

Rapporto su:

- a) La legislazione regionale in materia di ciclabilità**
- b) I piani urbani del traffico contenenti l'apposito capitolo sulla mobilità ciclistica**
- c) I piani regionali di mobilità ciclistica**
- d) I piani provinciali di mobilità ciclistica**

Elaborazione della **Federazione Italiana Amici della Bicicletta – FIAB onlus**, per conto della **Associazione Italiana Città Ciclabili**

A cura di **Augusto Castagna**

Rapporto al **Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio**

Gennaio 2003

La legislazione regionale in materia di ciclabilità

Le Regioni che hanno approvato leggi specificamente riferite alla ciclabilità sono sette. Anche la Provincia autonoma di Trento ha approvato una legge sulla ciclabilità del territorio.

Esse sono:

Provincia Autonoma di Trento legge n° 49 25/11/88

“DISCIPLINA DEI PERCORSI CICLABILI E CICLO PEDONALI”

Regione Lombardia legge n° 65 27/11/89

“INTERVENTI REGIONALI PER FAVORIRE LO SVILUPPO DEL
TRASPORTO CICLISTICO”

Regione Lazio legge n° 13 16/2/90

“INTERVENTI REGIONALI PER FAVORIRE LO SVILUPPO DEL
TRASPORTO CICLISTICO”

Regione Piemonte legge n° 33 17/4/90

“INTERVENTI PER LA PROMOZIONE DELLA BICICLETTA COME
MEZZO DI TRASPORTO, ATTRAVERSO REALIZZAZIONI DI UNA

RETE DI PISTE CICLABILI E DI PERCORSI CHE AGEVOLANO IL TRAFFICO CICLISTICO”

Regione Umbria legge n° 38 30/12/91

“CONTRIBUTI REGIONALI IN CONTO CAPITALE PER LA REALIZZAZIONE DI PERCORSI CICLABILI E CICLO PEDONALI”

Regione Lombardia n° 38 28/9/92

“INTERVENTI REGIONALI PER FAVORIRE L’INTEGRAZIONE ED IL POTENZIAMENTO DEL TRASPORTO CICLOMOTORISTICO NEL SISTEMA DEI TRASPORTI PUBBLICI DELLA REGIONE LOMBARDIA”

Regione Friuli-Venezia-Giulia legge n° 142 21/4/93

“NORME PER FAVORIRE IL TRASPORTO CICLISTICO”

Regione Abruzzo legge n° 72 14/9/99

“FINANZIAMENTO REGIONALE DELLA MOBILITA’ CICLISTICA E ATTUAZIONE DELLA LEGGE 366/98”

Le leggi sopra richiamate sono state approvate tra il 1988 ed il 1993 con l’eccezione della Regione Abruzzo che nel 1999 ha approvato una legge regionale per l’attuazione della legge dello Stato 366/98.

Dal 1994, nella legislazione regionale che riguarda diversi settori di competenza delle Regioni come per esempio la tutela e l'uso del territorio; la riorganizzazione della mobilità urbana; le norme in materia di programmazione e pianificazione del territorio; la disciplina generale del trasporto pubblico; i parchi; l'ambiente; il turismo ed altri ancora, è contenuto un riferimento alla ciclabilità del territorio in 84 leggi:

ABRUZZO	2
EMILIA ROMAGNA	8
CALABRIA	2
CAMPANIA	1
BASILICATA	4
FRIULI V.G.	7
LAZIO	4
LIGURIA	1
LOMBARDIA	12
MARCHE	7
PIEMONTE	6
TOSCANA	2
UMBRIA	3
VALLE D'AOSTA	2
VENETO	11
PROVINCIA AUTONOMA DI BOLZANO	5
PROVINCIA AUTONOMA DI TRENTO	7

Le Regioni che non hanno una legge mirata sulla ciclabilità e che la ciclabilità non è mai menzionata nella loro legislazione sono 4:

MOLISE
PUGLIA
SARDEGNA
SICILIA

I PIANI URBANI DEL TRAFFICO (PUT) CONTENENTI L'APPOSITO CAPITOLO DELLA MOBILITA' CICLISTICA

Premessa:

Nel 1986 una circolare del Ministero dei Lavori Pubblici sollecitava gli Enti Locali a redigere il Piano Urbano del Traffico (PUT);

nel 1992 la proposta contenuta nella circolare ministeriale veniva recepita dalla legge 285 – nuovo codice della strada-

l'articolo 36 della legge 285/92 (codice della strada) Piani urbani del traffico e piani del traffico per la viabilità extra urbana recita al comma 1:

Ai Comuni, con popolazione residente superiore a trentamila abitanti, è fatto obbligo dell'adozione del Piano urbano del traffico;

al comma 2:

all'obbligo di cui al comma precedente sono tenuti ad adempiere i Comuni con popolazione residente inferiore a trentamila abitanti i quali registrano, anche in periodi dell'anno, una particolare affluenza turistica, risultano interessati da elevati fenomeni di pendolarismo o siano, comunque, impegnati per altre particolari ragioni alla soluzione di rilevanti problematiche derivanti da congestione della circolazione stradale.

