

Milano, 14 aprile 2017

Al Ministero Infrastrutture e Trasporti
c.a. gruppo di lavoro decreto n. 85 del 14 marzo 2017:
- Capo Dipartimento per le Infrastrutture, i sistemi informativi e statistici Consigliere **Elisa Grande**
- Dr. **Maurizio Battini**, Capo della Segreteria Tecnica del Ministro
- Direttore Generale della Direzione Generale per le strade e le autostrade e per la vigilanza e la sicurezza nelle infrastrutture stradali **Arch. Ornella Segnalini**
- Direttore Generale per la sicurezza stradale **Ing. Sergio Dondolini**
- Consigliere del Ministro per la mobilità dolce **On. Paolo Gandolfi**
- **Dott. Francesco Tapinassi** – MIBACT,
e p.c.:
- **Dott. Leonardo Specchia** - MINAMBIENTE TTM

OGGETTO: Incontro in data 29 marzo presso il MIT, sul tema Sistema Nazionale Ciclovie Turistiche, invio documentazione

In esito all'incontro di cui all'oggetto, **finalizzato ad individuare percorsi nazionali, standard e requisiti minimi per le ciclovie turistiche**, si ricorda quanto emerso, e cioè:

- dal 1995 FIAB è attiva sul tema delle ciclovie turistiche con una propria proposta di rete nazionale, a partire dalla pubblicazione di mappe relative alla cosiddetta "ciclopista del sole";
- la Delibera CIPE n. 1 del 1° Febbraio 2001 "Piano generale dei trasporti e della logistica" che impegnava il Ministro dei Trasporti a "*sviluppare 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*".
- nel 2002 viene consegnato al Ministero dell'Ambiente Tutela del Territorio e del Mare uno studio di fattibilità con linee guida relativo alla "rete nazionale di percorribilità ciclistica"
- nel 2003 viene consegnato al MIT lo studio di fattibilità della ciclopista del sole su ordinativo a FIAB stipulato il 13 novembre 2001 n. 7240 con Ispettorato Generale per la Circolazione e la sicurezza stradale
- nel 2008 è uscito il 1° quaderno Gallimbeni di FIAB dal titolo "*Bicitalia: lo schema della rete nazionale e le linee guida per la sua realizzazione*" – (volume consegnato durante l'incontro del 29/03/2017 con gruppo di lavoro MIT ex-art.1, comma 640 della legge 208/2015)
- successivamente sempre nel 2008, è uscito, a cura di FIAB su incarico di Regione Puglia il volume / manuale "*Reti delle ciclabilità in area mediterranea - vademecum della ciclabilità*" che approfondiva ulteriormente criteri di pianificazione e standard progettuali – (volume consegnato durante l'incontro di cui sopra);
- nel 2014 viene consegnata al Ministero dell'Ambiente Tutela del Territorio e del Mare un dossier relativo alla "promozione della rete ciclabile nazionale" a seguito di bando ammesso a contributo con decreto 33541/2012
- nel 2014 è uscito il fascicolo "*Bicitalia la rete cicloturistica nazionale*" che descrive sommariamente tutti i percorsi – (volume e relativa mappa in scala consegnato durante l'incontro di cui sopra);

- alla presentazione del dossier consegnato al Ministero dell'Ambiente Tutela del Territorio e del Mare si costituì nel 2015 un “**partenariato FIAB-Regioni**”, quindi si svolsero a Firenze, in marzo e ottobre dello stesso anno, **due seminari nazionali sul protocollo Bicalia**, dedicati a segnaletica, tracciati (mappatura e caratteristiche principali), intermodalità, standard minimi di sicurezza delle ciclovie, con la partecipazione di 10 regioni aderenti.

Tutto ciò a dimostrazione che da anni FIAB dialoga con i Ministeri e Regioni e che il materiale della rete Bicalia è già di proprietà dei Ministeri.

Nel corso dell'incontro si è inoltre condiviso che:

1. *la rete cicloturistica nazionale Bicalia di FIAB è già stata acquisita in ambiti ministeriali;*
2. *la rete **Bicalia ricomprende totalmente la rete Europea Eurovelo** promossa da ECF e detta rete Eurovelo ha assunto carattere di infrastruttura di trasporto **riconosciuta nei documenti del Parlamento europeo**, con risoluzione del 22 aprile 2009, in sede di valutazione del Libro verde sul futuro della politica nel campo delle reti transeuropee dei trasporti (RTE-T), che ha invitato la Commissione e gli Stati membri a “considerare la rete Eurovelo e l'Iron Curtain Trail come opportunità per promuovere le reti infrastrutturali ciclabili di tipo transfrontaliero, che favoriscono **mobilità e turismo sostenibili**”. Inoltre si rileva che la Commissione Europea Trasporti e Turismo, nella riunione del 18.12.2012, dedicata alla modifica del Regolamento Reti TEN-T, ha approvato un emendamento per “l'inclusione nelle opere di ingegneria civile, tra cui ponti o gallerie, di infrastrutture per la mobilità ciclistica di lunga percorrenza come i percorsi EuroVelo”.*
3. *detta rete nazionale con i recenti aggiornamenti ha assunto una dimensione consistente, pertanto risulta opportuno riassumerne gli itinerari veramente a valenza nazionale e poi fare un passaggio di condivisione di tracciati di dettaglio con le Regioni; si è evidenziato come **numeroso Regioni nella loro programmazione** di reti cicloturistiche – master plan **hanno recepito i tracciati delle rete Bicalia** e alcune hanno addirittura posizionato segnaletica cicloturistica sui principali percorsi evidenziando già in detta segnaletica dedicata la dicitura Bicalia ed Eurovelo; il Veneto ad esempio ha posizionato segnaletica frequente su circa 1.100 km di percorsi.*
4. *FIAB si impegna a proporre una lista dei percorsi veramente a valenza nazionale e a precisare quali sono stati i **criteri di pianificazione** per la scelta dei tracciati da valorizzare, che dovranno guidare la scelta di future implementazioni o varianti che potrebbero chiedere le Regioni*
5. *è necessario **individuare degli standard e requisiti minimi** omogenei per tutto il territorio nazionale che le ciclovie turistiche, esistenti o da realizzare, devono possedere al fine di poter essere inserite nel sistema nazionale. **E' stato chiesto a FIAB** di proporre detti standard.*

Fiab ha dato disponibilità a sviluppare quanto chiesto ai punti 4 e 5 che risulta esplicito nei seguenti documenti:

