FIAB

Federazione Italiana
Ambiente e Bicicletta

FIAB TIGULLIO
SEMINARIO SULLE RETI CICLABILI

25/3/2021

FIAB

ECF: la rete ciclabile EUROVELO

EuroVelo
the European cycle route network

https://en.eurovelo.com/

https://pro.eurovelo.com/

EuroVelo è la rete ciclabile europea (ideata 1998)
- **17 ciclovie**
- **90.000 km**
- **45.000 km realizzati**

3 percorsi in Italia
- EV 5 Romea Francigena
- EV 7 Capo Nord Malta
- EV 8 Cadice Atene

FIAB

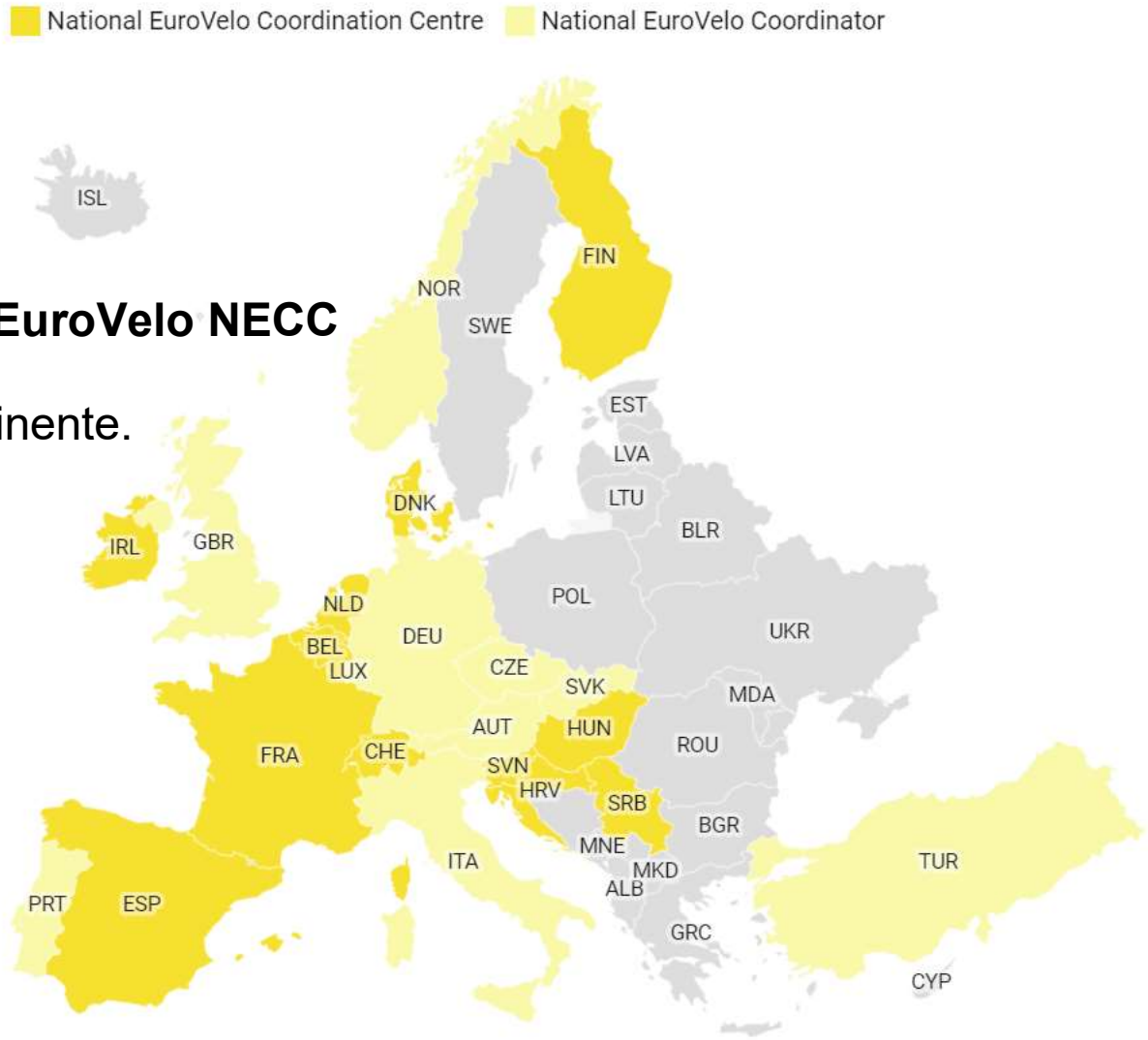
EUROVELO

1 Atlantic Coast Route
2 Capitals Route
3 Pilgrims Route
4 Central Europe Route
5 Via Romea Francigena
6 Atlantic – Black Sea
7 Sun Route
8 Mediterranean Route
9 Baltic – Adriatic