L'elenco dei Comuni interessati viene predisposto dalle Regioni e pubblicato, a cura del Ministero dei Lavori Pubblici, sulla Gazzetta Ufficiale della Repubblica Italiana;

al comma 6:

la redazione dei Piani del Traffico deve essere predisposta nel rispetto delle direttive emanate dal Ministero dei Lavori Pubblici di concerto con il Ministero dell'Ambiente.....;

al comma 10:

i Comuni inadempienti sono invitati, su segnalazione del Prefetto, dal Ministero dei Lavori Pubblici a provvedere, entro un termine assegnato, trascorso il quale il Ministero provvede alla esecuzione d'ufficio del Piano ed alla sua realizzazione.

I Piani Urbani del Traffico rappresentano dei programmi di intervento razionali tesi ad organizzare al meglio la viabilità onde incidere positivamente sulla mobilità nei centri urbani.

Nell'aprile del 1995 il Ministero dei Lavori Pubblici di concerto con il Ministero dell'Ambiente ed il Dipartimento per le Aree Urbane della Presidenza del Consiglio emana le “DIRETTIVE PER LA REDAZIONE, ADOZIONE ED ATTUAZIONE DEI PIANI URBANI DEL TRAFFICO”.

Gli obiettivi indicati nella direttiva sono:

- il miglioramento delle condizioni di circolazione;
- il miglioramento della sicurezza stradale;
- la riduzione degli inquinanti atmosferico ed acustico;
- il risparmio energetico ed il rispetto dei valori ambientali

Nella dettagliata descrizione su come perseguire tali obiettivi viene richiamata l'attenzione alla utenza pedonale (maggiore fruibilità della città da parte dei pedoni) non viene mai menzionata, invece, la ciclabilità urbana.

Solo in un punto della Direttiva Ministeriale (3.2.2 – alternative spaziali, modali, temporali) viene citata la modalità pedonale e ciclistica: “queste modalità di trasporto alternativo sono utilizzabili anche nei centri abitati di maggiore estensione, per formare quel complesso di interventi che –

insieme alla alternativa modale costituita dal trasporto pubblico collettivo – garantiscono il carattere di intermodalità del Piano Urbano del Traffico”.

Sono stati pochi i Comuni che hanno avviato i lavori di redazione del Piano subito dopo la prima circolare ministeriale e sempre pochi quelli che si sono attivati dopo l’approvazione del nuovo codice della strada che tramutava la circolare in legge. I più hanno atteso l’emanazione delle direttive ministeriali e quindi la parte più consistente del lavoro degli Enti Locali per i PUT decolla, se così si può dire, solo dopo il 1995.

E’ opportuno ricordare che il primo elenco dei Comuni tenuti alla adozione del PUT predisposto da alcune regioni: Lombardia, Veneto, Liguria, Emilia-Romagna, Toscana, Marche e Umbria è stato pubblicato dal Ministero dei Lavori Pubblici sulla Gazzetta Ufficiale n° 237 del 10/10/94 e successivamente sono stati pubblicati gli elenchi sulla Gazzetta n°13 del 17/1/96 dei Comuni della Valle d’Aosta, Lazio, Abruzzo, Molise, Calabria, sulla Gazzetta Ufficiale n°235 del 26/9/1996 l’elenco dei Comuni del Piemonte, Friuli Venezia Giulia; Campania, Sardegna, sulla Gazzetta Ufficiale n°87 del 26/1/1998 l’elenco dei Comuni della Sicilia.

I Comuni a cui è fatto obbligo di adottare il Piano Urbano del traffico sono 929.
(i Comuni con oltre 30.000 abitanti sono 275)

Geograficamente sono suddivisi:

537(57%) nel nord Italia

149(17%) nel centro Italia

243(26%) nel sud Italia e nelle isole

I Piani Urbani del Traffico che sono stati approvati o sono in fase di approvazione sono **377** il 40% dei Comuni aventi l'obbligo e sono geograficamente suddivisi.

