorica e proseguirà fino alla foce dell'Isonzo. La Ciclovie sarà servita dall'intermodalità esistente treno+bici (Linea Udine Gorizia-Monfalcone-Trieste) e bus+bici (Grado-Monfalcone-Ronchi-Gradisca d'Isonzo-Gorizia-Cormons).

L'intermodalità mezzi pubblici/privati + bicicletta sul territorio va pianificata e progettata con ottica di medio/lungo periodo di gestione e durata, in funzione della effettiva capacità attrattiva dell'itinerario, delle relative esigenze di mobilità, dei finanziamenti a disposizione e della capacità di integrazione operativa e anche economica tra trasporto pubblico e trasporto privato. Arrivare in tutte le svariate località toccate dall'itinerario necessiterebbe di una quantità di mezzi e di autisti non disponibili quotidianamente da parte delle aziende di pubblico servizio. Inoltre va organizzato e finanziato l'acquisto di idonei carrelli portabiciclette, l'addestramento e l'abilitazione degli autisti alla guida con appendice, devono essere progettate le modalità di carico e scarico delle biciclette con le relative procedure di sicurezza e antinfortunistico, la pianificazione dei punti di interscambio e sosta adatti ad ospitare un pullman con il carrello per consentirgli le manovre in sicurezza, gli accordi con i gestori di autostazioni, i giorni e gli orari di partenza dai punti hub per raccogliere il massimo delle persone, ecc. **Tutte le procedure richiedono tempo, capacità finanziaria e particolare dedizione da parte delle Aziende di trasporto pubblico, non sempre compatibili con le risorse di ogni tipo a disposizione e difficilmente realizzabili con la velocità di evoluzione del cicloturismo.**

Nel breve periodo invece, nel momento in cui si inizierà a promuovere il Walk of Peace Bike ed i cicloturisti arriveranno, **l'iniziativa privata, sostenuta eventualmente dall'intervento finanziario pubblico, appare la soluzione più percorribile.** Utilizzando minivan da 8-9 posti con carrelli appendice per il trasporto di 7-8 biciclette, si possono trasportare turisti e bici dal luogo di arrivo con il sistema di mezzi pubblici fino agli alberghi di partenza del giro organizzato dai turisti stessi. Inoltre, tale modalità sarebbe molto funzionale per

raggiungere le località più piccole site in media montagna, per le quali passano strade piuttosto strette e difficili da percorrere per i bus, favorendo così anche gli esercizi turistici in quota.

L'offerta privata va però organizzata per risultare più efficiente e rispondente alle richieste dei ciclisti, soprattutto per una regolamentazione dei prezzi applicati al trasporto e per la massima diffusione dei contatti con gli operatori che svolgeranno tale servizio. Una sorta di consorzio/centrale operativa tra gli operatori sarebbe una soluzione molto funzionale, analogamente a quanto avviene per i taxi nelle città. **Questa attività sarà anche utile al trasporto dei bagagli da un albergo all'altro per conto di coloro che viaggeranno in bici sull'itinerario e per supportare i tour operator che organizzeranno i gruppi di cicloturisti sul territorio.**



In rosso il Walk of Peace, in nero le linee ferroviarie servite da Treno+bici, in blu il piano bus+bici per il Walk of Peace

Un'ipotesi di piano per il trasporto intermodale mezzi pubblici/privati + biciclette dovrebbe integrare l'offerta già esistente, raggiungendo l'Alta valle dell'Isonzo dalle stazioni ferroviarie di Gorizia/Nova Gorica, Most na Soči, Udine, Cividale, Jesenice e Tarvisio Boscoverde con bus di limitate dimensioni (20-30 posti a sedere), attrezzati con adeguato carrello per il trasporto delle biciclette (vedi mappa sottostante). I bus navetta dovrebbero raggiungere principalmente le cittadine di Bovec, Kobarid, Tolmin e Most na Soči,

