



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

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

Documento definitivo

Premessa

Durante la discussione sul tema assegnato al gruppo si sono affrontati i seguenti punti:

Pianificare il ruolo della bicicletta nella mobilità

La pianificazione della presenza e del ruolo della bicicletta deve divenire parte strutturale della pianificazione generale del territorio. E' necessaria una forte pianificazione nazionale/europea in materia di 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 anche se è possibile proporre un modello teorico che parte dalla rete corrispondente al livello territoriale più basso ovvero il comune fino al livello sovranazionale (europeo) è probabile che le reti urbane e periurbane potrebbero/dovrebbero rispondere prevalentemente ai requisiti della domanda di mobilità e della struttura urbana. Circa l'ultimo aspetto è di queste settimane la proposta delle autostrade ciclabili in Germania e Danimarca con funzione di comunicazione per pendolari fra importanti città vicine. Il sistema di reti a complessità e territorialità crescente deve tuttavia essere studiato bene perché la relativa semplicità del sistema informativo (segnaletica e numerazione delle ciclovie) potrebbe andare in crisi dovendo concentrare su un segnale stradale i loghi definiti per l'uso ciclistico, i numeri delle ciclovie ed eventualmente i loghi delle varie ciclovie. L'attenzione del gruppo di lavoro si è peraltro concentrata sulle ciclovie di lunga percorrenza che sono quelle per le quali è maggiore la necessità di approcci tecnico-normativi complessivi sovraregionali o nazionali, oggi assenti. In altre parole la rete locale, ad esempio comunale, può essere sviluppata con buoni criteri pianificatori in un ambito territoriale definito e di cui il sindaco può disporre per realizzare un sistema coerente, mentre ambiti territoriali al di sopra della Regione non godono di questa semplicità di governo delle infrastrutture "lente"

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,





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

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

Documento definitivo

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 stranieri [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 ciclovia, 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

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. Importante anche il ruolo della bicicletta come "anello di collegamento" per lo sviluppo di efficienti e continue catene modali di trasporto pubblico, da raccordare ed attrezzare con tecnologie "intelligenti" (ITS).

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 della reti ciclabile nazionale.

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



RETE DI RANGO NAZIONALE

Proposte nel breve periodo

1. Riprendere gli atti della Delibera CIPE del Febbraio 2001, n. 1

Tutto quanto precedentemente considerato porta a riprendere gli atti della **Delibera CIPE del Febbraio 2001, n. 1** sul "Piano generale dei trasporti e della logistica" che impegnava il **Ministero dei Trasporti**:

- a. *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;*
- b. *costituire un Gruppo di Lavoro nazionale sulla Mobilità Ciclistica*

2. Istituire un tavolo/ufficio/cabina di regia

Stante il Lavoro eseguito da MinAmbiente a seguito della sovracitata delibera 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

Proposte nel medio periodo

3. Compiti del tavolo/ufficio/cabina di regia

Compito del citato tavolo/ufficio/cabina di regia sarà nel medio periodo quello di

Fissare Standard tecnici:

- Definizione Ciclovie
- Definizione gerarchie delle reti
- Segnaletica
- Cartografia

Particolarmente importante: è necessario definire la segnaletica di direzione da utilizzare anche per i percorsi ciclabili urbani ed extraurbani, attualmente non prevista dal Codice della Strada



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

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

Documento definitivo

RETI DI RANGO TERRITORIALE (REGIONALE, PROVINCIALE, COMUNALE)

Proposte nel breve periodo

4. Istituire Cabine di regia

Occorre istituire cabine di regia regionali e locali per guidare le politiche di scala sovraordinata (regionale per provinciale, provinciale per comunale)

Proposte nel medio periodo

5. Investire nel cicloturismo

Le Reti locali devono svilupparsi con un occhio al turismo, per cui oltre essere caratterizzate dalla valorizzazione del territorio e dell'ambiente, devono compenetrarsi progettualmente con infrastrutture turistiche e ricettive, luoghi di appoggio, Servizi, etc. L'appeal turistico ed il marketing devono essere tali da programmare rientri degli investimenti. È opportuno iniziare a progettare le ciclabili non solo dove è facile farle, ma soprattutto dove servono

6. Valorizzare il reticolo stradale secondario

Come previsto dal Codice Art. 2 comma 3 lettera f, gli itinerari ciclopedonali sono anche strade locali, urbane, extraurbane o vicinali, destinate prevalentemente alla percorrenza pedonale e ciclabile e caratterizzate da una sicurezza intrinseca a tutela dell'utenza debole della strada. Di conseguenza la valorizzazione del reticolo secondario (tramite apposizione di segnaletica, cartografia, raccordi con la rete) permette di estendere le reti locali in modo capillare, come già avviene in altri paesi europei

7. Dare continuità e sicurezza

Dare continuità alle reti all'interno del territorio e con i territori confinanti, mantenendo però sempre livelli sicurezza adeguati ed elevati