221(41%) nel nord Italia

59 (39,5) nel centro Italia

50(20,5%) nel sud Italia e nelle isole

Il capitolo della **“CICLABILITA’ DEL TERRITORIO”** per favorire la modalità ciclistica è presente in **274** PUT (72%) dei piani approvati.

Geograficamente così suddivisi:

184(83%) nel nord Italia

44(74,5%) nel centro Italia

15 (30%) nel sud Italia e nelle isole

L'assenza del capitolo sulla ciclabilità è, in alcuni casi, motivata dalla morfologia del territorio in altre dalla mancanza dell'argomento nella direttiva interministeriale per la redazione del piano.

Come è evidente, la mancanza della ciclabilità nella direttiva dei ministeri competenti non ha impedito alla stragrande maggioranza dei Comuni di prevedere dei capitoli specifici all'interno dei loro Put sulla modalità ciclistica.

La presenza della problematica della ciclabilità nei Put non è omogenea, ci sono Comuni, la maggioranza, che ad essa dedicano uno spazio rilevante sia nella fase della analisi, dello studio ed in quella propositiva; ci sono altri che alla ciclabilità fanno richiami più formali che sostanziali.

Alcuni esempi:

Piano generale dei trasporti urbano di Pavia (estratto)

7.6 Sistema dei Percorsi Ciclabili

Si è definita una rete di percorsi che interessa la zona a contorno del Centro e le principali radiali, individuando la localizzazione degli stessi (Figura 7.14). Ad integrazione di tali percorsi la circolazione delle biciclette è comunque consentita nelle zone a traffico limitato del Centro.

In corrispondenza del Lungo Ticino si propone di realizzare il percorso ciclabile a livello del fiume sotto l'asse stradale, per non eliminare posti-auto in una zona dove si riscontrano carenze.

Il percorso può continuare ad Ovest in fregio a Via Montebello della Battaglia, dove la ciclopista è in fase di realizzazione, e ad Est in fregio a Viale Resistenza.

A partire da Piazzale Libertà si propone un collegamento ai limiti del Centro lungo Viale Libertà-Viale Battisti.

In Viale Libertà si può realizzare la connessione sull'aiuola spartitraffico del controviale Est, per non sottrarre parcheggi ed in Viale Battisti sul lato Est nell'area tra gli alberi ed il marciapiede, eliminando la sosta e mantenendo il parcheggio sul lato Ovest.

Il percorso ciclabile deve quindi proseguire in Via D. Chiesa fino a connettersi con l'esistente ciclopista che collega il Policlinico. Da Piazzale Minerva si realizza una connessione ciclabile con la stazione lungo Viale V. Emanuele sfruttando sul lato Nord l'area compresa tra gli alberi ed il marciapiede. Anche in Via Chiesa e Viale V. Emanuele è necessario eliminare alcuni posti-auto per realizzare i percorsi ciclabili.

In tale zona la grande capacità di sosta disponibile nel parcheggio di Via Trieste compensa ampiamente l'eliminazione dei posti in Viale Battisti, Viale V. Emanuele e Via Chiesa.

Nel settore Nord-Ovest si propone di realizzare un percorso ciclabile sull'asse che costeggia il Naviglio via Alzaia Sinistra Naviglio-Viale Sicilia, caratterizzato da bassi flussi di traffico, con connessione al Cimitero attraverso Via Savoldi.

Risulta quindi necessario completare la rete nel settore Nord per congiungere i percorsi dell'Alzaia e di Viale Battisti.

Con una risistemazione di Viale N. Sauro è possibile razionalizzare l'organizzazione dei parcheggi sul lato Nord e realizzare un percorso ciclabile sul lato Sud.

Si ritiene inoltre opportuno realizzare il percorso ciclabile in Viale Matteotti; è indispensabile una verifica di compatibilità con il progetto di sistemazione dell'Allea, ma sembra possibile utilizzare gli spazi laterali compresi tra i doppi filari di alberi.

Sull'anello che delimita il centro si propone di realizzare un percorso ciclabile in Viale Gorizia sul lato verso il Centro, dietro il filare alberato.

A connessione di tali elementi è necessario realizzare un percorso in Via XI Febbraio sfruttando l'ampio marciapiede verso il Castello.

Si considerano quindi due connessioni ciclabili, per le quali sono stati predisposti i progetti.

Un percorso interessa l'asse Viale Lodi-Viale Campari, con tracciato che parte da Fossarmato sfruttando viabilità locale fino ad immettersi sull'asse principale dopo l'intersezione con la Tangenziale Est e attestarsi all'altezza di Via S. Spirito.