93

sostando anche a Log pod Mangartom e Zaga. Anche la valle del Natisone, il Kolovrat e il Brda saranno punti da collegare in maniera intermodale da Udine-Cividale e da Gorizia/Nova Gorica. Non sarà necessario avere pullman GT fintanto che il Walk of Peace Bike non decolla turisticamente in maniera importante, con centinaia di cicloturisti al giorno che lo percorrono in tutte le sue tratte. **L'intermodalità infatti servirà anche e soprattutto per far arrivare e far ripartire i cicloturisti da e verso i punti hub del trasporto turistico internazionale vicini all'area dell'itinerario.** Queste linee intermodali potrebbero essere integrate poi da mezzi più piccoli, necessariamente privati, che partirebbero dalle cittadine di Bovec, Kobarid e Tolmin, verso località minori o verso gli alberghi, subito dopo l'arrivo dei mezzi pubblici intermodali.

Oltre alla disponibilità tecnica, logistica e finanziaria per il servizio, **dovrà essere però preventivamente verificata la transitabilità dei mezzi con carrello lungo le seguenti principali strade di accesso** alla vallata dell'Isonzo, alle alture circostanti e alla Valle del Natisone, che sono tortuose, un po' strette e con diversi tornanti:

- SS 54 (Jesenice)-Tarvisio-Cave del Predil-P.so del Predil;
- Strada 203 Predel-Log pod Mangartom-Bovec-Zaga-Kobarid;
- SR 54 Udine Cividale-Valico di Stupizza;
- Strada 102 Stupizza-Kobarid-Tolmin-Most na Soči
- SP UD 45 (Udine)-Cividale-San Pietro al Natisone-Drenchia-Kolovrat
- Strada 402 Nova Gorica-Šolkan-Šmartno

I servizi intermodali bus+bici nell'Alta Valle dell'Isonzo funzionerebbero solamente dalla tarda primavera fino a fine settembre di ogni anno, quando le presenze sono numericamente sostenibili per l'investimento necessario a gestire il servizio pubblico e privato. Inoltre, da ottobre in poi, il clima della zona si fa più rigido e piovoso; a novembre/dicembre iniziano le prime nevicate in quota e anche nella vallata: inizia la stagione turistica invernale per gli alberghi dell'Alta valle fino ad aprile, dedicata sostanzialmente agli sport invernali sulla neve.

Invece, nel fondovalle del medio e basso Isonzo, sulle alture del Brda/Collio e del Carso, da Gorizia e fino alla foce del fiume, la neve ormai è molto sporadica, quasi un ricordo. Si continua a praticare il cicloturismo e il ciclo-escursionismo, con minore frequenza e richiesta, che rimane comunque supportato dall'attuale sistema ferroviario intermodale italiano e sloveno. Qui i servizi intermodali potrebbero funzionare un po' più a lungo e anche con maggiore frequenza.

CONSIDERAZIONI FINALI

Le considerazioni riguardano soprattutto le pratiche per promuovere l'itinerario e la progettualità necessaria per fare decollare l'economia legata alla bicicletta sul Walk of Peace Bike.

Ci sono già da qualche anno diversi Tour Operator italiani ed europei che organizzano viaggi in bicicletta, partendo da Bled, da Gorizia o da Trieste, attraversando il Carso e la valle dell'Isonzo lungo il fiume ma non

avventurandosi sulle pendici delle montagne che contraddistinguono il percorso del Walk of Peace Bike. Sono viaggi sia di gruppo, sia per singoli e coppie, e i T.O. forniscono servizi di vitto e alloggio, mappe del viaggio, assicurazioni, assistenza H24, trasporto bagagli, noleggio bici a richiesta, ecc. Si fermano per lo più in hotel o comunque in strutture ricettive di buon livello turistico.

