



Quaderni del
Centro Studi FIAB
Riccardo
Gallimbeni

1



Federazione Italiana
Amici della Bicicletta
in bici per l'ambiente



Claudio
Pedroni

Bicitalia:
Rete Ciclabile
Nazionale
*Linee guida
per la realizzazione*





Che cos'è la FIAB

La FIAB è un'organizzazione ambientalista che **riunisce più di cento associazioni locali**, sparse in tutta Italia. Dal 1998 ha assunto la forma di Onlus.

La FIAB promuove la **diffusione della bicicletta quale mezzo di trasporto ecologico silenzioso, salutare, rispettoso dell'ambiente e della città**. La FIAB progetta interventi in un quadro di riqualificazione dell'ambiente urbano ed extraurbano.

La FIAB aderisce a European Cyclists' Federation ed è **riconosciuta dal Ministero dell'Ambiente come associazione di protezione ambientale** e dal Ministero delle Infrastrutture come associazione di comprovata esperienza nel settore della prevenzione e della sicurezza stradale.

La FIAB fa parte della Consulta Nazionale sulla Sicurezza Stradale, del Gruppo di Lavoro Nazionale Mobilità Sostenibile e Ciclistica e del Tavolo di confronto con le associazioni istituito presso Trenitalia.

Le attività della FIAB

- Manifestazioni di ciclisti, **attività di lobbying** nei confronti delle pubbliche amministrazioni, proposte e progetti per ottenere interventi e provvedimenti a favore della circolazione sicura della bicicletta e per migliorare la vivibilità urbana (piste ciclabili, moderazione del traffico, uso combinato bici+mezzi collettivi di trasporto e altro).
- **Cicloescursioni** (gite di una giorno, week-end in bici, viaggi cicloturistici, raduni).
- Pubblicazione di **percorsi** per il cicloescursionismo e il cicloturismo.
- Proposte per la realizzazione di cicloitinerari: **Bicitalia®** è una rete di itinerari ciclabili, lunga oltre 15 000 chilometri, formata da una serie di lunghi percorsi costituenti una ragnatela che copre l'intera penisola. Tra questi la **Ciclopista del Sole** collegherà tutto lo stivale, dal Brennero alla Sicilia.
- Esperienze di **attività didattiche** nelle scuole sull'uso della bicicletta, i percorsi casa-scuola, la sicurezza stradale ecc.
- Redazione del **periodico Amici della Bicicletta** con notizie su progetti in cantiere, iniziative, eventi e incontri organizzati da FIAB.
- Pubblicazione carte ciclistiche, guide cicloturistiche, **pubblicazioni** non periodiche; organizzazione di **attività culturali** (convegni e dibattiti, seminari e viaggi di studio).
- Collaborazione con Ministeri, Regioni ed Enti locali per lo svolgimento di **ricerche, studi di fattibilità, progetti** in materia di ciclabilità.
- Aggiornamento del **sito**, www.fiab-onlus.it, collegato ai siti delle associazioni aderenti, che rende immediatamente disponibili agli utenti moltissime informazioni sui temi della mobilità sostenibile e sulla promozione della ciclabilità.
- Istituzione del **servizio Albergabici®**, con lo scopo di mettere in rete informazioni, altrimenti difficilmente reperibili, sulle strutture ricettive "amiche della bicicletta". Al momento sono 1500 le strutture registrate in tutte le regioni italiane. Indirizzo: www.albergabici.it

Manifestazioni nazionali organizzate dalla FIAB

BIMBIMBICI® In una domenica di maggio i bambini fino agli 11 anni e le loro famiglie si ritrovano per pedalare sicuri nelle strade della propria città, in moltissimi casi la manifestazione è preceduta da attività didattiche e formative realizzate nelle scuole. La manifestazione coinvolge ogni anno più di 200 città in tutta Italia, ha ricevuto plausi internazionali ed è stata riconosciuta a livello europeo. www.bimbimbici.it

CICLORADUNO Una volta l'anno le associazioni della FIAB si ritrovano per pedalare tutte insieme al "Raduno Nazionale Cicloescursionisti", che normalmente dura quattro giorni, dal giovedì alla domenica, e si svolge su strade poco trafficate. È un'occasione per ammirare e conoscere meglio l'Italia, in bici, in un clima conviviale e con guide locali.

BICISTAFFETTA All'inizio di autunno si svolge la Bicistaffetta lungo un percorso della rete Bicalia® ogni anno diverso, per sensibilizzare gli enti locali sulla necessità di una politica a favore della mobilità ciclistica e per richiedere a Governo e Parlamento risorse per finanziare gli interventi a favore della bicicletta.

BICINTRENO Nella Giornata nazionale Bicintreno (ogni anno il lunedì di Pasqua) le biciclette possono viaggiare gratuitamente sui treni Suburbani, Regionali, Diretti e Interregionali. L'obiettivo è dare un forte segnale per una mobilità alternativa, rispettosa dell'ambiente e non inquinante, attraverso l'integrazione modale di treno e bicicletta.

Come aderire

Se vuoi aderire alla FIAB iscriviti all'associazione locale aderente più vicina alla tua residenza oppure, se nella tua provincia non ne esiste una, all'Associazione Amici della FIAB. Per quanto riguarda le associazioni, possono iscriversi le associazioni cicloecologiche, culturali o ambientaliste, i gruppi sportivo-ricreativi che operano nelle attività di promozione della bicicletta, soprattutto come mezzo quotidiano di trasporto, della moderazione del traffico, della tutela di pedoni e ciclisti, promuovendo iniziative culturali o politiche a favore della bicicletta. Informati sul sito www.fiab-onlus.it

FIAB onlus

Sito: www.fiab-onlus.it

E-mail: info@fiab-onlus.it

Segreteria Generale

Via Col di Lana, 9/a - 30171 Mestre (Ve)

tel/fax 041.92 15 15

segreteria@fiab-onlus.it

Direzione, Amministrazione e Sede Legale

Via Borsieri, 4 - 20159 Milano

tel/fax 02.69 311 624

direttore@fiab-onlus.it

Quaderni del Centro Studi FIAB Riccardo Gallimbeni - maggio 2008

grafica e impaginazione: Silvia Malaguti e Studio Aqaba, Milano

foto: archivio FIAB

stampa: Il Guado, Corbetta (MI)

per richiedere copie dei Quaderni scrivere alla Segreteria Generale



Per Riccardo Gallimbeni

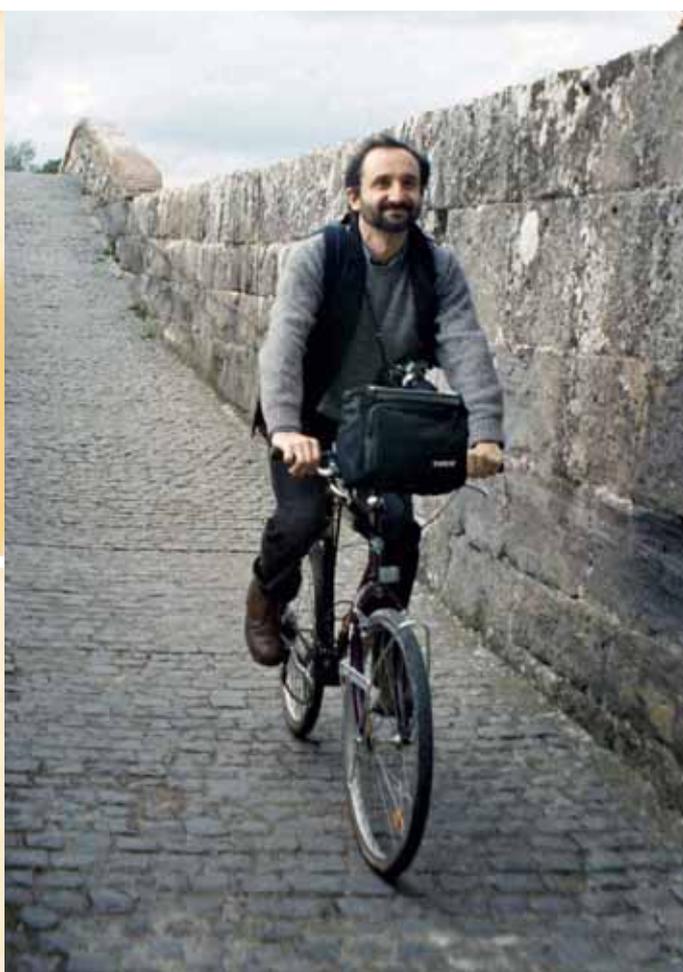
Dopo un po' di tempo dalla sua scomparsa dedichiamo a Riccardo Gallimbeni la serie di "Quaderni tecnici" per lo sviluppo della ciclabilità in tutte le sue forme. È doveroso farlo in memoria di Riccardo che al tema aveva dedicato il suo tempo e la sua intelligenza, ma è anche necessario poiché altrimenti non ci sarebbe a disposizione di tecnici, progettisti, ma anche ambientalisti e ciclisti militanti, la serie di informazioni che vogliamo dare con questi Quaderni.