L'altro percorso si sviluppa a Sud di S. Pietro sfruttando la viabilità locale dalla SS 617 al depuratore.

In entrambi i casi sarà necessario individuare le prosecuzioni per garantire le connessioni con il Centro.

Piano Urbano Generale del Traffico – Venezia (estratto)

Lo sviluppo della rete ciclabile ed in particolare la risoluzione dei punti più difficoltosi e pericolosi per il transito in bicicletta. Lo sviluppo della rete ciclabile ed in particolare la risoluzione dei punti più difficoltosi e pericolosi per il transito in bicicletta.

Piano Urbano del Traffico di Jesi (estratto)

9.0 Una rete ciclabile per L'area urbana di Jesi

Lo scenario progettuale che si propone, favorevolmente orientato ai modi alternativi di mobilità', ricerca e valuta la modulazione di un nuovo assetto del centro conseguente all'individuazione di itinerari protetti da destinare al pedone ed alle biciclette.

L'obiettivo e' quello di tentare di riequilibrare il riparto modale degli spostamenti nell'area comunale e soprattutto nell'area urbana, attualmente sbilanciato verso l'auto privata.

9.1 Lo stato attuale

La configurazione attuale della città' di Jesi non contempla una sistemazione organica dei tratti di ciclabile già' realizzati, in corso di realizzazione o semplicemente proposti; tuttavia, l'attenzione e la sensibilità' mostrate nei riguardi di chi desidera muoversi in bicicletta sono attestate dal discreto numero di interventi progettuali – a vari livelli – previsti.

Il progetto piu' consistente e' senza dubbio quello relativo al percorso ciclabile a scala territoriale, con valenza di promozione e sensibilizzazione alle tematiche di tipo ambientalista: si tratta di una pista che corre grosso modo parallela al tragitto del fiume Esino, sulla fascia demaniale, prevedendo il collegamento tra Pantiere e Chiaravalle. Il tratto che unisce via del Moreggio con il Ponte S. Carlo e' gia' stato appaltato mentre esiste il progetto per il prolungamento di questo tratto a partire da Ponte San Carlo fino all'Oasi WWF (Jesi Est).

Una valenza decisamente piu' urbana e' affidata alla pista ciclabile che corre a sud della citta' murata collegando Borgo Cartiera a via Castelfidardo; il tracciato coperto, per grandi linee, e' il seguente: a partire da Borgo Cartiera, in cui giace parallelo alla statale della Val D'Esino esternamente all'abitato, prosegue costeggiando il campo sportivo dal quale si allontana per ricongiungersi a via del Molino dopo aver attraversato la zona del Vallato. Prima di arrestarsi in corrispondenza di via Castelfidardo costeggia prima la zona del Circolo Cittadino e poi quella dell'area Zannoni.

Un percorso ciclo – pedonale contenuto nelle dimensioni ma gia' realizzato e' quello della via Campolungo, il tratto di viabilita' che collega via degli Appenini con via F. Coppi. La ciclabile che era presente su via degli Appennini e' stata declassata a semplice corridoio pedonale.

L'Amministrazione Comunale sta sviluppando un'idea-progetto che prevede di collegare la ciclabile tra Borgo Cartiera e via Castelfidardo con quella di via Campolungo; il tracciato previsto passa all'esterno dell'edificato, nella zona della Fornace e del Parco del Ventaglio fino al ricongiungimento con via Coppi.

9.2 Lineamenti progettuali

L'obiettivo che si vuole raggiungere, attraverso azioni progettuali da valutare in dettaglio in sede di piano particolareggiato, e' quello di ottenere la chiusura a rete dei tratti di ciclabile gia' previsti e di quello proposto in questa sede lungo viale della Vittoria. Quest'ultimo, in particolare, e' un corridoio ciclo-pedonale bidirezionale, con una sezione che varia da un minimo di m. 2,20 ad un massimo di m. 3,00; la sede del percorso, opportunamente pavimentata, e' separata dal traffico degli autoveicoli per mezzo di una cordolatura larga circa m.0,20.

Fatte salve le difficolta' generate dalla orografia dei luoghi, la schematizzazione che segue mostra le connessioni di progetto necessarie alla individuazione di un'unica rete ciclabile a servizio di tutto il territorio comunale, un circuito per muoversi in citta' usando la bicicletta in condizioni di sicurezza.