10 Baltic Sea Cycle Route
11 East Europe Route
12 North Sea Cycle Route
13 Iron Curtain Trail
15 Rhine Cycle Route
17 Rhone Cycle Route
19 Meuse Cycle Route

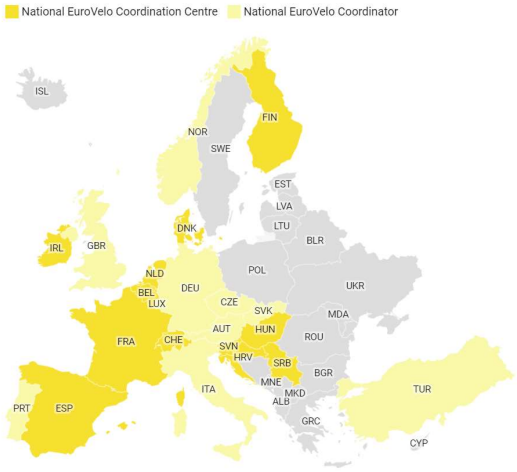
FIAB

ECF: la rete ciclabile EUROVELO

Di vitale importanza
per il successo di EuroVelo
è la rete dei
- centri di coordinamento EuroVelo NECC
- coordinatori nazionali C
che si trovano in tutto il continente.



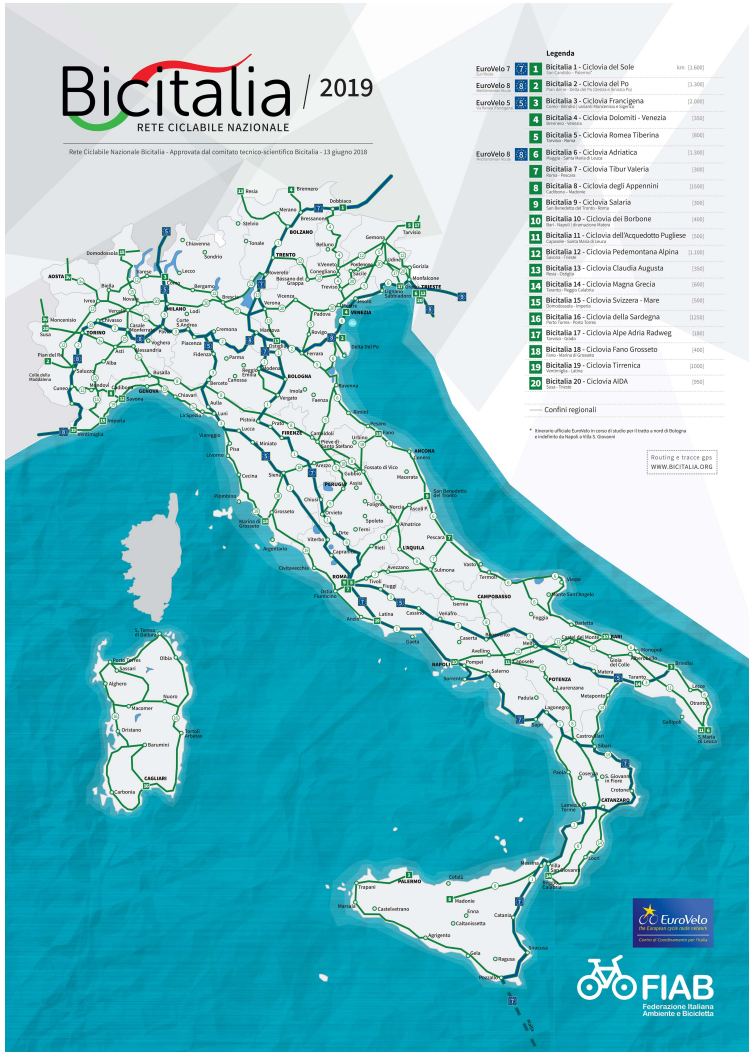
ECF: la rete ciclabile EUROVELO



I **NECC / C** assicurano il funzionamento e la garanzia della qualità di EuroVelo a livello nazionale. Inoltre, sono responsabili della comunicazione di EuroVelo a livello nazionale.