Proprio con Riccardo avevamo iniziato in FIAB – con gli studi di fattibilità di Bicitalia, prima, e della Ciclopista del Sole, poi – le prime elaborazioni legate alla classificazione, agli standard costruttivi, alla segnaletica e ad altre cose che ci appassionavano e che ci facevano passare ore a ragionare insieme sul colore e sulle dimensioni di un segnale stradale o su cosa dovesse essere un itinerario ciclabile, sul carico di traffico compatibile, sulle differenze di standard nei vari paesi europei.

Questi Quaderni riempiono un vuoto poiché la normativa tecnica ufficiale continua a trascurare gli aspetti che più ci stanno a cuore forse perché sono ritenute questioni minori, dimenticando che in quasi tutti gli stati europei esistono documenti ministeriali autorevoli in materia.

Probabilmente Riccardo avrebbe fatto meglio e questi Quaderni sarebbero stati pronti magari già da tempo, ma per fortuna posso contare sulla sua grande generosità e magnanimità e ce li consideriamo in qualche modo approvati.

Claudio Pedroni



1

Claudio Pedroni

Bicitalia: Rete Ciclabile Nazionale *Linee guida per la realizzazione*



Introduzione	6
Perché queste linee guida	
Bicitalia: la proposta di rete	7
Motivazioni e fondamenti della rete nazionale	7
I destinatari della proposta	9
Stato dell'arte	10
Struttura della rete	11
Come costruire Bicitalia	16
Standard e definizioni	16
Le fasi	16
Individuazione dei corridoi	
Ricognizione esistente	
Restituzione dei dati	18
Relazione scritta	
Cartografia in scala media	
Stima dei costi	
Comunicazione	19
Segnaletica/cartellonistica	
Cartoguida	
Promozione turistica	
Proposta di classificazione delle ciclovie	20
Normativa	20
Definizioni	21
Ulteriori attributi degli itinerari ciclabili	23
Segnaletica per ciclovie	25
I segnali per il ciclista previsti o ammessi dal Codice della Strada	25
Proposta di modifica del Codice della Strada limitatamente ai segnali per ciclovie	26
Segnaletica di direzione	
Segnaletica per l'individuazione dell' <i>Itinerario Ciclopedonale</i>	

Introduzione

Perché queste linee guida

Anche in Italia si va diffondendo una domanda di turismo e tempo libero che privilegia la scoperta dei territori con mezzi ecologici ed è una domanda di origine nazionale ed estera. Evidentemente la bicicletta è regina in questo campo essendo a un tempo mezzo di trasporto che consente spostamenti significativi e strumento di svago e attività fisica.

La realizzazione di ciclovie di media e lunga percorrenza a fini prevalentemente ricreativi e turistici sta diventando, di conseguenza, un'esigenza sempre più sentita dalle amministrazioni a vari livelli, presso le quali va crescendo di giorno in giorno la consapevolezza della necessità di valorizzare i propri territori all'insegna della sostenibilità.

La bicicletta è tuttavia uno strumento tanto bello quanto vulnerabile e pertanto necessita di livelli di sicurezza tali da consentire la pratica del cicloturismo a chiunque possieda una bicicletta, magari con famiglia e non solo, a chi già coltiva una spiccata passione per l'attività ciclistica.

Anche le caratteristiche tecniche dell'infrastruttura (ampiezza, pavimentazione, pendenza ecc.) e l'attrattiva turistica del percorso sono decisive per il successo di un itinerario cicloturistico. I percorsi ciclabili devono pertanto avere requisiti di qualità che qui si intendono illustrare. Si tratta di linee guida concepite per la realizzazione delle due grandi reti ciclabili adottate da FIAB: EuroVelo, la rete ciclabile di riferimento che dovrà unire ciclisticamente tutti i paesi europei, e Bicalitalia, il corrispettivo di EuroVelo per il territorio nazionale.

Queste linee guida, peraltro, propongono standard e metodologie per realizzare sia le grandi reti nazionali ed europee, quanto singoli itinerari e reti di scala minore (regionale, provinciale e locale) che ambiscono comunque a qualificarsi a un rango elevato di attrattiva cicloturistica. Queste linee guida infine non hanno la pretesa di essere un documento a uso di chi deve redigere progetti esecutivi, ma sono piuttosto indicazioni di carattere metodologico per avvicinarsi all'analisi del territorio al fine di realizzare la migliore rete lenta. Queste linee guida possono pertanto essere utili anche all'amministratore che vuole dotare il suo territorio di corridoi verdi nonché ai gruppi locali di promotori della mobilità sostenibile.



Bicitalia: la proposta di rete

La promozione della ciclabilità in tutti i suoi aspetti (salvo quello agonistico), quale elemento della mobilità sostenibile urbana ed extraurbana, rappresenta il fine statutario della FIAB onlus. In questo ambito è stata elaborata pertanto la proposta di rete ciclabile nazionale Bicitalia che sarà esposta nelle pagine seguenti.

Bicitalia deve intendersi come un network nazionale che considera esclusivamente gli ambiti di collegamento di grande respiro, ovvero vengono qui proposti itinerari a uso della bicicletta di dimensione sovregionale o di collegamento con i Paesi confinanti. Non sono pertanto considerati, se non sono integrati nella rete nazionale, gli itinerari ciclabili di dimensione regionale o, più frequentemente, provinciale, che pure possono essere di grande interesse e qualità come per esempio le reti provinciali di Torino, Trento e Bolzano, Modena, Lodi, Brescia, Milano, Parma, Pisa e, forse la prima in Italia a intraprendere questa strada, Mantova.



Motivazioni e fondamenti della rete nazionale

Con il consolidarsi del progetto EuroVelo e con l'affermarsi delle reti in numerosi paesi europei, con particolare riferimento alle ultime nate in Svizzera e Inghilterra, risulta assolutamente necessario che anche in Italia, per non restare ultimi in Europa, si prenda seriamente in considerazione l'idea di una rete ciclabile di respiro nazionale.

Con Bicitalia il processo nato in FIAB con la Ciclopista del Sole nel 1991 e continuato con EuroVelo nel 1998 trova un'ambiziosa ma necessaria estensione a tutto il territorio nazionale in modo da raggiungere i livelli europei che abbiamo rappresentato nel seguente schema.

Esempi di reti ciclabili nazionali

Paese	Superficie (kmq)	Abitanti (milioni)	Rete stradale (km)	Rete ciclabile nazionale (km)	% ciclabilità strade
Austria	84 000	8	110 000	4 000	4%
Danimarca	43 000	6	71 000	4 200	6%
Germania	357 000	80	650 000	40 000	6%
Inghilterra	244 000	58	350 000	17 000	5%
Olanda	34 000	15	115 000	6 000	5%
Svizzera	41 000	7	71 000	3 300	5%
Italia	324 000	57	310 000	(16 500)*	6%

* Proposta Bicitalia FIAB 2007

(fonti: Atlante De Agostini e archivi EuroVelo.)

Una rete ciclabile nazionale ha diverse ragioni d'essere:

- **Trasportistica.** Una rete nazionale rappresenterebbe l'aspetto più spettacolare e immaginifico per la diffusione dell'uso della bicicletta come mezzo di trasporto pulito e sostenibile. L'idea di una serie di corridoi liberi dal traffico rappresenta infatti una ventata d'aria fresca nel panorama di sviluppo dei trasporti dove piovono i progetti per il potenziamento delle infrastrutture pesanti, siano esse strada, ferrovia o navigazione. *Una rete di mobilità lenta deve avere piena dignità nella pianificazione trasportistica come garanzia di approcci sostenibili al problema degli spostamenti.* Inoltre le reti dovrebbero penetrare nelle città, con la duplice funzione di messaggio di qualità ambientale e di concreta realizzazione per una mobilità dolce.
- **Turistica.** Ovvero per un turismo che sempre più deve considerare, al proprio interno, approcci sostenibili per evitare che il turista distrugga con le proprie mani (leggi ruote e ali) ciò che lo muove. Da questo punto di vista è urgente che l'Italia, il primo produttore di biciclette in Europa e tra i primi ad avere come risorsa il turismo, si dia una politica per lo sviluppo del turismo in bici che tra l'altro è già fortemente praticato da forestieri, nordamericani in testa.
- **Conservazione del territorio.** Questo è un altro importante aspetto, perché lo sviluppo di una rete ciclabile (ciclopedonale) poggia prevalentemente sul recupero di viabilità minore esistente o potenziale. Ecco che allora la manutenzione idraulica di argini di fiumi e canali può diventare con pochissima spesa la realizzazione di una ciclovia, così pure il recupero di sedimi di linee ferroviarie dismesse, con il riutilizzo e la conservazione del loro corredo di manufatti, caselli e stazioni.
La valorizzazione estesa di strade vicinali e interpoderali può essere perseguita vincolandole a un uso dolce con specifici accordi con i frontisti.
Preziosissimo è spesso anche il mantenimento e la destinazione al traffico lento di reli-

quati stradali dismessi a seguito della realizzazione di nuove arterie stradali (molto spesso la preesistente viabilità consente di evitare lunghe gallerie improponibili al traffico ciclistico).