- **allegato 1 inquadramento del fenomeno** cicloturistico, desideri dei cicloturisti europei e prospettive di frequentazione di un percorso e conseguente realizzazione di prodotti cicloturistici – la cabina di regia coordina gli attori e le azioni strategiche per il successo;
- **allegato 2 elenco ciclovie turistiche di interesse nazionale**, criteri per la loro definizione, implementazione e valutazione varianti; le potenzialità del SIT/web-GIS Bicalia;

- **allegato 3 standard e requisiti minimi** omogenei per tutto il territorio nazionale che le ciclovia turistiche, esistenti o da realizzare, devono possedere al fine di poter essere inserite nel sistema nazionale;
- **allegato 4 l'importanza dell'intermodalità con il treno** e le principali azioni per consentirne l'utilizzo ai cicloturisti;
- **allegato 5 rassegna di criteri di valutazione qualitativa / certificazioni** applicati in Europa alle ciclovie esistenti
- **allegato 6 segnaletica mobilità ciclistica**

Per ognuno dei 6 allegati sono a disposizione per chiarimenti l'Ing. **Giovanni Cardinali**, coordinatore del Comitato Tecnico Scientifico FIAB di Bicalta, l'Ing. **Enrico Chiarini** e l'Ing. **Marco Passigato**, del Gruppo Tecnico FIAB. Dall'esame dei titoli appare chiara una forte interconnessione tra i sei allegati citati; in sintesi:

- **la clientela cicloturistica** europea è abituata in Europa, e così lo sono i cicloturisti italiani, a percorsi sufficientemente sicuri possibilmente con frequenti tratti in sede propria, gradevoli turisticamente e paesaggisticamente, con una efficiente segnaletica cicloturistica e cartografia di accompagnamento e con servizi di accoglienza e facilitazioni (noleggio bici, tranfert bagagli, intermodalità, siti web multiservizi);
- le ciclovie turistiche pertanto non vanno intese solamente come un percorso sicuro, **ma come un tracciato turisticamente e paesaggisticamente interessante**, che attraversi in sicurezza le città, che consenta la visita di musei e ambiti naturalistici, sfruttabile in molte stagioni;
- l'esperienza di questi ultimi 30 anni di sviluppo cicloturistico in Europa insegna che **una ciclovia si struttura e si rinforza nel tempo con una serie di interventi strutturali di miglioramento e messa in sicurezza che nel loro susseguirsi modificano anche leggermente il tracciato** in relazione agli investimenti che anche gli enti locali comuni e regioni attuano, pertanto **sono gli enti locali attori importanti** di valorizzazione e sviluppo assieme con gli operatori locali che ne completano i servizi al contorno;
- **gli standard minimi pertanto all'inizio dell'avvio della ciclovia possono essere presenti per tratti brevi, la ciclovia poi nel tempo migliorerà e con essa il livello di valutazione qualitativa ed il livello di appetibilità vero la clientela.**

Pertanto la **programmazione di una ciclovia significa** individuare percorsi ciclabili protetti e interventi di messa in sicurezza della viabilità ordinaria ai fini ciclabili, ma anche **avviare un processo integrato territoriale di Governance** che miri ad attrarre e sviluppare la clientela cicloturistica attraverso l'azione coordinata degli Enti e degli operatori privati attraverso una Cabina di Regia che operi in forma partecipata con il territorio in un'ottica di creazione e di vendita di un prodotto turistico.

Questa è in sintesi la strategia di azioni che FIAB ha individuato attraverso l'esperienza degli altri stati europei sulle varie ciclovie **e che gradirebbe vedere trasposta nelle azioni che MIT e MIBACT** metteranno in campo per la promozione del sistema nazionale delle ciclovie turistiche.

La Presidente di FIAB Onlus

Giulietta Pagliaccio



allegato 1

Inquadramento del fenomeno cicloturistico, desideri dei cicloturisti europei e prospettive di frequentazione di un percorso e conseguente realizzazione di prodotti cicloturistici – la cabina di regia coordina gli attori e le azioni strategiche per il successo

1.1 – inquadramento del fenomeno cicloturistico

A livello europeo i percorsi cicloturistici di successo hanno le seguenti caratteristiche:

- sono sufficientemente sicuri e facili da percorrere;
- si svolgono in un contesto ricco di elementi di attrazione turistica;
- sono promossi da ottimi strumenti di comunicazione che toccano anche i piani emozionali.

Il successo di un percorso si misura innanzitutto con i numeri di frequentatori annui che generano l'impatto economico di quell'itinerario.

Per riuscire a “confezionare” un prodotto cicloturistico con un alto livello di attrattività, è necessario ideare e realizzare, preliminarmente, il **processo di sviluppo territoriale cicloturistico**. I soggetti da coinvolgere sono gli amministratori, gli operatori economici ed i residenti, **con l'obiettivo comune di “riempire il percorso di ciclisti”**.

Per governare il processo di sviluppo territoriale, finalizzato a valorizzare il percorso cicloturistico **è necessario istituire una Cabina di Regia con funzioni di coordinamento**.

L'attrattività turistica di un percorso territoriale è stimabile prioritariamente **valutando il suo possibile dato di frequentazione cicloturistica** attraverso i seguenti parametri:

A - aspetti dipendenti dal progetto (cioè che attraverso un buon progetto posso valorizzare):

- il livello di sicurezza della ciclovia (cioè la % di sede propria e il livello di traffico delle strade promiscue), l'inserimento di piccoli interventi di riqualificazione ambientale come filari di alberi, o siepi, la dotazione di segnaletica di direzione e bacheche di illustrazione territoriale;
- il comfort (costituito da la % di percorso pavimentato scorrevole, la % di percorso non pavimentato ma di buona qualità, la % di percorso con fondo strada campestre e possibile fango);
- la lunghezza e la pendenza sono elementi di attrazione: se il percorso è troppo corto può essere insignificante, se presenta salite può essere poco invitante, se invece è prevalentemente in discesa risulta fortemente attrattivo;
- il sistema dei siti internet, della produzione di cartografie, di tracce GPS.