I diversi titoli - **Centro di coordinamento e Coordinatore** - si riferiscono alla maturità dell'organizzazione. I coordinatori nazionali EuroVelo consistono in genere in un'organizzazione spesso (ma non sempre) in una delle federazioni ciclistiche nazionali. **Nel tempo il coordinatore potrebbe incorporare rappresentanti di autorità pubbliche, enti del turismo, organizzazioni ciclistiche, aziende di trasporto pubblico e altri fornitori di servizi al fine di creare un centro di coordinamento**. La composizione esatta varierà inevitabilmente da paese a paese.

FIAB: il progetto Bicitalia



- Proposta Bicitalia ed Eurovelo. 22.000 km di percorsi a rete che chiediamo siano sicuri e segnalati, di cui 15.000 già scaricabili dal sito www.bicitalia.org

FIAB: il progetto Bicitalia

FIAB

MIT: le Ciclovie Turistiche Nazionali

- Sull'ossatura di Bicitalia, assegnati finanziamenti dal governo di 372 mil di euro (legge Bilancio 2016 e seguenti)

MIT: le Ciclovie Turistiche Nazionali

- DIRETTIVA 375 del 20/7/2017: caratteristiche e standard tecnici

B. STANDARD TECNICI DI PROGETTAZIONE

B.1) Attrattività
a) qualità architettonica e paesaggistica

B.2) Sicurezza
a) protezione dal traffico motorizzato
b) protezione da altri rischi (fisici, ambientali, ecc.)
c) caratteristiche geometriche
d) accessibilità dei mezzi di soccorso

B.3) Percorribilità
a) pendenza longitudinale
b) fondo viabile
c) linearità, visibilità
d) copertura telefonica

B.4) Segnaletica e riconoscibilità
a) conformità segnaletica
b) identità visiva

B.5) Servizi
a) area di sosta biciclette
b) noleggio e assistenza bici
c) tecnologie smart
d) servizi igienici
e) punti di approvvigionamento di acqua potabile

MIT: le Ciclovie Turistiche Nazionali

- DIRETTIVA 375 del 20/7/2017: caratteristiche e standard tecnici

- livello “minimo”: pendenza di estensione limitata minore del 6 % e pendenza media minore del 4%
  Nelle tratte in montagna la pendenza massima può anche raggiungere il dieci per cento per una lunghezza massima non superiore a 500 m e per uno sviluppo complessivo all’interno del tronco di 3 km;
- livello “buono”: presenza di livellette di estensione limitata con pendenza longitudinale ≤ sei per cento e pendenza media dell'itinerario principale della ciclovia < tre per cento;
- livello “*ottimo*”: presenza di livellette di estensione limitata con pendenza longitudinale ≤ cinque per cento e pendenza media dell'itinerario principale della ciclovia < due per cento.

Al fine di garantire l’adeguata percorribilità e comfort all’utenza, devono essere rispettati i limiti dei sopra indicati valori della pendenza longitudinale, riferiti sia alla singola livelletta sia alla pendenza media di un insieme di livellette comprese in un tratto di salita o di discesa.

Nei soli casi in cui per una tratta non possono essere soddisfatti i requisiti indicati, al fine di permettere la percorribilità della ciclovia da parte dell’utenza debole o non esperta, la continuità dell’itinerario deve essere garantita dall’intermodalità con il trasporto pubblico e/o altri servizi dedicati.

