



5/6 ottobre 2012 Reggio Emilia.  
Centro Internazionale "Loris Malaguzzi"

GRUPPO DI LAVORO 5 – Reti ciclabili (Rete ciclabile nazionale e reti locali)

## Documento definitivo

*Claudio Pedroni, Romolo Solari, Diego Gallo, Paolo Pileri, Albano Marcarini, Enrico Guitoli Panini, Felicia Bellone*

### **Premessa**

Durante la discussione sul tema assegnato al gruppo dopo la presentazione del facilitatore Claudio Pedroni di FIAB si sono affrontati i seguenti punti.

### **Pianificazione ciclabile**

Pianificazione ciclabile come parte della pianificazione generale del territorio. Necessità di una forte pianificazione nazionale/europea sulle reti ciclabili che consenta di ricondurre a uno schema omogeneo le reti locali sviluppate da diverse regioni e province e comuni spesso in modo autonomo e disorganico fra loro. Deve inoltre essere necessariamente approfondita la questione della gerarchia delle reti, poiché probabile che le reti urbane e periurbane potrebbero rispondere prevalentemente ai requisiti trasportistici delle città. E' di queste settimane la proposta delle superciclabili in Germania e Danimarca.

### **Funzioni della rete**

Sono state altresì evidenziate diverse funzioni della rete

**TRASPORTISTICA:** La rete nazionale rappresenterebbe l'aspetto più spettacolare e immaginifico per la diffusione dell'uso della bicicletta come mezzo di trasporto pulito e sostenibile. Una rete di mobilità lenta (dolce) deve avere piena dignità nella pianificazione trasportistica come garanzia di approcci sostenibili al problema degli spostamenti. Inoltre le reti dovrebbero penetrare nella città, con la duplice funzione di messaggio di qualità ambientale, culturale e di concreta realizzazione per una mobilità dolce.

**TURISTICA** Ovvero un turismo che sempre più deve considerare al proprio interno approcci sostenibili per evitare che il turista distrugga con le proprie mani (leggi ruote a motore 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 da Forestieri nordamericani in testa.

**CONSERVAZIONE DEL TERRITORIO** Questo è un altro importante aspetto perché lo sviluppo di una rete ciclabile, poggia prevalentemente sul recupero di viabilità minore esistente o potenziale. Ecco che allora la manutenzione idraulica di argini di fiumi e canali può diventare la realizzazione di una ciclivia, così pure il recupero di sedimi di linee ferroviarie dismesse con il riutilizzo e conservazione del loro corredo di manufatti ponti caselli e stazioni.

**AMBIENTE E PAESAGGIO:** La presenza di corridoi ciclopedonali spesso in luoghi rurali e di pregio costituisce di fatto un presidio ambientale poiché i fruitori delle ciclovie diventano "guardie ecologiche" segnalando criticità ed emergenze ambientali e danni al paesaggio. Le ciclovie inoltre come sedi elettive per: apprezzare i paesaggi attraversati, come elementi lineari di ricucitura dei territori attraversati, nonché di valorizzazione dei recuperi di infrastrutture dismesse a ciclabile





5/6 ottobre 2012 Reggio Emilia.  
Centro Internazionale "Loris Malaguzzi"

GRUPPO DI LAVORO 5 – Reti ciclabili (Rete ciclabile nazionale e reti locali)

## Documento definitivo

**SVILUPPO DI ECONOMIE LOCALI:** 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 proposta. In realtà la piccola scala potrebbe diventare anche qualcosa di più, come la realtà austriaca e tedesca dimostra.

**INTERMODALITA':** La rete nazionale contribuirebbe a alla valorizzazione della intermodalità di trasporto: su tutte la formula treno + bici forse non sufficientemente promossa dalla stessa Trenitalia. Sono già operative inoltre alcune piccole compagnie che offrono viaggi bici + barca e bici + bus.

Durante la discussione si sono inoltre evidenziati/sottolineati altri due elementi:

**IL CICLOTURISMO** come materia a sé considerato da più interventi l'elemento e la giustificazione oggi più forti per lo sviluppo delle reti ciclabili.

**QUALITA' della RETE** in termini di continuità, accessibilità, segnaletica, e manutenzione quest'ultima spesso trascurata.

## Conclusioni:

tutto quanto precedentemente considerato porta a riprendere gli atti ormai di una decina di anni fa in merito alla rete nazionale:

**Delibera CIPE del Febbraio 2001, n. 1** su: "Piano generale dei trasporti e della logistica" che **IMPEGNA il Ministero dei Trasporti:**

- 1) *a sviluppare e a sottoporre a questo Comitato un apposito studio sulla fattibilità di una rete di percorribilità ciclistica nazionale, finalizzata principalmente all'incentivazione di forme di turismo sostenibile, con particolare riguardo alle zone ad elevata naturalità, definendone le relazioni con le altre reti e servizi di trasporto, le modalità di integrazione, i costi e le modalità di gestione;*
- 2) *a costituire un Gruppo di Lavoro nazionale sulla Mobilità Ciclistica*

**Lavoro eseguito da MinAmbiente con convenzione ad AICC che ha prodotto il primo studio di fattibilità a cura di FIAB nel settembre 2002**

Si ritiene indispensabile che i ministeri competenti Minambiente e ministero Infrastrutture (e Turismo) riprendano il lavoro per implementare la rete ciclabile nazionale istituendo un tavolo/ufficio/cabina di regia a partecipazione paritetica tra forze economiche del turismo, organi dello stato e rappresentanti degli enti locali e delle associazioni ambientali