B - aspetti dipendenti dai territori / contesti sui quali il progetto non riesce ad influire:

- il contesto paesaggistico ricco, diversificato, il patrimonio storico artistico da visitare (città e cittadine d'atre);
- l'esistenza di corridoi ambientali, biodiversità, ecomusei, percorsi letterari e/o religiosi, archeologia industriale;
- la vicinanza e l'accessibilità diretta di grandi quantità di residenti o che si trovano in vacanza che vi possono accedere direttamente da casa con la bici con un percorso di 5 – 10 km massimo;
- l'accessibilità con altri collegamenti ciclabili che intersecano e che allargano a rete il bacino di utenti potenziali;
- l'accessibilità con collegamenti ferroviari che intersecano e che consentono rientri intermodali e/o che allargano il bacino di utenti potenziali; se già esistono possono essere valorizzati attraverso la disponibilità dell'Ente gestore, ma se non esistono possono essere sostituiti con linee di autobus dedicate;
- l'accessibilità di area vasta, treni, autostrade, porti e aeroporti low cost,;
- il clima meteorologico, cioè i mesi gradevoli per andare in bicicletta, è una variabile che non si può modificare;
- la pericolosità del traffico nelle situazioni promiscue;

C - quello che l'imprenditoria territoriale può offrire:

- i sistemi di accoglienza turistica (ristoranti, alberghi, strutture ricettive) prossimi all'itinerario non possono essere elemento del progetto, dipendono da un processo di promozione e coinvolgimento delle imprenditorie locali che si attiveranno solo se lo scenario di presenze durante l'anno garantirà un ritorno dell'investimento;
- i servizi al contorno come noleggio biciclette, trasporto bagagli, bici-grill dipendono da un processo di promozione e coinvolgimento delle imprenditorie locali che si attiveranno solo se lo scenario di presenze durante l'anno garantirà un ritorno dell'investimento.

Il Prodotto Turistico fa sintesi degli aspetti precedentemente elencati. Non tutti i percorsi ciclabili però possono diventare prodotti turistici; lo diventano solo quelli che sono in grado di svolgere una funzione di attrazione turistica offrendo i servizi indispensabili di accoglienza, ricettività, supporto e promozione.

1.2 – valutazione comparativa di attrattività tra percorsi cicloturistici

Per valutare e confrontare l'attrattività di più percorsi tra loro FIAB ha messo a punto un metodo di stima denominato "Metodo Passigato" (dal nome dell'autore ing. Marco Passigato del Gruppo Tecnico FIAB), che attraverso una griglia di valutazione consente di comparare più percorsi e graduarne l'attrattività e pertanto le ricadute economiche già in fase preliminare di impostazione del tracciato sul territorio.

Sinteticamente il metodo provvede ad assegnare 100 punti ad un ipotetico percorso territoriale ottimale che ottiene sempre i massimi punteggi, assegnando 40 punti agli aspetti dipendenti dal progetto, 44 punti agli aspetti dipendenti dai contesti e 16 punti a quello che l'imprenditoria può offrire.

Per ogni indicatore si può scegliere tra 4 livelli, due riferiti a punti di debolezza e due a punti di forza, ad esempio per il primo indicatore, "sicurezza % di sede propria" si possono assegnare 0, 4, 8, 12 punti in base alle caratteristiche del percorso; e così via per gli altri indicatori.

Il metodo di stima predetto si applica mediante l'uso delle seguenti schede di valutazione che, se applicate a due o più percorsi alternativi, possono aiutare il decisore nelle valutazioni tra alternative da pianificare / finanziare.

Il percorso o la variante che otterrà maggiori punteggi risulterà quella con le migliori potenzialità cicloturistiche.

Il metodo prevede di assegnare un punteggio ad ogni indicatore, la somma risultante determina il livello di attrattività.

Tra gli 8 indicatori del gruppo A si è ritenuto di assegnare 12/100 alla sicurezza, 8/100 al comfort della pavimentazione ed 8 alla lunghezza, e punteggi minori agli altri indicatori.

A - aspetti dipendenti dal progetto

	Punti di debolezza				Punti di forza				punteggi assegnabili	
	debolezza	forza	debolezza	forza	max					
sicurezza % di sede propria	< 25%	tra 25 e 50	tra 50 e 75	> 75%	0	4	8	12	12	
livello di traffico / pericolo delle strade promiscue	alto	medio	basso	bassissimo	-3	-2	-1	0	0	
riqualificazione ambientale nel progetto sul percorso	< 25%	tra 25 e 50	tra 50 e 75	> 75%	1	2	3	4	4	
segnaletica e sicurezza	solo segnali direzione	anche bacheche	anche attravers. protetti	anche moderazione	1	2	3	4	4	
comfort - % di sede pavimentata o compatta e drenante	< 25%	tra 25 e 50	tra 50 e 75	> 75%	2	4	6	8	8	
comfort - % di sede sassosa o fangosa	> 30%	tra 30 e 15	tra 15 e 0	0%	-3	-2	-1	0	0	
lunghezza	< 10 km	tra 10 e 30	tra 30 e 70	> 70 km	2	4	6	8	8	
pendenza	Generalmente in salita	Con leggere salite	Piano	Prevalentemente in discesa	0	1	2	4	4	
					sommano				40	

Tra gli 11 indicatori del gruppo B si è ritenuto di assegnare 6/100 alla vicinanza di grandi agglomerati di residenza o a grandi centri di vacanza, 5/100 al contesto paesaggistico e ai mesi di clima meteorologico favorevole, e punteggi minori agli altri indicatori.

B - aspetti dipendenti dai contesti

	Punti di debolezza		Punti di forza		punteggi assegnabili				
					debolezza	forza			
Contesto paesaggistico – vario e diversificato	sempre uguale	poco vario	abbastanza vario	molto vario	0	1	3	5	5
Patrimonio storico artistico lungo il percorso	scarso	limitato e non visitabile	limitato e visitabile	numeroso e visitabile	0	1	3	4	4
Valorizzazione di corridoi ambientali, biodiversità	assenti	scarsi	Interessanti ma rari	Interessanti e frequenti	0	1	2	3	3
Ecomusei, archeologia industriale	assenti	scarsi	esistenti da sviluppare	fruibili	0	1	2	3	3
Vicinanza e l'accessibilità diretta di grandi quantità di residenti entro i 10 km	< 50.000	tra 50.000 e 100.000	tra 200.000 e 1.000.000	> 1.000.000	0	2	4	6	6
Vicinanza e l'accessibilità diretta di grandi quantità di in vacanza entro i 10 km	< 10.000	tra 10.000 e 50.000	tra 50.000 e 300.000	> 300.000	0	2	4	6	6
Accessibilità con collegamenti ciclabili che intersecano e che allargano a rete il bacino di utenti potenziali	assente	molto limitata	esistente ma debole	esistente e forte	0	1	2	4	4
Accessibilità con collegamenti ferroviari o bus+ bike che intersecano e che consentono rientri intermodali e/o che allargano il bacino di utenti potenziali	assente	presente ma insufficiente	presente e migliorabile per le bici	presente e molto efficiente	0	1	2	4	4
Accessibilità di area vasta, treni, autostrade, aeroporti low cost	assenti	scarsi	sufficienti	molto efficienti	0	0	1	2	2
Il clima meteorologico, cioè i mesi gradevoli per andare in bicicletta	< 3 mesi	tra 3 e 5	tra 5 e 7	> 7 mesi	0	1	3	5	5
Contesto di traffico nelle situazioni promiscuo, cioè il comportamento più o meno rispettoso degli automobilisti	pericoloso	difficile	accettabile per tutti	sicuro per tutti	0	0	1	2	2

sommano 44

1.2 – la cabina di regia coordina gli attori e le azioni strategiche per il successo