- **Economie locali.** Sviluppo di economie su piccola scala nei territori attraversati dalle ciclovie. L'ospitalità, il ristoro, l'assistenza tecnica, l'accompagnamento di gruppi, un'editoria (mappe e guide) specializzata traggono beneficio dallo sviluppo (davvero sostenibile) di una rete come quella da noi proposta. In realtà la piccola scala potrebbe diventare anche qualcosa di più, come la realtà austriaca dimostra, dove si stima che almeno il 20% dei visitatori stranieri ha usato la bicicletta per la scoperta del territorio.
- **Intermodalità.** La rete nazionale contribuirebbe alla valorizzazione dell'intermodalità di trasporto: su tutte la formula treno+bici che la FIAB da anni cerca di implementare con le FS, ma che sembrerebbe da alcuni recenti segnali (aumento delle tariffe e soprattutto riduzione del servizio) non godere più dell'adeguata attenzione da parte delle direzioni FS. Sono già operative inoltre alcune piccole compagnie che offrono viaggi bici+barca sul Po. Diversi operatori di autolinee (Verona, Cesena, Reggio Emilia) hanno cominciato a proporre la formula bici+bus attraverso l'utilizzo di un apposito carrello a rimorchio per le biciclette.





In altre parole, non dovrebbero sfuggire a nessuno i benefici risvolti turistici, ambientali, trasportistici e, perché no, di salutare esercizio fisico, dalla creazione di una vera rete ciclabile nazionale. Infine, come si può constatare nell'esperienza dei paesi europei in cui il turismo ciclistico è più sviluppato, la pianificazione e l'implementazione di una rete nazionale supporta e dà vigore anche alle reti di rango inferiore e agli itinerari locali. Rappresentando la rete nazionale una forte e qualificata attrattiva turistica veicolando la suggestione del grande viaggio in bicicletta porterà nuova e qualificata utenza anche a tutti i territori che vorranno e sapranno agganciarsi alle grandi dorsali con le loro specifiche risorse turistiche.

I destinatari della proposta

Bicitalia è principalmente una proposta culturale, sia pure con forti e ponderate connotazioni tecniche e territoriali, che può realizzarsi solo con il concorso di molte forze, tra le quali la FIAB rappresenta in buona misura (solo) il portatore degli interessi dell'utenza. I destinatari di questa proposta sono quindi tutti gli enti e le istituzioni nazionali e locali con specifici compiti in materia (Ambiente, Turismo, Trasporti, Lavori Pubblici), le categorie economiche (ANCMA, Operatori del turismo ecc.), le organizzazioni sociali, culturali, ambientaliste che possono raccogliere questa proposta per le evidenti ricadute positive dello sviluppo del turismo in bicicletta.

Il progetto Bicitalia può rappresentare oggi la base di lavoro più evoluta per la realizzazione della "**Rete nazionale di percorribilità ciclistica**" prevista dalla delibera CIPE del febbraio 2001.

In particolare il **Gruppo di Lavoro sulla Mobilità Ciclistica** istituito nell'ambito del *Tavolo della Mobilità Sostenibile* presso il Ministero dell'Ambiente potrebbe avvantaggiarsi dall'accogliimento di Bicitalia nella propria agenda.

La FIAB è a disposizione con la competenza e passione dei suoi membri affinché la rete nazionale ciclabile diventi presto una realtà: patrimonio di tutti coloro che desiderano approcci sostenibili alla gestione della *mobilità e del turismo*.

Stato dell'arte

A fine 2007 la storia e lo stato di avanzamento dell'idea si è concretizzato nelle seguenti iniziative.

Anno 1995-96

Pubblicazione presso editore Ediciclo di Portogruaro di tre cartine della Ciclopista del Sole:

1. dal Brennero a Trento,
2. da Trento a Mantova,
3. da Mantova al Passo della Cisa.

Anno 2002

Ricerche Ministero dell'Ambiente/AICC/FIAB: [La Rete nazionale di percorribilità ciclistica](#). Studio di fattibilità e linee guida, a cura di Claudio Pedroni e Riccardo Gallimbeni. Eseguita su committenza del Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio.

Anno 2003

[Studio di fattibilità della Ciclopista del Sole](#).

Committente: Ministero dei Trasporti, Ispettorato Generale per la Circolazione e la Sicurezza Stradale.

Ordinativo a FIAB stipulato in data 13 novembre 2001 N. 7240.

Anno 2006

Pubblicazione presso editore EDICICLO di Portogruaro del 1° volume della Cartoguida [La Ciclopista del Sole "Dal Brennero a Verona e Lago di Garda"](#), in edizione completamente rinnovata. In corso: ricognizione e mappatura degli itinerari di media e lunga percorrenza esistenti dal livello provinciale al livello nazionale.

Anno 2007

Avvio di 2 progetti INTERREG per lo sviluppo di reti ciclabili:

- **1 INTERREG** detto [Bike Network italo-svizzero](#) per la promozione del cicloturismo tra le province lombarde confinanti con la Svizzera e la stessa Confederazione elvetica.
- **2 INTERREG** detto [CYRONMED](#) per uno studio di fattibilità per la rete ciclabile EuroVelo e Bicaltalia nel mar Mediterraneo orientale fra 4 regioni italiane (Puglia, Basilicata, Campania e Calabria) e partner in Malta, Cipro e Atene.



Struttura della rete

Complessivamente prevediamo circa 16 500 km di rete ciclabile nazionale (a fronte di un'esistente di circa 1800 km di ciclovie in qualche modo classificate) che costituiscono la terza revisione della rete Bicitalia presentata nel 2000 a Torino. I chilometri proposti sembrano un traguardo apparentemente impossibile, ma che ci sembra di poter proporre ugualmente perché è comunque la minima "imbragatura" che comprenda tutta la penisola. Lo schema è sostanzialmente una serie di itinerari nord-sud attraversati da vie est-ovest (*coast to coast*), come evidenziato dalla mappa riportata in questa pubblicazione.

Poiché la funzione della rete nazionale è molteplice i percorsi sono scelti secondo la migliore qualità escursionistica disponibile nel territorio rurale, fluviale o costiero, ma devono anche "bucare" i centri storici per permettere al ciclista di arrivare elegantemente in sicurezza davanti al Duomo di Milano, al Colosseo, alla chiesa di S. Nicola a Bari ecc.

Gli itinerari dovranno tuttavia tenere conto dei limiti territoriali orografici e far conto il più possibile su risorse disponibili (alzaie dei canali, argini dei fiumi, ferrovie dismesse, parchi ecc.) per minimizzare costi economici e impatti ambientali.

Infine è stato fatto uno sforzo per includere tutto il territorio nazionale fino a comprendere ogni capoluogo regionale, ma è ovvio che la sensibilità dei governi locali che dimostreranno di condividere attivamente le nostre proposte e hanno già progetti importanti finanziati o in corso di realizzazione, determinerà il concreto sviluppo dell'opera.

Per quanto possibile inoltre la rete collegherà anche il maggior numero di emergenze naturali ovvero di aree protette, per un'ideale connessione "verde".



Brevi schede per ogni itinerario

● N° 1 – Ciclopista del Sole® (km 3000)

È l'itinerario principe che in linea di massima deve collegare tutto il paese, isole comprese, con la valenza evocativa di una grande *greenway* nazionale. È parte di EuroVelo n° 7 l'itinerario da Capo Nord a Malta.

Risorse: Il sistema fluviale Isarco, Adige, Mincio e Po già a un buon livello di infrastrutturazione ciclistica per i lavori eseguiti e in corso dalle province di Bolzano, Trento, Mantova, Verona, Bologna e Modena. Ciclabili presenti in provincia di Pisa e Prato, viabilità minore nella costiera livornese-grossetana. Sviluppo della rete siciliana di *greenways*.

Sedimi ferroviari: tratti dismessi della Brennero, Bolzano-Caldaro, Verona-Affi, Peschiera-Mantova, Modena-Finale, Bologna-Ostiglia-Verona, ex Tramvia Pisa-Tirrenia-Livorno, Gaeta-Sessa-Aurunca, Tramvie e ferrovie minori a Napoli, Siracusa-Vizzini, Sicignano-Lagonegro-Castrovillari.

Criticità: in generale orografia: superamento Appennino tosco-emiliano e Firenze, Grosseto e Aurelia a sud di Grosseto, non disponibilità di attraversamento dell'Uccellina, non agibile ponte (traghetto) sull'Ombrone. Attraversamento di Roma, di Napoli e Salerno. Montuosità a sud di Salerno.

● N° 2 – Ciclovia del Po e delle Lagune (km 1300)

È parte di EuroVelo n° 8, che entra in Italia da Ventimiglia, e fa riferimento al Po e alla laguna veneta.

Risorse: La risorsa principale è l'argine maestro del Po anche se non si è ancora definita formalmente con il Magistrato del Po un'autorizzazione generalizzata per le biciclette.

Parecchi chilometri sono già a ciclabilabile su entrambe le sponde. Importante in Liguria la dismissione di diverse decine di chilometri FS nella tratta Ventimiglia-Savona.

Di questo itinerario esiste già un progetto di larga massima elaborato per EuroVelo.