MIT: il PGMC Piano Generale della Mobilità Ciclistica

- La Legge 2/2018 - Art. 3 prevede il Piano Generale della Mobilità Ciclistica

MIT: il PGMC Piano Generale della Mobilità Ciclistica

INDICE

INTRODUZIONE

IL PIANO GENERALE DELLA MOBILITÀ CICLISTICA
I CONTENUTI E L'ARTICOLAZIONE DEL PIANO
LE FORME DI RAPPRESENTAZIONE DEL PIANO
GLOSSARIO DEI PRINCIPALI TERMINI IMPIEGATI

1. LA MOBILITÀ CICLISTICA PER LO SVILUPPO DI UNA MOBILITÀ INTELLIGENTE E SOSTENIBILE

1.1 LA MOBILITÀ CICLISTICA E IL CICLOTURISMO IN EUROPA E IN ITALIA

2. GLI OBIETTIVI DI SVILUPPO DELLA MOBILITÀ CICLISTICA

2.1 GLI OBIETTIVI GENERALI
2.2 GLI OBIETTIVI SPECIFICI
2.3 L'ARTICOLAZIONE TRIENNALE DEGLI OBIETTIVI ANNUALI DI SVILUPPO DELLA MOBILITÀ CICLISTICA

3. LA PIANIFICAZIONE DI UN SISTEMA NAZIONALE DI MOBILITÀ CICLISTICA

3.1 LE COMPONENTI DEL SISTEMA
3.1.1 La rete delle ciclovie di interesse nazionale
3.1.2 I criteri qualitativi di individuazione delle ciclovie
3.1.3 I cicloservizi e i nodi di integrazione e scambio modale
3.1.4 La segnaletica specializzata
3.1.5 I fattori di integrazione territoriale economica e sociale
3.1.6 La struttura di *governance*

4. LA RETE DELLE CICLOVIE DI INTERESSE NAZIONALE "BICITALIA"

4.1 LA RICOGNIZIONE DEGLI ITINERARI IN ESERCIZIO E IN PROGETTO
4.1.1 La rete FIAB-Bicitalia e gli itinerari EuroVelo nel territorio nazionale
4.1.2 Il Sistema Nazionale delle Ciclovie Turistiche (SNCT)
4.1.3 I piani Regionali
4.1.4 Le ciclovie in esercizio
4.1.5 Le infrastrutture storiche da rifunzionalizzare o co-funzionalizzazione
4.2 LA CONFIGURAZIONE DELLA RETE DELLE CICLOVIE DI INTERESSE NAZIONALE
4.2.1 Lo sviluppo spaziale delle ciclovie di interesse nazionale
4.2.2 Ciclovie di interesse nazionale, geografia e infrastrutture storiche
4.2.3 La proposta delle ciclovie EuroVelo nel territorio nazionale
4.2.4 L'integrazione con le altre reti infrastrutturali
4.2.5 L'integrazione con le reti turistiche di interesse nazionale
4.2.6 L'integrazione con le aree naturali e di rilevante interesse paesaggistico, storico, culturale ed architettonico
4.2.7 L'integrazione con le ciclovie in esercizio
4.2.8 L'integrazione con la pianificazione di livello regionale e la distribuzione della rete per Region

5. LE ALTRE COMPONENTI DEL SISTEMA

5.1 I SERVIZI
5.2 LA SEGNALETICA **80**
5.2.1 Principi generali 81
5.2.2 Indirizzi per il coordinamento delle diverse categorie di segnaletica 81
5.3 IL PROCESSO DI GESTIONE DEL PIANO: ATTORI E AZIONI **82**
5.3.1 La manutenzione ordinaria e straordinaria 86
5.4 LA COMUNICAZIONE **86**
5.4.1 Campagne di sensibilizzazione e informazione 87
5.4.2 Azioni di incentivazione 88
5.4.3 Media materiali e immateriali 88

6. LA PROGRAMMAZIONE STRATEGICA PRIORITARIA E FINANZIARIA DEGLI INTERVENTI DEL PGMC (ART.3, COMMA 3, LETTERE C, D, E, L. 2/2018) **90**