La cabina di regia dovrà avere la gestione di tutto il processo, pianificatorio, realizzativo delle opere, della segnaletica, delle cartografie, del marketing e della promozione delle attività imprenditoriali private a supporto dei servizi cicloturistici necessari; la cabina di regia dovrà rimanere attiva per molti anni seguenti e valorizzare e coordinare tutti i percorsi connessi a quel sistema e gestirne le manutenzioni.

Concludendo per costruire un prodotto cicloturistico completo le azioni di governance e di comunicazione devono accompagnare costantemente il processo integrato di valorizzazione territoriale

La cabina di regia si occuperà anche di due importanti azioni al contorno che consistono nel miglioramento e valorizzazione del trasporto pubblico e del treno + bici per consentire l'intermodalità e nella riqualificazione, valorizzazione e visitabilità delle emergenze storico artistiche ubicate lungo la ciclovia.

La tabella che segue rappresenta un cronoprogramma che indica gli elementi strategici da sviluppare in ogni fase del processo territoriale.

Cronoprogramma delle attività per sviluppare il processo di sviluppo territoriale cicloturistico di una Ciclovia Turistica

	Studio di fattibilità				Fase di progettazione				Fase di realizzazione			Fase di gestione
	Impostazioni accordi tra partner	Studio di fattibilità	Approvazione studio di fattibilità	Ricerca altri finanziamenti per successive progettazioni	Priorità da progettate	Condivisione progettazioni	Approvazioni e impostazione prodotto turistico	Ricerca altri finanziamenti per avvia appalti	Realizzazione opere e inaugurazione e valorizzazione tratti terminati e messa a punto prodotto turistico	Inaugurazione e valorizzazione intero tracciato	Realizzazione opere e inaugurazione e valorizzazione tratti terminati e messa a punto prodotto turistico	
governance	partner	Partner e progettisti	Partner e progettisti e portatori di interesse	Partner e portatori di interesse	Partner e portatori di interesse	Partner e portatori di interesse	Partner e portatori di interesse e progettisti del prodotto turistico	Partner e portatori di interesse	Partner e portatori di interesse con i territori	Partner e portatori di interesse con i territori	Partner e portatori di interesse con i territori	Partner e portatori di interesse con i territori
comunicazione			Interna ai partner ed ai portatori di interesse	Interna ai partner ed ai portatori di interesse ed esterna nel territorio	Interna al partner	Interna ai partner ed esterna ai portatori di interesse	Interna ai partner ed esterna ai portatori di interesse	Interna ai partner ed esterna ai portatori di interesse	Interna ai partner, ai portatori di interesse ed ai territori ed esterni ai possibili utenti in zone limitrofe e ad aree lontane individuando i target e canali migliori	Interna ai partner, ai portatori di interesse ed ai territori ed esterni ai possibili utenti in zone limitrofe e ad aree lontane individuando i target e canali migliori	Interna ai partner, ai portatori di interesse ed ai territori ed esterni ai possibili utenti in zone limitrofe e ad aree lontane individuando i target e canali migliori	Interna ai partner, ai portatori di interesse ed ai territori ed esterni ai possibili utenti in zone limitrofe e ad aree lontane individuando i target e canali migliori
Progetti della ciclopista												
Progettazione prodotto turistico												
Avvio investimenti locali privati in servizi al ciclista												
Opere della ciclopista												
Altri interventi strategici connessi												
Miglioramento e valorizzazione del trasporto pubblico e del treno + bici per consentire l'intermodalità												
Riqualificazione, valorizzazione e visitabilità delle emergenze storico artistiche ubicate lungo la ciclovia												

allegato 2

Elenco ciclovie turistiche di interesse nazionale, criteri per la loro definizione, implementazione e valutazione varianti; le potenzialità del SIT/web-GIS Bicalitalia

2.1 - Elenco ciclovie turistiche di interesse nazionale

Il 15 febbraio 2016 il Consiglio di Presidenza della FIAB, a seguito dell'avvio di investimenti per la realizzazione di un "sistema nazionale di ciclovie turistiche", determinato dalla legge 28 dicembre 2015 n. 208, con un primo stanziamento di 91 milioni di euro, ha deciso di costituire un organismo, denominato "Comitato Tecnico Scientifico di Bicalitalia" (più oltre CTS Bicalitalia), per qualificare ulteriormente la rete omonima e per essere di più autorevole riferimento per le Regioni ed i Ministeri nella nuova fase aperta nel sistema infrastrutturale italiano che, per la prima volta, qualifica "strategiche" le ciclovie, cioè di pari dignità con strade di grande comunicazione e ferrovie.

Dopo la firma dei protocolli di intesa fra MIT, MIBACT e Regioni per le ciclovie finanziate con legge 208/2015, intervenuti il 27 luglio 2016, in data 8 settembre il CTS Bicalitalia ha iniziato una revisione dell'omonima rete nazionale, per ognuno dei 18 itinerari derivanti dal dossier presentato al Ministero Ambiente TTM nel 2014 verificando per ognuno di essi:

1. radici storico-culturali,
2. intermodalità con altri sistemi di trasporto, ed in particolare con il sistema ferroviario e marittimo,
3. interconnessione con altri itinerari cicloturistici,
4. valorizzazione del patrimonio storico artistico e naturalistico,
5. valorizzazione del patrimonio agricolo, enogastronomico e delle tradizioni popolari,
6. sviluppo di ricettività turistica ecosostenibile, generazione di occupazione a partire dalle aree interne del Paese,
7. livello di pianificazione di area vasta e regionale

Il processo è tuttora in corso, in data 10 aprile 2017, dopo seminari e incontri a Roma, Genova, Napoli e Cagliari, nonché ricognizioni in bicicletta, il CTS Bicalitalia ha approvato a Roma una prima revisione del grafo infrastrutturale riguardanti i 18 itinerari, oltre all'introduzione di nuovi in relazione alle richieste dei territori.