● N° 3 – Ciclovia dei Pellegrini (km 2300)

Questo itinerario fa riferimento alla via Francigena sia pure nella versione "EuroVelo" fino a Roma. Da Roma si propone il raggiungimento di Brindisi (recuperando lunghi tratti di via Appia) che ha rappresentato per secoli il porto per pellegrini, crociati e cavalieri del tempo diretti a Gerusalemme.

Itinerario: Chiasso, Como, Milano, Lodi, Corte S. Andrea, Piacenza, Parma, Passo della Cisa, Lucca, Siena, Roma, Fiuggi, Frosinone, Cassino, Benevento, Melfi, Gravina, Matera, Taranto, Brindisi.

Risorse: ciclabili dei parchi a nord di Milano e ciclabilabile dell'Adda fino al Po, viabilità minore in provincia di Parma e in Lunigiana fino ad Aulla. Progetto finanziato Siena-Buonconvento, ciclabilabile del Tevere a Roma, Appia antica.

Sedimi ferroviari: Carrara-Avenza, Lucca-Bientina-Pontedera, Roma-Fiuggi.

Su questa direttrice si innestano altri tracciati in qualche modo legati a percorsi "Romei" da nord-ovest: in particolare la direttrice cosiddetta di Sigerico ovvero Aosta, Vercelli, Corte Sant'Andrea, ma importante è una via che dal Moncenisio attraversa Piemonte e Liguria per unirsi all'itinerario principale a Sarzana-Luni.

● N° 4 – Ciclovie dei Fiumi Veneti (km 1000)

Rappresentano un sistema in rete sovraregionale con diversi collegamenti con le realtà austriaca e slovena.

Risorse: consolidate ciclovie del Sile, della Val Sugana con servizio treno+bici, diversi sedimi ferroviari dismessi Dobbiaco-Cortina-Calalzo, Gemona-Tarvisio, Ostiglia-Legnago-Grisignano. Questi ultimi sono oggetto di progetti esecutivi e alcuni già cantierabili.

Criticità: territorio antropizzato.

Un'idea della Federazione Italiana Amici della Bicicletta



Edizione 2007



Grandi vie		
1	Ciclopista del Sole EV 7	km 3000
2	Ciclovia del Po e delle Lagune EV 8	1300
3	Ciclovie dei Pellegrini EV 5	2300
4	Ciclovie dei Fiumi Veneti	1000
5	Ciclovia Roma	800
6	Ciclovia Adriatica	1000
11	Alta via dell'Italia centrale	900
12	Ciclovia Pedemontana Alpina	1100
13	Ciclovia Svizzera Mare	500
Le vie dei due mari:		
7	Ciclovia Romagna - Versilia	400
8	Ciclovia Conero - Argentario	500
9	Ciclovia Salaria	400
10	Ciclovia dei Borboni	500
13	Ciclovia dei Tratturi	400
14	Ciclovia dei Tre Mari	600
.....	Varianti e collegamenti	1800
Totale		16500



● N° 5 – Ciclovía Romea (km 800)

Il riferimento è legato in parte alle Vie Annia e Popilia che in epoca romana congiungeva Aquileia a Rimini, in parte al corridoio multimodale Tiberino-Adriatico che congiunge il centro Italia con il nord-est e l'Europa dell'est.

Risorse: sedime ferroviario Tarvisio-Gemona, alcune ciclabili nel comacchiese, e nelle pinete di Ravenna. Ciclopedonali in corso di realizzazione nel tratto umbro del Tevere nell'ambito del sistema parchi fluviale (anche interregionale).

Criticità: connessioni con i traghetti nelle lagune, superamento Appennino tosco-romagnolo, disponibilità in Umbria del corridoio del Tevere da valorizzare.

● N° 6 – Ciclovía Adriatica (km 1000)

Collega Ravenna con Leuca. Litoranea per eccellenza tocca la riviera più ricca di spiagge.

Risorse: diversi segmenti già ciclabili Cervia, Cupra Marittima, Pescara e diverse altre ciclabili balneari a ridosso della spiaggia. Diversi sedimenti ferroviari in via di dismissione in Abruzzo, Molise e Puglia. Importante risorsa il piano di reti ciclabili della provincia di Lecce.

Criticità: corridoio ciclabile molto stretto con innumerevoli corsi d'acqua da superare.

● N° 7 – Ciclovía Romagna – Versilia (km 400)

È la ciclovía delle spiagge: Rimini collegata con Viareggio.

Risorse: ciclabile sul Marecchia da Rimini, diversi tratti ciclabili sull'Arno: Firenze Parco dei Renai, Calcinaia e Cascina-Pisa, viabilità minore/ciclabile Migliarino-Torre del Lago-Viareggio.

Criticità: scollinamento del Pratomagno o discesa dell'Arno a monte di Firenze, tratti fortemente antropizzati.

● N° 8 – Ciclovía Conero – Argentario (km 500)

Il cuore dell'Italia attraversato in orizzontale. Dal Conero si risale la valle del Potenza (esiste un interesse della provincia di Macerata ai cicloitinerari) quindi Assisi (scollinando al passo di Termine, ovvero per l'altipiano di Colfiorito). Quindi Perugia per la Valle umbra sino al lago Trasimeno, quindi per la valle del Chiani e del Paglia a Orvieto e Acquapendente, quindi Pitigliano, fiume Albegna, Argentario.

Risorse: tratti moderati nel Folignate, sedime ferroviario Ellera-Tavernelle, Orbetello-Porto S. Stefano.

Criticità: orografia.

● N° 9 – Ciclovía Salaria (km 400)

Da Roma a San Benedetto del Tronto.

Risorse: tratti abbandonati della vecchia Salaria.

Criticità: orografia; alcuni attraversamenti urbani.

● N° 10 – Ciclovía dei Borboni (km 500)

Le capitali del Sud collegate da un nastro ciclabile. Da Bari a Ruvo, Castel del Monte quindi Potenza, Avellino, Salerno, Napoli.

Risorse: alcuni lunghi sedimenti ferroviari dismessi.

Criticità: orografia.

● N° 11 – Alta Via dell'Italia centrale (km 900)

Collega gli altipiani e i Parchi dell'Italia centrale. Bello e stimolante per l'esercizio fisico. Dalle Foreste Casentinesi al Gargano, passando per i Sibillini e i parchi abruzzesi.

Risorse: viabilità forestale e viabilità minore.

Criticità: orografia.

● N° 12 – Ciclovía Pedemontana Alpina (km 1100)

Disegna un grande arco dalla Val Rosandra presso Trieste al Colle di Cadibona, dove comincia l'Appennino come abbiamo imparato sui banchi di scuola, percorrendo le pianure più alte, collegando tutti i grandi laghi.

Criticità: territorio fortemente antropizzato.

● N° 13 – Ciclovía dei Tratturi (km 400)

Da Vasto a Gaeta. Incrocia i tratturi dei pastori molisani unendo i due punti dove lo stivale è più stretto.

Risorse: sedimi ferroviari dismessi e strade statali dismesse.

Criticità: orografia.

● N° 14 – Ciclovía dei Tre Mari (km 600)

Da Otranto a Sapri. Adriatico, Ionio e Tirreno a pedali, dalle pianure apulo-lucane ai primi contrafforti del Pollino, fino al mare cristallino del golfo di Sapri.

Risorse: sedimi ferroviari dismessi e strade statali dismesse.

Criticità: orografia.

● N° 15 – Ciclovía Svizzera-mare (km 500)

Partendo dalle pertinenze svizzere del lago Maggiore e della val d'Ossola si arriva al mar Ligure occidentale attraverso Novara, Vercelli, Asti risalendo la valle del Tanaro per raggiungere Imperia.

Risorse: alzaie dei canali piemontesi, ciclabile del Tanaro e tratti dismessi di ferrovia oltre Alba e ferrovia litoranea ligure.

Criticità: orografia.

● Varianti e collegamenti

Ai 15 itinerari principali va aggiunta una serie di varianti e collegamenti per completare la rete al fine di connettere ciclovie parallele, per raggiungere mete importanti, per passare il confine verso ciclovie europee.



Come costruire BICITALIA

Standard e definizioni

In linea generale si può far riferimento alle caratteristiche generali di un itinerario ciclabile definite dal CROW, ovvero le linee guida elaborate in Olanda nel 1993, riprese anche dal progetto EuroVelo.

Sicurezza Un itinerario che minimizzi i pericoli per i ciclisti, i pedoni e gli altri utenti e dia loro una sensazione di sicurezza.

Coerenza Un itinerario continuo con un proprio e identificabile carattere nazionale, integrato con strade e percorsi ciclistici locali.

Linearità Un itinerario che eviti inutili tortuosità, sebbene possa deviare per consentire la visita di paesaggi caratteristici o siti d'interesse.

Attrattiva Un itinerario che integri e arricchisca l'ambiente in cui è collocato in modo tale che sia attraente percorrerlo in bicicletta.

Comfort Un itinerario che permetta un flusso agevole di traffico ciclistico e che sia facilmente utilizzabile.

Più in particolare il tema delle definizioni e classificazioni è trattato più avanti a pag. 20 "Proposta di classificazione delle ciclovie".

Le fasi

Individuazione dei corridoi

Quest'azione consiste nell'individuare i principali nodi da collegare nell'area in studio con uno schema a piccola scala. Per fare questo si utilizzano grandi schemi esistenti ovvero:

- EUROVELO
- REVERMED
- Reti nazionali
- Reti regionali comunque di media/lunga percorrenza.