6.1 LA PROGRAMMAZIONE POLITICO-STRATEGICA **90**
6.2 LA PROGRAMMAZIONE POLITICO-TATTICA **107**
6.2.1 L'individuazione degli interventi infrastrutturali prioritari in base alla programmazione annuale delle risorse disponibili (art. 3, comma 3, lettere c, d, L. 2/2018) 107
6.2.2 Metodologia per la valutazione compativa degli archi appartenenti allo schema di rete delle ciclovie di interesse nazionale 119
6.3 LE AZIONI PER IL CONSEGUIMENTO DEGLI OBIETTIVI ANNUALI DELLA PROGRAMMAZIONE TRIENNALE **120**

7. GLI INDIRIZZI, LE REGOLE E LE AZIONI PER L'ATTUAZIONE E LA GESTIONE DEL PIANO (ART. 3, COMMA 3, LETTERE F, G, L. 2/2018) E PER LA PROMOZIONE DELLA MOBILITÀ CICLISTICA **125**

7.1 INDIRIZZI PER LA PARAMETRIZZAZIONE DEI LIVELLI DI QUALITÀ DELLE CICLOVIE DI INTERESSE NAZIONALE **125**
7.1.1 Obiettivi 125
7.1.2 Quadro di riferimento 125
7.1.3 I parametri 126
7.2 INDIRIZZI PER LA PROGETTAZIONE DELLE CICLOVIE DI INTERESSE NAZIONALE **128**
7.3 LINEE GUIDA PER LA REDAZIONE DEGLI STUDI DI FATTIBILITÀ TECNICO ECONOMICA **131**
7.3.1 La relazione illustrativa 131
7.3.2 La carta di inquadramento 131
7.3.3 La carta delle tipologie di tracciato 132
7.3.4 L'abaco di tutti gli elementi tipologici 132

8. LO SVILUPPO DELLA MOBILITÀ CICLISTICA IN AMBITO URBANO E METROPOLITANO **133**

8.1 IL BICIPLAN **133**
8.2 IL COORDINAMENTO TRA LA RETE "BICITALIA" E BICIPLAN **133**
8.3 LE AZIONI PER SOSTENERE LO SVILUPPO DELLA MOBILITÀ CICLISTICA IN AMBITO URBANO (ART. 3, COMMA 3, LETTERA H, L. 2/2018) **134**
8.3.1 La sicurezza 134
8.3.2 L'interscambio modale 135