La nuova rete Bicalitalia sarà integrata dagli ulteriori 3 itinerari riportati di seguito, con descrizione, al momento, sommaria:

- **BI 19 ciclovie tirrenica**, da Ventimiglia a Latina, **comprensiva delle ciclovie della Sardegna**, come da proposta alla Regione da CIREM Università di Cagliari e FIAB
- **BI 20 ciclovie medio padana** da Susa a Trieste che interessa il Canale Cavour e importanti capoluoghi delle regioni del Nord Italia
- **BI 21 ciclovie TIBUR**, Pescara-Sulmona-Tivoli-Roma

FIAB è in grado quindi di fare la proposta di inserimento degli **itinerari Bicalitalia, ritenuti prioritari**, nel Sistema Nazionale delle Ciclovie Turistiche, distinguendo gli itinerari “longitudinali” Nord Sud da quelli “trasversali” Est Ovest, nel modo seguente (le sigle da BI 1 a BI 18 fanno riferimento al progetto “promozione della rete ciclabile nazionale” e alle schede di dettaglio consegnate al Min. Ambiente TTM nel 2014):

A) ITINERARI NAZIONALI LONGITUDINALI (comprensivi di EuroVelo):

- BI 1/ **EV7 Ciclovía del Sole** nella tratta NORD da Brennero/Pusteria a Roma e per la tratta SUD da Roma alla Sicilia (Verona-Firenze inserito nella legge di stabilità 2016)
- BI 3 **EV 5 Ciclovía Romea Francigena** dal confine svizzero a Roma per la parte nord e da Roma a Brindisi per la parte sud;
- BI 5 **Ciclovía Romea Tiberina** da Tarvisio a Roma (recupera in parte l'Alpe Adria)
- BI 6 **Ciclovía Adriatica** da Trieste/Muggia a S. Maria di Leuca; già **EV8** dalla foce del Po a Trieste (in previsione richiesta di inserimento nella rete EuroVelo del tratto tra la foce del Po a S.Maria di Leuca, ipotesi continuazione di **EV9**);
- BI 15 **Ciclovía Svizzera Mare**;
- BI 19 **Ciclovía Tirrenica** da Ventimiglia a Latina comprensiva del sistema di **ciclovie della Sardegna** (in previsione dell'inserimento dell'anello isolano nella rete EuroVelo con la sigla **EV8**);

B) ITINERARI NAZIONALI TRASVERSALI (comprensivi di EuroVelo):

- BI 2 **EV8 Ciclovía del Po**, dal confine francese a Venezia, (VENTO da Torino a Venezia inserito nella legge di stabilità 2016);
- BI 9 **Ciclovía Salaria o Ciclovía del Sale** da Ostia/Roma a S. Benedetto del Tronto (innesto Adriatica);
- BI 10 **Ciclovía del Borboni** Napoli-Bari
- BI 16 **Ciclovía TiBre** (Tirreno-Brennero) Verona-Mantova-Parma-Livorno
- BI 18 **Ciclovía Grosseto-Fano** (in fase di ridenominazione);
- BI 20 **Ciclovía Media Padana** da Susa a Trieste (sigla e nome provvisori)

C) Altri ITINERARI della rete cicloturistica nazionale Bicalitalia non prioritari ma inseriti nel progetto FIAB 2014 realizzato con il contributo del Ministero dell'Ambiente

- Ciclovía BI 4 dei Fiumi Veneti
- Ciclovía BI 7 della Versilia
- Ciclovía BI 8 Conero-Argentario
- Ciclovía BI 11 degli Appennini
- Ciclovía BI 12 Pedemontana Alpina
- Ciclovía BI 13 dei Tratturi
- Ciclovía BI 14 dei Tre Mari
- Ciclovía BI 17 dell'Adda

D) Nuovo Itinerario da inserire nella rete cicloturistica nazionale Bicalitalia aggiornata

- Ciclovía BI 21 Tibur da Pescara a Roma (sigla e nome provvisori).

2.2 - criteri per la loro definizione, implementazione e valutazione varianti

Nella revisione sono stati confermati i criteri per la loro definizione, implementazione e valutazione varianti che fanno riferimento al quaderno 1 del Centro Studi FIAB Riccardo Gallimbeni di FIAB¹, documento del 2008, oltre a descrivere la rete nazionale BicItalia come rafforzamento della rete europea Eurovelo per gli itinerari ciclo-turistici, vengono fornite alcune indicazioni tecniche attraverso gli standard di:

- **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.

Con queste indicazioni e capacità progettuale di lettura dei territori, il risultato dovrebbe essere una rete articolata in percorsi internazionali, nazionali, e regionali che valorizzano i corridoi più significativi.

Il Quaderno indica inoltre i seguenti criteri:

- 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.;
- considerare i percorsi storici, come vie romane di pellegrinaggio.

¹ Quaderno 1 del Centro studi FIAB Riccardo Gallimbeni "BicItalia: Rete Ciclabile Nazionale, Linee guida per la realizzazione", autore Claudio Pedroni
http://www.fiab-areatecnica.it/attachments/article/2/01_PEDRONI.pdf

Per la valutazione di varianti o estensioni del sistema si potranno utilizzare anche i seguenti criteri e sottocriteri ai quali si associano i sottoelencati pesi.

Macro-criteri	Criteri o sottocriteri	Peso in percentuale
INFRASTRUTTURA	Comfort Sicurezza Coerenza Linearità Attrattiva Intermodalità	65%
SERVIZI	Punti significativi di interesse turistico Servizi di accoglienza Punti di ristoro Negozi e punti di assistenza alla bicicletta e noleggi Altri servizi come trasporto bagagli	20%
PROMOZIONE	Web Comunicazione e marketing dei territori Altre promozioni e strumenti di informazioni Punti significativi di interesse turistico	15%

2.2 - le potenzialità del SIT/web-GIS Bicalitalia

Fiab lavora da alcuni anni su Bicalitalia individuando prima i corridoi, poi i tracciati di dettaglio e più recentemente tramite un web – gis dei percorsi si è dotata di un portale con un proprio SIT, compatibile con il portale UB-Geo-Culturale del MiBACT, che può essere agevolmente trasformato in un portale cartografico specializzato, aggiornato e arricchito in sede ministeriale per la costruzione di cartografie ai fini della pianificazione territoriale (diversi Enti Locali e Regioni - ad esempio la Puglia e l'Emilia Romagna - utilizzano il portale Bicalitalia come standard per la redazione dei propri piani di settore), nonché ai fini cicloturistici (mappe, cartoguide, segnalazione servizi come Albergabici, tracce GPS, routing/navigazione, ecc.).