In ogni caso la proposta di massima di Bicitalia costituisce già una selezione di corridoi su cui lavorare e che possono comunque essere emendati ed eventualmente accresciuti, ma il metodo di lavoro qui proposto è applicabile anche a scale territoriali diverse da quella nazionale.





In assenza di questi riferimenti è necessario ricorrere a una certa intelligenza progettuale e capacità di lettura dei territori per trovare i corridoi più significativi.

I criteri saranno i seguenti:

- collegare i luoghi più importanti per numero di abitanti e/o attrazione turistica,
- utilizzare corridoi naturali ovvero risorse territoriali come fiumi o canali,
- altri tipi di risorse lineari come ferrovie e strade dismesse, vie di transumanza ecc.,
- tenere presenti riferimenti storici come vie romane o vie di pellegrinaggio.

Ricognizione esistente

Ricerca puntuale di risorse ciclabili su quattro piani

Azioni	Istruzioni e strumenti
Verifica dell'esistenza di piani di ciclabilità su base nazionale e/o regionale	Individuare i luoghi/istituzioni dove cercare i piani
Verifica delle infrastrutture esistenti/ in costruzione/in progetto	Predisporre griglia/questionario per la ricerca
Verifica puntuale delle risorse potenziali per la ciclabilità*	Descrizione ove necessario nel corridoio della ciclovia oggi praticabile affiancata alla ciclovia migliore da progetto**
Verifica dello stato e qualità della viabilità minore esistente a traffico promiscuo	

* Queste vanno cercate in:

- argini di fiumi e canali;
- ferrovie e strade dismesse;
- infrastrutture lineari non stradali (posa cavi, fibre ottiche, condotte fognarie ecc.);
- viabilità riservata "classificata":
 1. strade forestali,
 2. strade ed ENEL,
 3. strade militari,
 4. enti di bonifica/alzaie,
 5. strade consortili agricole o simili,
 6. strade/*decauville* minerarie o simili.

** Nella ricerca dei corridoi e delle risorse è importante cercare comunque un percorso praticabile oggi dai ciclisti ovvero trovare e descrivere la migliore strada percorribile con la viabilità immediatamente disponibile. Questo con il duplice scopo di:

- rendere il percorso esistente fruibile da subito senza dover soggiacere ai tempi, magari molto lunghi, di realizzazione di nuove sedi dedicate,
- consentire la predisposizione di cartoguide immediatamente disponibili e/o commercializzabili.

In sintesi pertanto nella restituzione cartografica del lavoro per quanto possibile nei corridoi individuati potranno essere previste per alcuni segmenti due tracce una per la percorrenza attuale e un'altra per la percorrenza futura a infrastrutturazione ciclabile realizzata.

Sono due processi in linea di massima seguenti l'uno l'altro tuttavia sono destinati a influenzarsi potendo l'approfondimento delle risorse trovate modificare i corridoi oppure alcuni corridoi irrinunciabili potrebbero far trascurare risorse disponibili ma "fuori corridoio".

Restituzione dei dati

La restituzione dei dati sarà composta da tre elementi.

Relazione scritta

Con la descrizione del processo e degli elementi importanti dello schema proposto, del fabbisogno in termini di:

- a. infrastrutturazione,
- b. servizi,
- c. formazione.

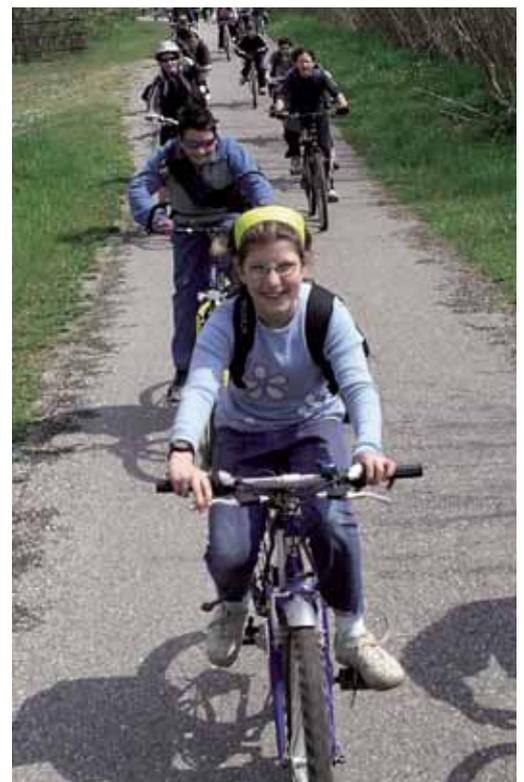
Cartografia in scala media

(orientativamente 1 : 25 000 o 1 : 50 000) riportante la traccia delle ciclovie proposte con i seguenti livelli di lettura riconoscibili da opportune forme e colori del tratto.

1. Ciclovìa pienamente soddisfacente (ciclovìa prima categoria): si riferisce a un percorso protetto, pavimentazione asfalto o simili con segnali e cartografato.
2. Ciclovìa accettabile: si riferisce a un percorso protetto, ma mancante di qualcuno degli altri elementi di qualità (segnali, mappatura ecc.)
3. Ciclovìa minima: tratti accettabili ma in traffico promiscuo.
4. Sedimi esistenti ma non praticabili.
5. Tratti inesistenti ovvero tratti di viabilità con traffico inaccettabile oppure tratti senza strada (per es. solo autostrade o superstrade) ma comunque nel corridoio individuato.
6. Tratti provvisori ovvero percorsi praticabili oggi, ma destinati a essere superati dall'infrastrutturazione ciclabile in progetto, prevista nella stessa pianificazione.

Stima dei costi

Pur essendo un progetto di massima verrà indicato un computo sui possibili costi tenuto conto del grado di miglioramento necessario per ogni segmento preso in considerazione.



Comunicazione

Segnaletica/cartellonistica

La segnaletica rappresenta un elemento fondamentale per l'identità e la percezione del percorso ciclabile, sia per fare in modo che lo stesso sia visibile anche sul territorio, sia per svolgere la sua specifica funzione come previsto da Codice della Strada.

Cartoguida

Le cartoguide per il pubblico svolgono una funzione diversa dalla cartografia tecnica che si produce negli studi di progettazione, dovendo essere comprensibili dal grande pubblico che percorre la ciclovia. In particolare con riferimento alla descrizione della ciclovia dovrebbero essere utilizzati simboli e colori per evidenziare i tratti di pista ciclabile o non ciclabile associati all'informazione se presente asfalto oppure si tratti di strada bianca. Un'ulteriore simbologia deve essere usata per indicare i tratti della ciclovia che giacciono su strade ad alto traffico. La cartoguida riporterà anche informazioni sui servizi per il ciclista (ristori, meccanici, alberghi campeggi ecc.) e sui punti di interesse storico, naturalistico, artistico, o immediatamente vicini al percorso.

Il formato della cartoguida potrà essere a libretto eventualmente spiralato oppure a mappa ripiegata. La soluzione del libretto appare consigliata ove si voglia descrivere un lungo itinerario che magari si sviluppa per centinaia di chilometri. La soluzione della mappa appare più utile per la descrizione di tutte le risorse e gli itinerari che sono presenti in un determinato territorio (una provincia, un parco, un gruppo di comuni ecc.).

La scala cartografica che realizza il miglior compromesso fra dimensione del foglio e dettaglio delle informazioni, è la scala 1 : 50 000. Possono essere usate scale diverse, ma sicuramente scale inferiori a 1 : 200 000 decisamente non sono adatte al ciclista.

Sarà cura del cartografo realizzare l'opera avendo in mente l'esigenza del ciclista che non è alla ricerca dei tracciati autostradali o delle superstrade che pertanto avranno spessori e colori tali da non coprire il reticolo della viabilità minore e/o ciclabile che è invece di interesse del cicloturista.

Le cartoguide potranno avere diverse forme di diffusione, potendo essere omaggio e/o commerciale a seconda della committenza della produzione.

Infine potranno essere previste connessioni cartoguida con strumenti elettronici sia Internet che satellitari, oppure le informazioni sugli itinerari potranno trovarsi esclusivamente in Internet. A questo proposito sono già diffusi diversi siti dove sono disponibili tracciati di percorsi ciclabili sia sotto forma di mappe tracciate che di stringhe di *waypoints* da scaricare.



Promozione turistica

Studio delle strategie per la promozione turistica dell'area interessata:

- verifica dei flussi turistici,
- questionari ai turisti (domande del tipo: "a quali condizioni saresti venuto in Italia in bicicletta?"...),
- studio delle storie di successo (Svizzera, Austria, C2C in Inghilterra, nonché Trentino Alto Adige),
- verifica delle forme di coinvolgimento dei privati,
- indicazioni per strutturare un albergo "amico della bici".