Attualmente nessuno dei viaggi organizzati prevede, anche casualmente, l'itinerario Walk of Peace Bike, anche se probabilmente qualche pezzo sarà frequentato. Ma soprattutto nessun T.O. mette finora al centro della propria proposta cicloturistica il tema della Grande Guerra perché, come detto più volte nel documento primario, questi fatti storici interessano relativamente i cicloturisti; in qualche viaggio viene proposto di visitare il Museo di Kobarid, ma niente di più. Da Bovec la maggior parte dei viaggi proposti si dirige al Passo del Vrsič per arrivare a Bled o da lì vi parte per arrivare nella valle dell'Isonzo.

L'attività sopra indicata è indice dell'interesse cicloturistico verso la Valle dell'Isonzo ma non è dato sapere quante persone in bicicletta hanno aderito a quelle proposte, né quanti abbiano viaggiato lungo la valle dell'Isonzo anche solo in un anno. Si reputa almeno diverse decine per ciascun T.O. proponente, altrimenti il viaggio sarebbe stato scartato perché non remunerativo degli sforzi e dei costi di organizzazione.

Queste proposte però sono rivolte a soggetti molto probabilmente incapaci di superare quotidianamente i dislivelli e le fatiche proposte dal Walk of Peace Bike. Come ribadito in precedenza, *"il Walk of Peace Bike è complessivamente un percorso impegnativo, adatto a ciclisti che hanno un discreto allenamento, buona tecnica, fondo atletico e utilizzano biciclette sufficientemente performanti per affrontare dislivelli, anche severi, su strade con fondo di ogni tipo"*: **per promuovere il percorso ci si dovrà rivolgere principalmente a questa categoria di ciclisti.**

Questi ciclisti, per la gran parte uomini, allenati alle salite e agli sterrati di montagna, con buona tecnica ciclistica individuale, hanno come **piazza d'incontro i siti specializzati sul Web, i social come Facebook, Instagram e le altre piazze virtuali utilizzate soprattutto da persone over 25/30 anni.** In questi ambienti si scambiano informazioni sui percorsi, impressioni, foto e video delle loro avventure in bici e il passa parola sugli itinerari migliori funziona benissimo. Anche la pubblicità mirata verso queste persone può riscuotere interesse, ma deve essere fatta da loro simili (sportivi di successo o comunque riconosciuti, influencer del settore).

Per ottenere risultati efficaci si dovrà quindi organizzare una campagna mediatica, soprattutto sui social, indirizzata principalmente ai ciclisti sportivi e amatoriali della MTB, ma con un occhio rivolto ai Gravel che potrebbero riuscire a percorrere con le loro bici buona parte dell'intero itinerario. **Del Walk of Peace Bike anno esaltati soprattutto gli aspetti avventurosi, le sfide ciclistiche, i tratti tecnici, le salite epiche.** Gli aspetti paesaggistici, naturalistici, storici e quant'altro saranno di sottofondo o di contorno ai temi principali, ma saranno non la vera "molla" che farà scattare l'interesse per questo itinerario a questo tipo di ciclisti.

Volendo appunto creare **un profilo turistico di questi ciclisti**, in genere:

- Sono giovani e adulti giovanili dai 25 fino ai 70 anni, in massima parte uomini;
- quasi tutti hanno biciclette muscolari o elettriche di qualità e costo elevato;

- organizzano i loro viaggi in autonomia, principalmente in piccoli gruppi, partendo da un luogo al mattino e ritornandovi a sera, se non c'è la possibilità di spostarsi linearmente e rientrare con i mezzi pubblici intermodali;
- se si appoggiano invece ad una agenzia turistica (generalmente sono MTBikers del Nord Europa), deve essere specializzata in questo tipo di avventure sportive, con organizzazione e logistica adeguata alle loro esigenze;
- hanno buona capacità di spesa;
- hanno preferenza variegata sull'ospitalità (da rustica come rifugi ad alberghiera di medio livello);
- hanno necessità di mantenere efficienti le loro biciclette specialmente dopo aver fatto percorsi fangosi o accidentati (pulizia e meccanica che normalmente svolgono da soli);
- non hanno bisogno di cibo in grande quantità, ma cercano qualità e territorialità;
- se viaggiano su percorsi lineari impervi o accidentati per più giorni con bici enduro, bi-ammortizzate, MTB di valore tecnico elevato, non possono portarsi i bagagli appresso: devono avere un servizio di trasporto;
- hanno bisogno di locali chiusi e sicuri per custodire le bici durante la notte, altrimenti se le portano in camera, con sommo contrappunto di alcuni albergatori;
- qualche gruppo può richiedere guide locali specializzate in MTB, ma la maggior parte invece utilizza le tracce GPS che trovano sul Web o mappe acquistate nelle librerie;
- le informazioni storiche, turistiche, naturalistiche, paesaggistiche hanno un interesse relativo ed individuale.