BIBLIOGRAFIA **137**

MIT: il PGMC Piano Generale della Mobilità Ciclistica

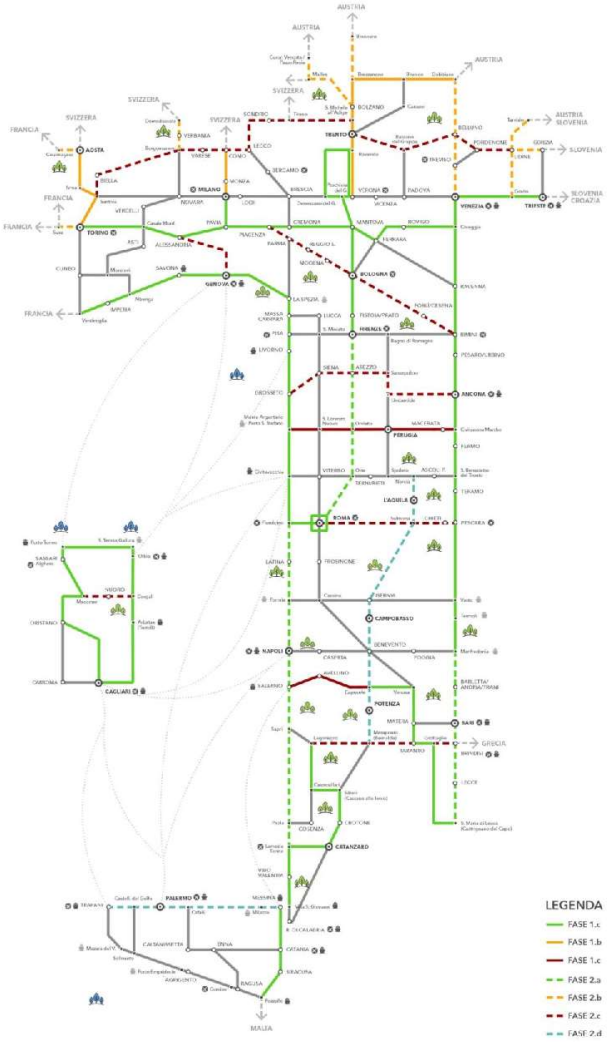


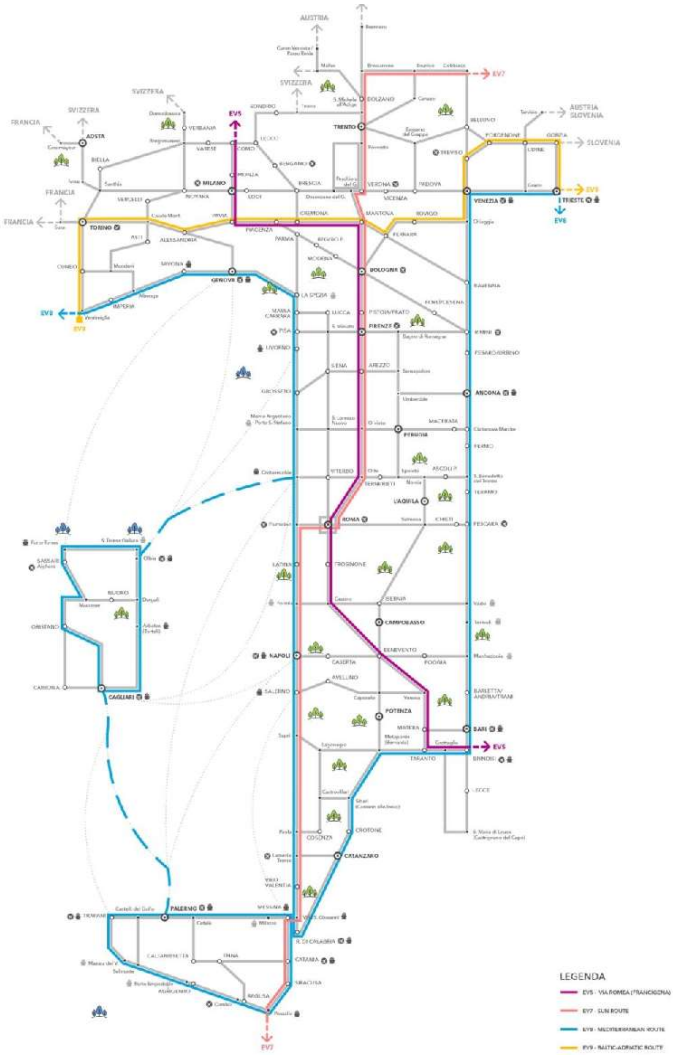
Figura 19 - Fase 2: gli archi dello schema di rete previsti nelle sottofasi di attuazione 2.a, 2.b, 2c. e 2.d

Ciclovia	Importo complessivo stimato	Risorse già assegnate	Risorse da reperire
Ciclovia Ven-To	197 milioni di €	16 milioni di € + 9 milioni di € di finanziamenti regionali	172 milioni di €
Ciclovia del Sole	38 milioni di €	16 milioni di € + 4 milioni di € di finanziamenti regionali	18 milioni di €
Ciclovia dell'Acquedotto Pugliese	92 milioni di €	16 milioni di €	76 milioni di €
GRAB - Grande Raccordo Anulare delle Biciclette	15 milioni di €	15 milioni di €	
Ciclovia del Garda	243 milioni di €	16 milioni di € + 49 milioni di € di cofinanziamenti	178 milioni di €
Ciclovia della Magna Grecia	305 milioni di €	16 milioni di €	289 milioni di €
Ciclovia della Sardegna	270 milioni di €	16 milioni di € + 17 milioni di € di finanziamenti regionali	237 milioni di €
Ciclovia Tirrenica	325 milioni di €	16 milioni di €	309 milioni di €
Ciclovia Adriatica	250 milioni di €	16 milioni di €	234 milioni di €16
Ciclovia Trieste-Lignano Sabbiadoro-Venezia	106 milioni di €	16 milioni di €	90 milioni di €

Tabella 6 - Risorse già assegnate e risorse da reperire per la realizzazione delle ciclovie del SNCT