Proposta di classificazione delle ciclovie

Al fine di omogeneizzare il linguaggio in materia di itinerari ciclabili extraurbani di media/lunga distanza occorre tenere conto:

- a. del DM 30/11/99, n. 557 ovvero il regolamento di attuazione della legge 366/98;
- b. della recente introduzione nel Codice della Strada di un nuovo tipo di strada, vale a dire l'*Itinerario Ciclopedonale*: art. 2 CDS, lettera Fbis (solo definizione, senza specifiche tecniche nel Regolamento);
- c. della necessità che gli itinerari siano:
 1. descritti (e segnalati) con precisione,
 2. costruiti (o messi) in sicurezza,
 3. legittimamente percorribili dal ciclista.

Si possono così individuare nei seguenti elementi i parametri importanti per definire nomenclatura, qualità, e sicurezza dei ciclotinerari.

Anzitutto è necessario trattare alcune problematiche tecniche legate alla modalità cicloturistica che non si ritrovano in altri tipi di turismo escursionistico.

Normativa

La bicicletta è un veicolo e per questo il ciclista è integralmente soggetto al Codice della Strada e, in particolare, a tutte quelle normative legate all'uso e alla proprietà delle strade.

Le strade hanno un proprietario il quale dispone della circolazione sul proprio sedime secondo i propri fini istituzionali (per es. una strada di bonifica è di solito usata solo dai mezzi della bonifica per manutenzione idraulica, una strada forestale dai mezzi autorizzati alla manutenzione del bosco ecc.), salvo che la strada abbia un uso pubblico.

Non esistono attualmente definizioni, nel CDS, di strade per ciclisti diverse dalla pista ciclabile o dalla corsia ciclabile: le uniche strutture che si possono dire protette. L'itinerario ciclopedonale, di cui si è detto sopra, non può considerarsi struttura protetta, stante la mancanza di normazione regolamentare. Altre diciture come "itinerario ciclabile", "strada a basso traffico",





“percorso adatto alla bici”, “ciclostrada”, sono prive di definizione e di standard normativi, pur essendo correntemente usate; riguardano strade a traffico promiscuo e per esse il Codice non stabilisce una segnaletica specifica di tutela del ciclista e degli altri “utenti deboli”. Non esiste segnaletica specifica per il ciclista, sia di indicazione, sia soprattutto segnali che prevedano forme di tutela per lo stesso e gli altri utenti deboli, nelle strade a traffico promiscuo.

Il ciclista può in linea di principio percorrere solo strade aperte al traffico o comunque strade sulle quali i velocipedi sono espressamente autorizzati (per es. itinerario “Destra Po” della provincia di Ferrara). Situazioni come strade alzaie, argini di fiumi e canali, ferrovie dismesse, sono, salvo indicazione diversa, interdette al traffico pubblico. Il fatto che i ciclisti siano tollerati non significa che il passaggio sia consentito ovvero che il ciclista goda dello status di legittimo utente della strada. Abbiamo diversi esempi di enti che ci hanno diffidato da utilizzare in modo pubblico e manifesto (ovvero volantini, guide, manifestazioni) sedimi per i quali questi enti non si sentono responsabili della sicurezza di utenti stradali siano essi anche ciclisti.

Definizioni

Prima di passare alla classificazione dell’infrastruttura per la bicicletta è opportuno dare alcune definizioni utili successivamente.

Pavimentazione con almeno tre gradi:

- compatta: asfalto, cemento, autobloccanti,
- scorrevole: altri fondi di buona qualità (per es. macadam scorrevole, terra stabilizzata con calce o resine),
- fondo naturale: di qualità mediocre o scarsa (erboso, terra, ciottolame di fiume).

Carreggiata: porzione della strada riservata al transito dei veicoli, esclusi cioè marciapiedi, banchine, canaline, parapetti, fasce di rispetto ecc.

Sicurezza del traffico: l’insieme dell’infrastrutturazione e dei provvedimenti normativi messi in atto per garantire la sicurezza della circolazione.

Sicurezza intrinseca: l’insieme delle opere fisse per la sicurezza della strada (parapetti, sistemazioni dei tratti ripidi o comunque pericolosi ecc.).



Segnaletica ciclistica: un sistema di segnali verticali (cartelli) e segnaletica orizzontale con il duplice scopo di indicare le direzioni ai ciclisti e di migliorare la sicurezza degli stessi.

Area di sosta: luogo di servizio dotato di rastrelliera per bici, tavoli, panchine, cestino rifiuti e soprattutto fontanella.

Bicicletta da turismo: bicicletta (compresa mountain bike MTB) con cambio, adatta a trasportare bagaglio e con copertoni di sezione non inferiori a 25-28 mm.

Cartografia ciclistica: mappe stradali (ciclomappe) in scala adatta compresa fra 1 : 50 000 e 1 : 100 000. (Per itinerari dedicati alla MTB, oppure per attraversamenti urbani, possono essere indicate scale anche superiori, per es. 1 : 25 000).

Si possono avere due tipi di ciclomappe:

- cartografia itineraria ovvero riportante itinerari ciclistici predeterminati ed eventualmente altre informazioni utili al cicloescursionista;
- cartografia generale riportante informazioni sulla rete stradale adatta al ciclista come per esempio carichi di traffico, pendenze, e altre informazioni utili al cicloescursionista riferite comunque a tutto il territorio coperto dalla mappa.

Infrastrutturazione per la bicicletta (strade per il ciclista): con riferimento ai parametri di traffico e sicurezza si possono definire le seguenti categorie di segmenti stradali rilevanti per il ciclista.

1. **Corsia ciclabile e/o ciclopedonale:** come da Codice della Strada.
2. **Pista ciclabile e/o ciclopedonale (compresa la pista ciclabile contigua al marciapiede):** a lato strada ma separata fisicamente dalla stessa, come da Codice della Strada.
3. **Pista/strada ciclabile in sede propria lontano dalle strade a traffico motorizzato:** in questo caso può essere usato il termine *Greenway*.
4. **Sentiero ciclabile e/o Percorso natura:** sentiero/itinerario in parchi e zone protette bordi fiume o ambiti rurali in genere senza particolari standard costruttivi dove le biciclette sono ammesse anche se con standard non ottimali. N.B. ai fini dell'uso ciclistico deve essere garantita la sicurezza intrinseca del sentiero ciclabile.
5. **Strade senza traffico:** strade con percorrenze motorizzate inferiori a 50 veicoli/die.
6. **Strade a basso traffico:** strade con una percorrenza motorizzata giornaliera inferiore a 500 veicoli/die senza punte superiori a 50 veicoli/h.
7. **Strada ciclabile o ciclostrada (o "strada 30"):** strada extraurbana con sezione della carreggiata non inferiore a 2 metri se non asfaltata e non inferiore a 3 metri se asfaltata dedicata ai veicoli non a motore salvo quelli autorizzati (frontisti, agricoltori) e comunque sottoposta a limite di 30 km/h. Questa è quella che potrebbe diventare l'*Itinerario Ciclopedonale*: art. 2 CDS, lettera Fbis (solo definizione, senza specifiche tecniche nel Regolamento).

La successione degli elementi precedenti può essere ulteriormente raggruppato e risuddiviso come segue:

- a. **percorso ciclabile con massimo grado di protezione (ovvero percorso protetto propriamente detto):** percorso costituito da una successione degli elementi precedenti da 1 a 4 almeno per il 90%;
- b. **percorso ciclabile con grado di protezione medio:** percorso costituito da una successione di almeno il 50% degli elementi da 1 a 4 e il restante con gli elementi 5 e 6;
- c. **percorso ciclabile con grado di protezione minimo:** percorso costituito da una successione degli elementi da 1 a 6 (tollerato un 5% di strade con >500 veicoli/die e non ammesse comunque strade con >3000 veicoli/die).

A questo punto siamo in grado di definire.

Ciclovia (vari gradi): itinerario che si svolge prevalentemente su strade come sopra definite. Questa definizione di ciclovia corrisponde in prima approssimazione ai termini *Cycle Route* in inglese, oppure *Rad Route* in tedesco ovvero *Vélo Route* in francese.

Cicloitinerario consigliato: itinerario sostanzialmente non classificato che si svolge su strade la cui qualità ciclistica non è assicurata e/o documentabile e comunque con un grado di protezione basso o inesistente.

Ulteriori attributi degli itinerari ciclabili

Supponendo di avere risolto i problemi normativi e adottata la nomenclatura dell'infrastrutturazione dei punti precedenti, si tratta ora di provare a definire un itinerario ciclabile inteso come elemento con classificazione infrastrutturale integrata con altri fondamentali elementi di qualità. Queste esigenze di integrazione fanno riferimento alle peculiarità del ciclista e in particolare del turista in bicicletta, ovvero escursionisti che scelgono il pedale per esplorare il territorio senza fretta, ma in sicurezza e in ambienti possibilmente di pregio. Il cicloturismo amatoriale/agonistico pertanto interessa le nostre preoccupazioni solo marginalmente.





Un itinerario ciclabile è pertanto non solo una successione di strade per la bici come definite alla voce “infrastrutturazione per la bicicletta”, ma anche dalle seguenti caratteristiche non infrastrutturali che ne completano la fisionomia e la qualità.