Il Web-GIS Bicalitalia contiene una mappatura della quasi totalità della rete ciclabile nazionale, realizzata in gran parte grazie all'impegno dei volontari delle associazioni FIAB radicate su tutto il territorio nazionale che hanno effettuato i rilievi secondo lo standard Bicalitalia e contribuiscono a tenere aggiornato costantemente il database.

Per approfondire, si veda la presentazione di Massimo Conter (webmaster e gestore SIT Bicalitalia.org) al seminario svoltosi a Genova il 25 novembre 2016:

http://www.fiab.info/download/25nov16_conter.pdf

allegato 3

Standard e requisiti minimi omogenei per tutto il territorio nazionale che le ciclovia turistiche, esistenti o da realizzare, devono possedere al fine di poter essere inserite nel sistema nazionale

Nel quaderno 1 del Centro Studi FIAB Riccardo Gallimbeni di FIAB2, documento del 2008 si danno le seguenti definizioni.

Definizione di Ciclovia (vari gradi): *itinerario che si svolge prevalentemente su strade come sotto indicate. Questa definizione di ciclovia corrisponde in prima approssimazione ai termini Cycle Road in inglese, Rad Weg in tedesco, Vélo Route in francese.*

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 sui bordi del fiume o in ambiti rurali. In genere è senza particolari standard costruttivi e le biciclette sono ammesse anche se con situazioni 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 F bis (solo definizione, senza specifiche tecniche nel Regolamento).*

La successione degli elementi precedenti può essere ulteriormente raggruppata e organizzata 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%;*

² Quaderno 1 del Centro studi FIAB Riccardo Gallimbeni "BicItalia: Rete Ciclabile Nazionale, Linee guida per la realizzazione", autore Claudio Pedroni
http://www.fiab-areatecnica.it/attachments/article/2/01_PEDRONI.pdf

- 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).

Definizione di Ciclo-itinerario 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.

Si tratta sostanzialmente di indicazioni attinenti la pianificazione e l'infrastruttura, alle quali si uniscono anche considerazioni gestionali e di marketing per dare valore al percorso.

Un itinerario ciclabile è pertanto non solo una successione di strade per la bici, come definite precedentemente, ma è caratterizzato anche da aspetti non infrastrutturali che ne completano la fisionomia e la qualità:

- 1. Identità:** L'itinerario esiste, cioè è stato descritto, ha un nome, un ente che ne è responsabile, un logo, un tema. In altre parole l'itinerario ha una sua identità, va al di là di ciò che è una semplice successione di strade.
- 2. Caratteristiche tecniche** L'itinerario presenta elementi costruttivi adeguati (fondo stradale, pendenze moderate <6%, sicurezza ecc) che lo rendono percorribile tutto l'anno (in caso di forti nevicate la sede ciclabile può diventare una risorsa sportiva per lo sci da fondo) da persone con una normale preparazione fisica e con normali biciclette da turismo.
- 3. Segnaletica:** L'itinerario è segnalato, cioè esiste una specifica segnaletica di indicazione, in modo che il cicloturista non perda la strada.
- 4. Cartografia** L'itinerario è cartografato: cioè è riportato su una mappa di qualità in scala possibilmente compresa fra 1: 50 000 e 1: 100 000.
- 5. Attrattività** L'itinerario ha un certo grado di attrattività (storico, naturalistica e di servizi).
- 6. Protezione** L'itinerario ha un certo grado di protezione, che lo rende sufficientemente sicuro per tutte le categorie di utenti.
- 7. Servizi:** L'itinerario è dotato di aree di sosta attrezzate e offre facili e frequenti accessi a servizi di ristorazione, ospitalità e inter-modalità.

In estrema sintesi pertanto il ciclo escursionista dovrebbe poter percorrere itinerari sicuri, a uso pubblico o comunque permessi alle bici, con informazioni sufficienti per non smarrire la strada e poter calibrare la distanza percorribile secondo le proprie capacità. Naturalmente la presenza di altri elementi come il paesaggio, una buona ombreggiatura per la calda stagione, l'enogastronomia, i 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 di altri elementi importanti come la segnaletica, la cartografia, la qualità paesaggistica - ambientale e dei servizi.

Rimanendo nel tema degli standard e dei requisiti minimi **si sottolineano 3 aspetti:**

- vanno rispettati il **Codice della Strada ed il DM il 557/99** che definiscono il quadro normativo di principale riferimento;
- **fondo stradale**, sono da preferirsi pavimentazioni compatte e che si asciugano rapidamente, con scarsa necessità di manutenzione ed ottima scorrevolezza, è significativo ricordare che le Province di Trento e Bolzano, territori anche amministrativamente molto attenti ai temi ambientali, utilizzano per la totalità dei percorsi manti bitumanti di ottima scorrevolezza;
- **larghezze dei percorsi ciclabili e ciclopedonali**: pensando all'Anello del Garda come FIAB abbiamo già sensibilizzato il MIT che la parte pedonale deve prevedere, per quanto possibile in prossimità dei centri abitati e nei tratti a presumibile altissima affluenza pedonale, la separazione della parte dei pedoni da quelle per le biciclette; in genere comunque su tutte le ciclovie ma soprattutto in prossimità di grandi centri urbani le dimensioni minime del codice, DM 557 ecc che indica larghezza di m. 2,50 per le bidirezionali, vanno adeguatamente incrementati fino m. 3,50 – 4,00 per consentire sorpassi nei confronti di ciclisti particolarmente lenti e numerosi come famiglie con bambini o anziani o per assolvere alla normale funzione viabilistica nei momenti di maggior affollamento.

allegato 4

L'importanza dell'intermodalità con il treno e le principali azioni per consentirne l'utilizzo ai cicloturisti

Il tema dell'intermodalità va sviluppato sotto due aspetti:

- 1 – avere treni che siano in grado di trasportare almeno una ventina di biciclette o più sui percorsi ad alta valenza cicloturistica
- 2 – avere stazioni adeguate ad essere fruite con la bicicletta

Su questo secondo punto si fa presente che le stazioni di proprietà RFI sono circa 2200; di queste, 620 sono inserite in un piano di ristrutturazione che porterà a rendere le stazioni fruibili da parte di tutti, secondo le specifiche europee; di queste 620, 14 fanno parte del circuito "grandi stazioni", 103 del circuito "cento stazioni" e le restanti del circuito "500 stazioni".