Pertanto **il territorio e le strutture turistiche che intenderanno ospitare questi cicloturisti sul Walk of Peace Bike dovranno organizzarsi adeguatamente per rispondere alle esigenze sopra esposte.** Molte indicazioni in tal senso sono già state segnalate nel documento primario.

Nella condizione attuale, quali situazioni si potrebbero verificare per gli operatori che vorrebbero accogliere i cicloturisti sul Walk of Peace? Sicuramente non potranno creare un percorso lineare nei territori dell'Alto e Medio Isonzo per mancanza d'intermodalità locale. I ciclisti dovranno limitarsi a fare dei percorsi a margherita nei dintorni del luogo ove hanno trovato alloggio, sempreché siano possibili, ed a spostarsi con mezzi propri per raggiungere altre località del percorso (situazione molto sgradevole per loro!).

Lasciando ai singoli albergatori la realizzazione dei servizi per i rispettivi alberghi, si creeranno strutture adatte e altre inadatte ai ciclisti. Si creerà concorrenza soprattutto tra i T.O., che prenoteranno in forte anticipo le stanze per i loro clienti, e i privati, che potrebbero quindi trovare in over booking le strutture ricettive adatte. **Dovendosi accontentare di strutture ricettive non di qualità, il brand del percorso risentirà sui vari social delle negatività espresse dai cicloturisti insoddisfatti,** creando forte disincentivo a percorrere l'itinerario per mancanza di buoni servizi di accoglienza in quantità e qualità.

Se non si organizzerà sul territorio anche i servizi di trasporto dei bagagli, di noleggio biciclette, di guide specializzate, ecc., **si lascia che il movimento cicloturistico nella zona venga gestito da T.O. stranieri e il plus valore generato dell'attività vada ad esclusivo loro appannaggio** perché provvederanno in autonomia a procurare tutti i servizi necessari ai loro clienti. I clienti non organizzati, che sono la maggioranza assoluta, non potranno trovare i servizi in loco e quindi saranno fortemente demotivati a frequentare il Walk of Peace Bike.

Queste considerazioni valgono per tutto il movimento cicloturistico della Valle dell'Isonzo, anche quello ora insistente nel fondovalle.

In buona sostanza, non creando le condizioni minime di accoglienza e di servizi, si vanificherebbe una **opportunità unica**! Se il Walk of Peace presumo già attiri una discreta quantità di camminatori sui suoi sentieri, la sua versione Bike **avrà bisogno di un robusto progetto turistico** che porterà beneficio a tutte le comunità lungo di esso.

In definitiva, servirà:

- progettare ed organizzare la rete di trasporto intermodale su tutto il percorso, implementandola ove essa non è ancora presente o lo è scarsamente;
- creare i presupposti per far proliferare tutti i servizi locali essenziali ai cicloturisti, sia per i gruppi organizzati, sia i per singoli, in maniera diffusa, pubblicizzata e accessibile;
- Incanalare le informazioni e la giusta promozione del Walk of Peace Bike sugli opportuni canali che possono creare risonanza e interesse al pubblico dei MTBikers;
- segnalare il percorso e rendere disponibili le tracce GPS per la frequentazione. Auguro sinceramente buon lavoro a tutti!



Partner di progetto/Projektni partnerji