1. L'itinerario esiste ovvero è stato descritto, ha un nome, un ente che ne è responsabile, un logo, un tema ecc. In altre parole l'itinerario ha una sua identità che va al di là di una semplice successione di strade.
2. L'itinerario ha caratteristiche tecniche (fondo stradale, pendenze moderate <6%, sicurezza ecc.) che lo rendono percorribile tutto l'anno (in caso di forti nevicate si è ben lieti di mettere a disposizione la sede ciclabile per lo sci da fondo) da persone con una normale preparazione fisica e con normali biciclette da turismo.
3. L'itinerario è segnalato: ovvero esiste una specifica segnaletica anche di indicazione in modo che il ciclista forestiero non perda la sua strada.
4. L'itinerario è cartografato: dove per cartografato si intende una mappa di qualità in scala possibilmente compresa fra 1:50 000 e 1:100 000 (vedi a pag. 19, “Comunicazione. Segnaletica/cartellonistica”).
5. L'itinerario ha un certo grado di attrattività e dotazione di servizi.
6. L'itinerario ha un certo grado di protezione (vedi punto precedente).
7. L'itinerario è dotato di aree di sosta attrezzate e offre facili e frequenti accessi a servizi di ristorazione e ospitalità e intermodalità.

Con questa premessa si capisce che i cicloitinerari esistenti in Italia molto raramente possiedono tutte queste caratteristiche contemporaneamente e pertanto molto spesso si deve ricorrere a percorsi ancora imperfetti dal punto di vista della sicurezza e della piena godibilità. In estrema sintesi pertanto il cicloescursionista dovrebbe poter percorrere itinerari sicuri, a uso pubblico o comunque permessi alle bici e con informazioni sufficienti per non smarrire la strada e calibrare le distanze percorribili secondo i propri mezzi. Naturalmente la presenza di altre attrattive come il paesaggio, una buona ombreggiatura per la calda stagione, l'enogastronomia, beni culturali e la presenza di servizi *bicycle friendly* contribuiscono ad aumentare il valore dell'itinerario.

In una prospettiva futura pertanto la definizione di ciclovia dovrà tenere conto anche di aspetti non solo strettamente legati al grado di protezione ma anche ad altri elementi importanti come la segnaletica, la cartografia e la qualità paesaggistica ambientale e dei servizi.

Segnaletica per ciclovie

I segnali per il ciclista previsti o ammessi dal Codice della Strada

La maggior parte dei paesi europei: Inghilterra, Danimarca, Germania, Austria, Francia, dispone di un'articolata segnaletica stradale per il ciclista, con particolare riferimento alla segnaletica di indicazione (ovvero di direzione) comprendendo anche il concetto di itinerario ciclabile ovvero la **ciclovìa** come l'abbiamo indicata in questa proposta (*Cycle Route* in inglese, *Vélo Route* in francese, *Rad Route* in tedesco), nonché la possibilità di indicare gli stessi con nomi, colori e numeri. Nella **tavola 4** allegata sono riportati alcuni bozzetti di segnaletica stradale per ciclisti in uso in alcuni paesi stranieri.

Il Codice della Strada italiano (in particolare, il DPR n. 495 del 16/12/92 "Regolamento di esecuzione e di attuazione del nuovo Codice della Strada") prevede invece solo i segnali appositi per piste e corsie ciclabili (carreggiate o porzioni di esse riservate esclusivamente ai ciclisti), in particolare:

- Cartelli verticali d'obbligo rotondi con fondo blu, che devono essere posti all'inizio di una pista, di una corsia o di un itinerario riservato alla circolazione delle biciclette e che devono essere ripetuti "dopo ogni interruzione o dopo le intersezioni (art. 122, comma 9, punto b, DPR 495/92)"; la fine dell'obbligo di cui ai segnali precedenti deve essere segnalata da analogo segnale barrato obliquamente.
- Cartelli verticali in corrispondenza di attraversamenti di piste ciclabili è prevista l'installazione sulla viabilità ordinaria di segnali a forma rettangolare su fondo blu, con il simbolo della bicicletta, di formato e colore identici a quelli utilizzati per gli attraversamenti pedonali (art. 135, comma 15, DPR 495/92); sulle strade extraurbane e sulle strade urbane di scorrimento questi segnali devono essere preceduti da segnali triangolari di pericolo (art. 88, comma 3, DPR 495/92).
- Gli attraversamenti ciclabili sono evidenziati sulla carreggiata mediante due strisce bianche discontinue di 50 cm di larghezza, con segmenti a intervalli di 50 cm (art. 146, comma 2, DPR 495/92). Le piste ciclabili non in sede propria sono separate dalle corsie di marcia mediante due strisce continue affiancate, una bianca ed una gialla (fig II 427/b, art. 140, comma 7, DPR 495/92). Sulle piste e sugli attraversamenti ciclabili può essere tracciato il simbolo di pista ciclabile oppure disegno bianco della bici della fig II 442/b, art 148 (art. 148, comma 11, DPR 495/92).



Non essendo previsti pertanto appositi segnali di direzione la FIAB aveva già elaborato un documento "Segnaletica per itinerari ciclabili (ciclovie)" del 14 gennaio 2005 (scaricabile all'indirizzo: www.fiab-onlus.it/tecnica/segnal2.htm) per proporre detti segnali ricavando bozzetti compatibili con il Codice. Tale segnaletica "compatibile" è peraltro già stata adottata con forme amministrative diverse da alcuni enti locali (soprattutto province, per es. le province di Milano, Mantova, Ferrara, Modena, Rimini, Bolzano (quest'ultima limitatamente alla viabilità promiscua disponendo di una propria normativa provinciale per la segnaletica della rete ciclabile protetta). Si rimanda comunque alla lettura di questo documento anche per l'inquadramento generale del problema della segnaletica per i ciclisti.

Proposta di modifica del Codice della Strada limitatamente ai segnali per ciclovie

In questa sede siamo invece a proporre uno schema di segnaletica a regime ovvero una proposta innovativa che richiederà necessariamente un'apposita modifica del Codice della Strada per quanto di competenza. In particolare sono illustrate proposte per:

- segnaletica di direzione,
- segnaletica per l'individuazione dell'*Itinerario Ciclopedonale*: (art. 2 CDS, lettera Fbis solo definizione, senza specifiche tecniche nel Regolamento) ovvero della ciclovie su strade promiscue.

Segnaletica di direzione

Il presupposto fondamentale della proposta è l'individuazione di un sistema di segnali di indicazione/direzione specializzati per l'utenza ciclistica che prevede il ricorso a: dimensioni dei segnali più piccole dei segnali normali per l'utente motorizzato nonché un colore specializzato diverso dei colori standard previsti dal Codice vigente.

La segnaletica di direzione per le ciclovie può svolgere due funzioni:

- segnaletica di avviamento alla ciclovie,
- segnaletica posta sulla ciclovie.

Segnaletica di avviamento alla ciclovie

Per segnalare percorsi di avvicinamento dalla viabilità ordinaria alla ciclovie, rimandiamo al citato documento FIAB del 15 gennaio 2005 dove nelle tab 2 e 5 a e b sono riportati possibili cartelli utili a instradare l'utente dalla viabilità normale all'itinerario ciclopedonale.



Segnaletica posta sulla ciclovìa

Nelle tavole seguenti sono disegnati bozzetti mutuati dalle figure e tabelle degli allegati del DPR 495/92 con le seguenti caratteristiche.

- Viene proposto un colore rosso scuro idealmente uguale al colore rosso scuro della segnaletica ufficiale del sistema ciclabile svizzero (Suisse à Vélo, Svizzera in Bici).
- Sono riportate le dimensioni esterne in cm in genere più piccole delle dimensioni dei cartelli attualmente previsti dal CDS.
- Per ogni segnale è indicato il numero della figura ufficiale degli allegati del DPR 495/92 da cui deriva.
- Ove occorra i segnali sono predisposti per ospitare numerazioni e loghi delle ciclovie una volta che il sistema Bicitalia sarà operativo.
- Non viene fatta differenza fra destinazioni urbane o extraurbane per il ciclista.
- Vengono proposte le due sagome a freccia per i contesti extraurbani e rettangolare per i contesti urbani anche se si ritiene che in via definitiva possa essere fatta la scelta di una sola sagoma e la nostra preferenza vada alla forma rettangolare.
- Nelle seguenti **tavole 1 e 2** sono proposti in modo speditivo alcuni bozzetti con le caratteristiche sopraelencate.

Segnaletica per l'individuazione dell'itinerario Ciclopedonale (art. 2 CDS, lettera Fbis)

In attesa di una massiccia infrastrutturazione ciclabile per molto tempo si dovrà prevedere che le ciclovie nazionali giacciono su strade aperte al traffico. Per questo sarebbero necessari appositi segnali, che definiscano la condizione di strada ad alta frequentazione ciclistica che la nostra normativa non prevede e pertanto si deve ricorrere a soluzioni sperimentali che possono essere compatibili con il Codice della Strada, ora che lo stesso ha definito l'itinerario ciclopedonale all'articolo 2.