Il 17/09/2015 è stato siglato un **protocollo d'intesa fra RFI e FIAB** che prevede la promozione di iniziative nell'ambito del progetto "500 stazioni" per lo sviluppo dell'intermodalità bici-treno.

La **Direzione Centrale di RFI si occupa** di definire gli standard progettuali, i perimetri di intervento e l'ordine degli interventi.

Le **Direzioni Territoriali si occuperanno** della gestione degli interventi, con la possibilità di definire gli aspetti esecutivi.

Le stazioni non ricomprese nelle 620 potranno comunque essere assoggettate a miglioramenti per la ciclabilità mediante l'intervento diretto delle Direzioni Territoriali.

L'azione coordinata deve caratterizzarsi secondo logiche di:

- capillarità (su tutte le stazioni);
- qualità (studio standard elevati);
- implementarietà (potenziamento offerta a domanda crescente).

In merito alle **bici stazioni** resta aperto il tema della gestione che deve essere affrontato a livello locale, con il coinvolgimento delle Amministrazioni comunali e delle Associazioni locali.

Nelle stazioni con poca domanda ciclistica vanno garantiti parcheggi gratuiti, sicuri e in numero adeguato, possibilmente coperti. E' opportuno prevedere anche un punto per la piccola manutenzione autonoma.

Nelle stazioni con maggiore domanda ciclistica, oltre ai parcheggi gratuiti, vanno realizzate delle bici stazioni (con o senza personale).

Le bici stazioni possono anche offrire altri servizi dedicati ai ciclisti (impianti sanitari come wc e docce, armadietti, officina, vendita articoli per bici, pompaggio, distributore camere d'aria, prese corrente bici "elettriche", noleggio bici, ecc.).

Due sono gli elementi principali che devono essere valutati per una bicistazione: il progetto e la forma di esercizio.

Fattori che influenzano il progetto: scopo, ubicazione, fabbisogno (attuale e futuro), budget, modello di esercizio, tipo di clientela, possibilità di ampliamenti.

Gli interventi da sviluppare nelle stazioni riguardano:

- 1 - l'accesso del ciclista con bici al seguito al binario
- 2 - i servizi al ciclista per scambio bici / treno

Accessibilità

- Superamento dislivelli (rampe attrezzate con “ciclobinari”, “canaline”; elevatori)
- Annuncio nelle stazioni per comunicare l'ubicazione della carrozza bici

Servizi

(in funzione della domanda)

- parcheggi bici coperti e sicuri (legare il telaio con dispositivo personale)
- bicistazioni con accesso limitato (tessera, chiave, ecc.) eventualmente videosorvegliato
- attrezzatura per piccola manutenzione
- officina con personale
- vendita materiale bici

Per la definizione degli interventi operativi la Direzione Centrale RFI si è impegnata ad attivare una collaborazione fra le Direzioni Territoriali e i referenti FIAB a livello regionale.

RFI condividerà con la FIAB la documentazione relativa agli standard progettuali riguardanti le bicistazioni, i cicloparcheggi (rastrelliere), il superamento dei dislivelli (canaline, ...), segnaletica, ecc., a cui dovranno uniformarsi tutti i progetti di intervento nei perimetri di competenza RFI.

allegato 5

Rassegna di criteri di valutazione qualitativa / certificazioni applicati in Europa alle ciclovie esistenti

1 - Le valutazioni /certificazioni di EuroVelo

In ambito europeo viene proposta la certificazione EuroVelo che presenta gli elementi di sintesi di seguito descritti. Gli itinerari risultano classificati per essere percorribili da diversi livelli di utenza.

EuroVelo elenca le caratteristiche prestazionali di una ciclovie (le stesse adottate da Bicalta v. allegato 2 paragrafo 2.2)

EuroVelo indica altri elementi significativi

- A. *Continuità (no discontinuità fisiche, né veti normativi)*
- B. *Componenti dell'infrastruttura (strade pubbliche, corsie ciclabili, piste ciclabili, strade ciclabili..)*
- C. *Superficie (fondo) e larghezza*
- D. *Pendenza (non >6% per tratti lunghi, 10% brevi tratti)*
- E. *Altimetria: la tratta giornaliera deve avere dislivello <1000 m.)*
- F. *Segnaletica (europea)*
- G. *Trasporto pubblico (livello minimo: ogni 150km, servizio regolare)*

Criteri essenziali per la definizione delle ciclovie:

- *strade pubbliche con alta velocità (50km/h) e alto volume di traffico (>500 veicoli/giorno) tollerate fino a max 50% di una tratta giornaliera e/o a max 25% dell'intera ciclovie*
- *nessuna tratta giornaliera può includere lunghezza >10% di strade con alta velocità (50km/h) e volume di traffico*
- *meno di 10.000 veicoli/giorno, se prive di corsie o banchine ciclabili*

Assegnazione punteggi: il punteggio diventa nullo se:

- *non viene rispettato anche uno solo dei criteri essenziali, tuttavia la ciclovie è certificabile se la tratta giornaliera è superabile grazie al trasporto pubblico e se questo viene adeguatamente comunicato (max 10% delle tratte giornaliere è sostituibile con vie alternative o con trasporto pubblico)*
- *trasporto pubblico)*
- *una tratta giornaliera non ottiene il 50% dei punteggi assegnabili*
- *l'intera ciclovie (valutazione complessiva plurigiornaliera) non ottiene il 60% dei punteggi assegnabili*

Classificazione delle tratte: tende a distinguere tre livelli di utenza:

- *è raccomandata per tutti i tipi di ciclisti*
- *è raccomandata per ciclisti abili e occasionali*
- *è indicata solo per ciclisti abili*

2 - Le valutazioni /certificazioni della ADFC tedesca

La Federazione Ciclistica di Germania, ADFC, la “sorella tedesca della FIAB” raccoglie come soci sia i ciclisti urbani che i cicloturisti raggiungendo circa 160.000 soci, prende a riferimento i criteri EuroVelo e, tra le molte attività che essa svolge, **certifica le ciclovie assegnando fino a 5 stelle.**

Dal sito <http://www.adfc.de> si possono ricavare i criteri utilizzati da ADFC per valutare la qualità di una pista ciclo-turistica (“Piste Stellate”). Finora sono state certificate solo alcune ciclopiste che hanno ricevuto da 3 a 5 stelle.