FIAB

MIT: il PGMC Piano Generale della Mobilità Ciclistica

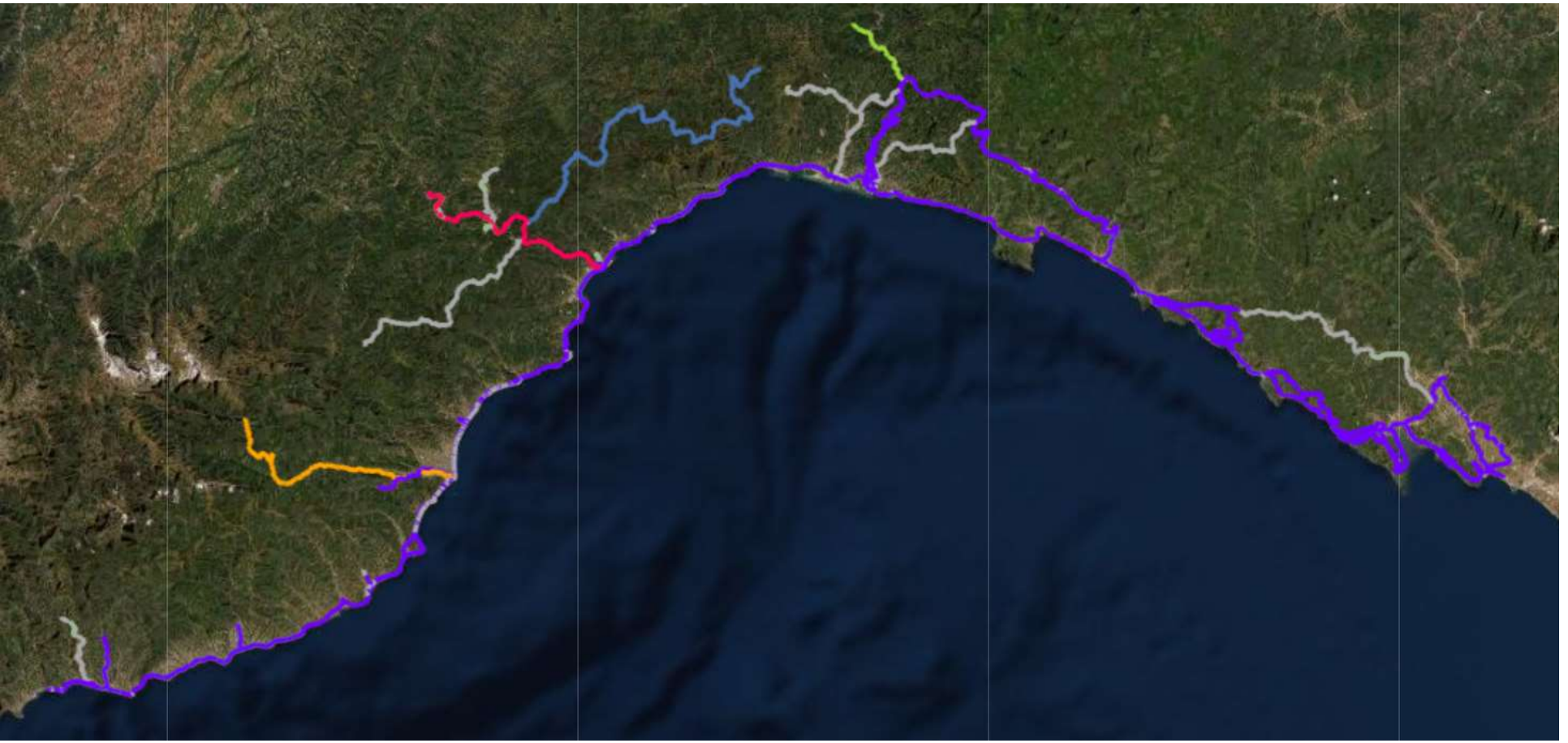


EV secondo il PGMC

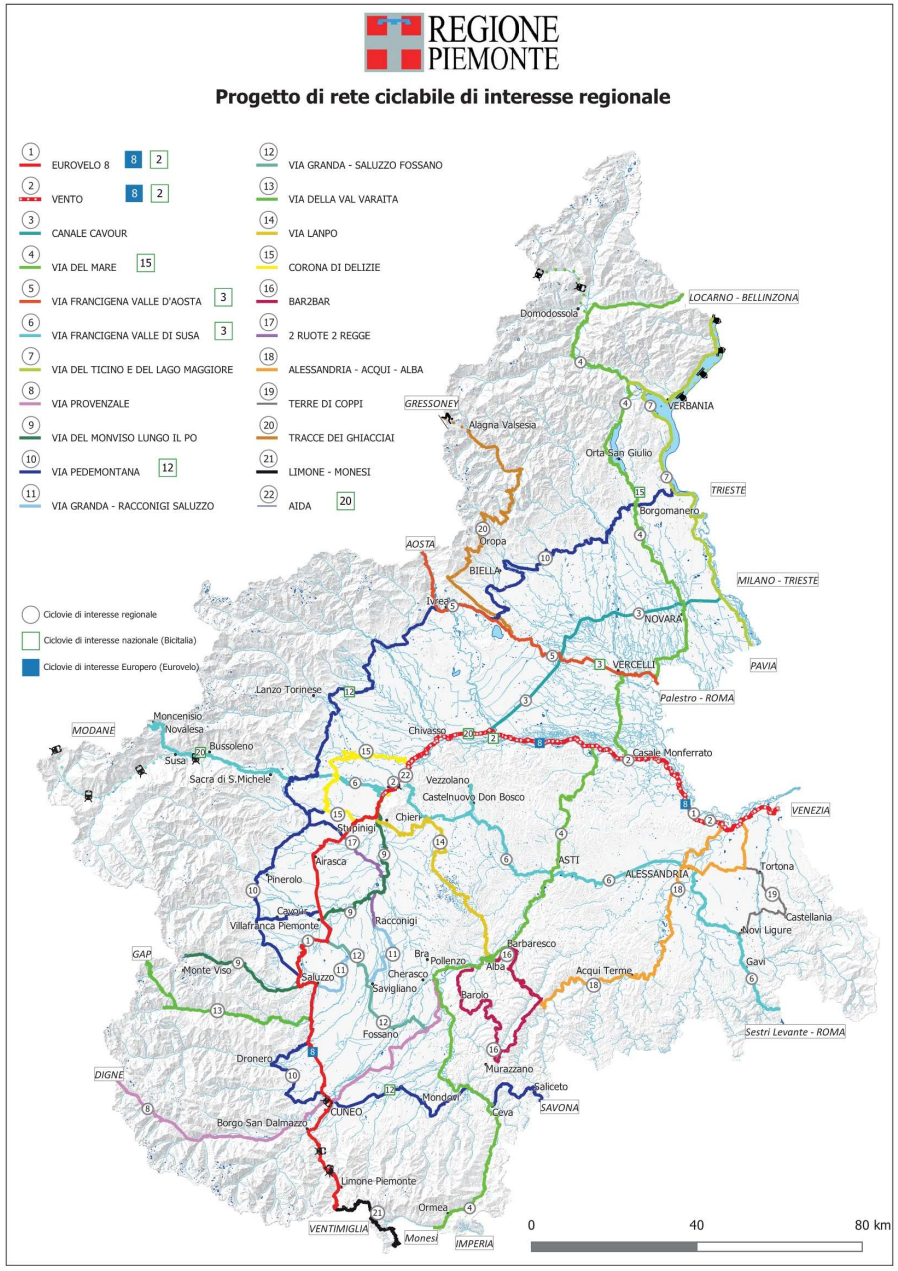
Figura 11 - La proposta 1 di configurazione delle ciclovie EuroVelo attraverso il territorio nazionale

FIAB

Rete Ciclabile Ligure



Rete Ciclabile LIgure sito Regione



Rete Ciclabile Piemonte

FIAB

LA RETE CICLABILE DA SOLA NON BASTA

FIAB

Parliamo ancora di un turismo di nicchia?

In Italia il cicloturismo muove un indotto di 3,2 miliardi di Euro (*).

In Europa 44 miliardi, più delle crociere che producono 39,4 miliardi.

(*) Studio Ambrosetti del 2015

FIAB

Federazione Italiana
Ambiente e Bicicletta