Nella **tavola 3** si riporta una possibile soluzione che prevede di collocare nei tratti promiscui della ciclovìa un cartello di pericolo per segnalare agli automobilisti in transito l'elevata probabilità di incontro di pedoni e ciclisti sulla carreggiata. Questo cartello deve infine essere associato ai cartelli di "Strada 30" e di itinerario ciclopedonale così come indicati nella figura e mutuati dai corrispettivi segnali per le aree urbane a carattere residenziale. Per rendere ancora più efficace la moderazione del traffico oltre alla segnaletica dovrebbero essere messi in atto provvedimenti di limitazione fisica per i mezzi a motore, come chicane, fittoni, divieti ai non residenti ecc.

Per informazioni:

Claudio Pedroni
info@bicitalia.org
tel. 338-8324759



Tavola 1

Segnali di indicazione da collocare su ciclovie (extraurbane e urbane)

Fig 1: Segnale di direzione ottenuto dai segnali per contesti extraurbani (riduzione da segnale tabella II 14a DPR 495/92)



Destinazioni extraurbane



Fig 2: Segnale di direzione ottenuto dai segnali per contesti urbani (riduzione da segnale tabella II 13a DPR 495/92)

Destinazioni urbane



Tavola 2

Segnalini di indicazione da collocare su ciclovie (extraurbane e urbane)

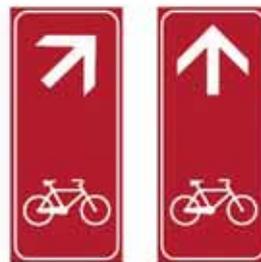


35 cm

15 cm



25 cm



Misura Piccola

Fig 3: Segnalini **semplici** di conferma
Ricavato da Tabella II 12,
pannello integrativo modello 5



oppure



25 cm

Fig 4: Segnalini di conferma
composti per viabilità riservata



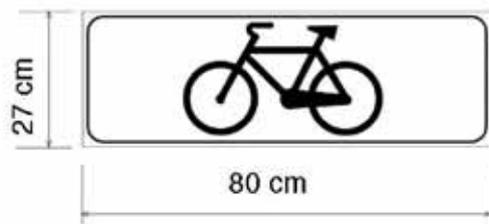
60 cm

40 cm

Fig 5: Cartello di
preavviso con
itinerari ricavato
da modifiche
delle figure 360
- 363 art 136
DPR 495/92

Tavola 3

Segnaletica per itinerario ciclopedonale



Possibile cartello di pericolo generico (fig. II, art 103 DPR 495/92, con pannello integrativo, (mod II 6 art 83 DPR 495/92) da porre su strada a viabilità ordinaria per segnalare la frequente e probabile presenza di ciclisti, ovvero dell'itinerario ciclopedonale.



Pannellatura derivata dalla segnaletica urbana della zona residenziale, che diventa "itinerario ciclopedonale". Da art 135 fig 318.



Pannellatura derivata dalla segnaletica urbana della "Zone 30" che diventa "strada 30". Da art 135 fig 323/a

Tavola 4

Esempi internazionali di segnaletica per biciclette



Segnalazione per l'itinerario "Ciclabile dei Tauri" in uso in Austria



Segnalazione per l'itinerario n° 3 in Svizzera



Sistema di segnalazione per itinerari ciclabili in uso in Oregon USA



Segnalazione per l'itinerario n° 8 del "National Cycle Network" promosso da Sustrans in Gran Bretagna



Segnaletica in uso in Olanda



Segnale posto sull'itinerario n° 5 della rete nazionale



Segnale posto sull'itinerario n° 42 della rete regionale



Segnaletica in uso in Danimarca a cura del Ministero dei Trasporti, Direzione generale delle strade (Danish Road Directorate) per il Danish National Cycle Network.

Abruzzo

Pescara Pescarabici

Basilicata

Matera Il Ciclamino - Ass. cicloambientalisti
Potenza FIAB Bicilandia Onlus

Campania

Bellizzi (SA) Amici in bici
Benevento FIAB Sannio - Ambiente e Bicicletta
Caserta C3 - Caserta Città Ciclabile
Napoli Cicloverdi
Pompei (NA) Amici della Bicicletta
Salerno Cycling Salerno
Santa Maria la Carità (NA) Amici della Bicicletta

Emilia Romagna

Bologna Monte Sole Bike Group
Cesena Pro Natura - Sezione Cicloecologista
Ferrara Amici della Bicicletta
Forlì Fiab - Amici della Bicicletta di Forlì
Massa Lombarda (RA) AdB Massa Lombarda-Lugo-Ravenna
Modena Fiab - Amici della Bicicletta
Novellara (RE) 9 Ped Ali
Parma Bicinsieme
Piacenza Amolabici
Reggio Emilia Tuttinbici
Rimini Pedalando e Camminando...

Friuli Venezia Giulia

Codroipo (UD) Amici del Pedale - Codroipo
Pordenone Associazione Ruotalibera
Trieste Ulisse - cicloturisti e ciclisti urbani
Udine Pedala Anche Tu

Lazio

Aprilia (LT) Amici della Bicicletta
Cori (LT) FIAB 2 Ruote Lepine
Latina Latina Ciclabile - FIAB
Nettuno (RM) A Ruota Libera Sez. Cicloecologista
Ostia (RM) Ostia In Bici XIII
Roma Pedale Verde
Roma Ruotalibera
Sabaudia (LT) FIAB Girinbici

Liguria

Genova Amici della Bicicletta
La Spezia-Massa Carrara Ruota Libera Apuo-Lunense
Lavagna (GE) Legambiente Cantiere Verde

Lombardia

Abbiategrosso (MI) ABBIATEinBICI
Arcore (MI) ArcoreCiclabile
Bergamo A.RI.BI. - Ass. Rilancio Bicicletta
Brescia Amici della Bici Corrado Pozzanelli
Cardano al Campo (VA) AmicinBici Cardano
Ceriano Laghetto (MI) BC Groane FIAB
Cremona Fiab Biciclettando Cremona
Lecco Bici&Paesaggi
Lissone (MI) eQUiBici - Ass. x la mobilità sostenibile
Lodi Ciclodì-FIAB
Mantova Amici della Bicicletta
Melegnano (MI) L'aBC Melegnano (sez. di Ciclodì)
Milano Ciclobby
Monza Monzainbici
Ostiglia (MN) Ruote in Libertà
Paderno Dugnano Telaio Storto
Paullo (MI) Paullo che Pedala (sez. di Ciclodì)
Peschiera Borromeo (MI) Ciclostinati - Amici della Bicicletta
Segrate (MI) Comitato SegrateCiclabile
Varese Ciclocittà

Marche

Ascoli Piceno Amici della Bicicletta
Chiaravalle (AN) Bicipiù Avis Chiaravalle

Piemonte

Alessandria Gliamicidellebici (sez. di AdB Genova)
Cuneo Bicingiro
Novara Amici della Bici
Saluzzo (CN) Associazione ciclistica Ij'Npaotà
Torino Bici & Dintorni
Torino Pedaliamo Insieme
Val di Susa (TO) Biketrack

Puglia

Bari Ruotalibera Bari
Brindisi sez. di Cicloamici FIAB Mesagne
Foggia Cicloamici
Lecce Cicloamici Lecce
Lecce Ruotalibera Lecce
Maglie Il Ciclone - associazione cicloattivi
Mesagne (BR) Cicloamici FIAB
Sava (TA) FIAB Percorsi - Ass. cult. cicloecolog.
Taranto Amici della Bicicletta L. Da Vinci

Sardegna

Cagliari Città Ciclabile

Sicilia

Agrigento ASD SSST Bike Team sez. Cicloecologista
Catania Montalnbike Sicilia FIAB
Palermo Coordinamento Palermo Ciclabile
Siracusa A.S.D. Aretusa Bike

Le associazioni aderenti alla FIAB

Toscana

Arezzo Amici della Bici
Empoli Empoliciclabile
Firenze FirenzelnBici onlus
Grosseto Rampigrifo
Lastra a Signa (FI) Montagna Nuova
Livorno La Triglia in Bicicletta
Massa Carrara Ruota Libera Apuo-Lunense
Montecatini Terme (PT) Amici della bicicletta Valdinievole
Pisa Pisa in bici - per una città ciclabile
Prato Tandem - Turismo e Natura in Bicicletta
Siena Amici della Bicicletta

Trentino Alto Adige

Trento Amici della Bicicletta

Veneto

Belluno Amici della Bicicletta
Caprino Veronese (VR) sez. di AdB Verona
Conegliano (TV) Liberalabici
Mestre Amici della Bicicletta
Mira Porte-Dolo-Fiesso (VE) Riviera del Brenta (sez. di AdB Mestre)
Mirano (VE) GIS Ciclisti e Pedoni (sez. di AdB Mestre)
Padova Amici della Bicicletta
Rovigo Fiab Amici della Bici
San Bonifacio (VR) sez. di AdB Verona
San Donà di Piave (VE) Vivilabici
San Giovanni Lupatoto (VR) sez. di AdB Verona
Schio (VI) sez. di Tuttinbici FIAB Vicenza
Stra StraBici
Verona Fiab - Amici della Bicicletta
Vicenza Tuttinbici FIAB Vicenza
Vigonovo (VE) Pedaliamo per la vita

AGGIORNATO AL 20 MAGGIO 2008

le associazioni aderenti sono sempre di più! Per aggiornamenti consultate il sito.



in bici per l'ambiente

www.fiab-onlus.it