La valutazione complessiva della ciclovia è fatta su tappe giornaliere di circa 50 km ed i criteri che vengono considerati sono i seguenti (ad ogni criterio si assegna un peso specifico ed una valutazione da 1 a 5, ed infine si fa una media sommando le caratteristiche di ogni tappa):

1. **Nome** identificativo ed inequivocabile.
2. Pista di **rango** nazionale, interregionale, di almeno 100 km con previsti pacchetti vacanza.
3. **Percorribilità**': ampiezza, senza interruzioni dovute a sbarre, gradini, punti pericolosi, paletti dissuasori etc.
4. **Pavimentazioni**: la scorrevolezza non deve essere impedita da presenza di buche, tratti pietrosi o irregolari dove scendere e spingere, oppure altre interferenze.
5. **Segnaletica**: dimensione dei segnali in modo che siano leggibili le info su città/paesi, distanze chilometriche, segnalazione se direzione è sbagliata. Vengono poi considerati – in negativo – la mancanza di segnali, se non sono leggibili e se la pista è in conflitto con il traffico normale.
6. **Contesto generale**: intensità' rumori, presenza di odori o polveri sgradevoli, deviazioni, presenza (o mancanza) altre attrazioni, salite non necessarie, monotonia itinerario
7. **Presenza di traffico auto**: da scarsa a molto alta, pericolosità ed attraversamenti
8. **Infrastruttura turistica**: numero campeggi, gastronomie, B&B, info turistiche, pannelli informativi, possibilità parcheggio bici, piccole riparazioni, giochi bambini, aree di sosta
9. **Intermodalità treno / bus**: e relativa frequenza treni ed altri mezzi che offrono trasporto bici
10. **Marketing**: carte, mappe ed altro materiale informativo, aggiornamenti e presenza internet

Ogni criterio (dal 3 al 10 della lista sopra indicata) ha un peso specifico ed una valutazione propria; dagli esempi sotto rappresentati è possibile intuire la metodologia.

Si allega l'esempio di un itinerario al quale sono state assegnate 5 stelle, si tratta della nota Ciclabile della Drava. Qui viene riportata la valutazione della Ciclabile della valle del Tauber che unisce Rohenburg ob der Tauber (il paesino più visitato in Germania) al fiume Meno. Si notino i 4 criteri che sommano il 60% ottenendo 5 stelle.

ADFC-Qualitätsradrouten mit 5 Sternen



Liebliches Taubertal – Der Klassiker (zur externen Website »)

Der Radweg „Liebliches Taubertal – Der Klassiker“ verbindet auf 100 Kilometern Länge die Städte Rothenburg ob der Tauber und Wertheim am Main. Autofrei, vorbei an Wiesen, Feldern, sonnigen Rebhängen, durch schattige Wälder fährt der Radwanderer parallel zum Fluss und erlebt die Natur unmittelbar. Die gastfreundlichen Städte laden zu kulinarischen Genüssen und dem Besichtigen ihrer Sehenswürdigkeiten ein.

[zur externen Website »](#)

Kriterien	Gewichtung	Einzelbewertung
Befahrbarkeit	15 %	★★★★★
Oberfläche	15 %	★★★★★
Wegweisung	15 %	★★★★
Routenführung	5 %	★★★★
Verkehrsbelastung	20 %	★★★★★
Tourist. Infrastruktur	15 %	★★★★
Anbindung Bahn/Bus	5 %	★★★
Marketing	10 %	★★★★★
Gesamtbewertung	100 %	★★★★★

- 3 Percorribilità
- 4 Pavimentazione
- 5 Segnaletica
- 6 Contesto generale
- 7 Presenza di traffico auto
- 8 Infrastruttura turistica
- 9 Intermodalità treno / bus
- 10 Marketing

Riassunto

In sintesi, da questa documentazione, risulta che viene dato maggior peso alla sicurezza del traffico (20%), alla percorribilità, alla pavimentazione, alla segnaletica, all'infrastruttura turistica (15%), al marketing (10%), e meno al contesto generale ed all'intermodalità (5%).

E' significativo evidenziare che non vengono rilevate le attrazioni storico artistiche o simili.

3 - La valutazione “ciclopiste Family” della Provincia di Trento

La Provincia di Trento ha classificato i propri itinerari con il marchio "Family in Trentino" per indicarne la percorribilità. Le piste sono distinte con diversi gradi di difficoltà indicati a colori. Una specifica segnaletica, all'inizio di ogni pista permette alle famiglie di valutarne il grado di percorribilità per i bambini: il verde contraddistingue i tratti facili, il giallo i medi e il rosso quelli più impegnativi.

allegato 6

Segnaletica mobilità ciclistica

Riguardo la segnaletica per la mobilità ciclistica si avanzano innanzitutto due raccomandazioni:

1. la segnaletica è indispensabile, deve essere chiara e gestita in modo gerarchico e con ordine a mezzo di una cabina di regia che pianifichi e faccia manutenzione;
2. I segnali dovranno evidenziare quando l'itinerario è Eurovelo e/o Bicitalia.

FIAB in più occasioni ha segnalato agli organi governativi la necessità di addivenire ad una segnaletica dedicata alla mobilità ciclistica sia urbana che extraurbana come adottata in quasi tutte le nazioni europee, che abbandoni l'attuale colorazione marrone del fondo, in quanto il marrone da C.d.S. è assegnato alle destinazioni turistiche e normalmente viene erroneamente assegnato in questo caso al mezzo bicicletta che, anche in ambito extraurbano, non è sempre a funzione turistica e soprattutto in ambito urbano è prevalentemente a finalità trasportistica.

La segnaletica dei percorsi *EuroVelo* è stata approvata dal Gruppo di lavoro per la sicurezza della circolazione stradale WP.1 dell'UNECE - *United Nations Economic Commission for Europe* (si veda Nazioni Unite (2006) *Révision de la résolution d'ensemble sur la signalisation routiere (R.E.2) Signalisation d'itinéraires pour cyclistes* (Ginevra, Svizzera. *Note du secrétariat. Economic and social Council, Economic Commission for Europe United, Inland Transport Committee*).

Fiab in più occasioni ha proposto agli organi governativi schemi segnaletici per funzioni urbane ed extraurbane che risultano praticamente conformi alle indicazioni del C.d.S. (vedasi anche ad esempio il già citato quaderno Gallimbeni del 2008), e in questi anni in mancanza di una segnaletica nazionale ufficiale molte Regioni hanno adottato segnaletiche apparentemente simili, ma in realtà differenti.

FIAB si può impegnare a presentare una proposta aggiornata che il Ministero potrà valutare ed accogliere in un **provvedimento normativo, anticipatorio in via regolamentare della modifica di norma primaria.**