Come precedentemente accennato, la recente ripresa dell'uso della bicicletta rende necessario progettare infrastrutture ciclabili che possano sostituire adeguatamente, in citta', altri tipi di sistemi di trasporto, in particolare l'auto privata. Con il termine "itinerario ciclabile" si intende indicare un percorso lungo il quale vengono predisposti particolari apprestamenti per il transito di biciclette; tali apprestamenti possono avere caratteristiche fortemente differenziate, andando dalle piste ciclabili completamente separate dalla restante viabilita' ai percorsi sulla normale viabilita' individuati semplicemente da un'apposita segnaletica verticale.

L'elenco che segue rappresenta una disanima delle principali problematiche legate alla progettazione di percorsi ciclabili:

A) individuazione dei principali poli di attrazione-generazione di traffico di biciclette (scuole, uffici, zone residenziali ad elevata densita', ecc.), che devono essere serviti dalla rete;

B) analisi delle caratteristiche geometriche e funzionali della viabilita' e dell'intensita' dei flussi veicolari;

C) ricerca della continuita' degli itinerari ciclabili e quindi delle connessioni dell'intera rete;

D) scelta delle sezioni trasversali minime delle piste ciclabili in relazione all'ingombro del ciclista e della bicicletta;

E) separazione, per quanto possibile, delle biciclette dalle altre componenti di traffico (cio' puo' essere ottenuto o con una adeguata organizzazione della sezione stradale o con la scelta di itinerari alternativi sulla viabilita' non interessata da forti flussi veicolari);

F) definizione della segnaletica specifica;

G) organizzazione dei punti di conflitto con i flussi veicolari (le intersezioni).

Poiche' non e' sempre possibile realizzare una rete ciclabile costituita esclusivamente di tratti dotati di sede propria, nella progettazione delle reti si fa riferimento ad una classificazione degli itinerari ciclabili che consenta di standardizzarne le caratteristiche e le funzioni in relazione al differente grado di separazione che si intende ottenere tra le biciclette e gli altri veicoli.

La prima categoria realizza la completa separazione del traffico dei veicoli a motore da quello di biciclette, le caratteristiche principali sono: carreggiata separata, pavimentazione particolarmente curata ed eventualmente di colore caratteristico, segnaletica specifica.

Poiche' il tracciato degli itinerari di prima categoria puo' essere libero da vincoli imposti dalla contiguita' di un tracciato stradale, e' opportuno che sia posta attenzione alle caratteristiche plano-altimetriche di tali piste per adattare alle esigenze degli utenti in modo da ottenere le lunghezze massime accettabili in funzione delle pendenze della livelletta .

La seconda categoria di itinerari si pone ad un livello leggermente inferiore, con le seguenti caratteristiche: corsia riservata alle biciclette sulla carreggiata stradale, delimitata da striscia orizzontale, eventuale pavimentazione di colore caratteristico, segnaletica specifica. Poiche' tale corsia e' in genere situata al margine della carreggiata, e' importante che sia posta particolare attenzione nella realizzazione dei vari elementi dell'impianto di smaltimento delle acque (caditoie, cunette, ecc.) affinche' assolvano bene alla loro funzione senza costituire insidie alla marcia delle biciclette.

La terza categoria di percorsi, infine, non offre uno specifico spazio riservato alle biciclette, che devono quindi viaggiare in promiscuita' con gli altri veicoli. Lungo tali percorsi viene approntata una adeguata segnaletica che avverta le altre componenti di traffico della presenza di biciclette ed imponga una disciplina della circolazione (bassi limiti di velocita', ecc.) che salvaguardi la sicurezza dei ciclisti.

Ogni categoria di itinerario ciclabile puo' essere realizzata con soluzioni progettuali diverse, ricercando quelle che meglio si adattano alle caratteristiche geometriche e architettoniche delle strade su cui si intende realizzare l'itinerario.

Si e' stabilito il criterio di adottare la prima categoria di itinerari, che realizza la massima separazione tra biciclette ed autoveicoli, sulle strade principali interessate da forti flussi veicolari con consistente componente di traffico pesante (strade di attraversamento e di penetrazione della citta'), la seconda categoria sulle strade principali interessate da flussi meno rilevanti (strade di collegamento tra quartieri), mentre la terza categoria e' prevista solo sulla viabilita' locale.

Particolare attenzione deve essere posta nell'organizzazione delle intersezioni e degli attraversamenti di percorsi ciclabili con la restante viabilita' poiche' in tali punti si verificano le situazioni di maggior pericolo.

Piano Urbano del Traffico di Castrovillari (estratto) Piste ciclabili

Sarà, altresì, realizzato un sistema di piste ciclabili a servizio dell'utenza di tutto il centro urbano e sulle strade esterne inserendosi nell'ordinaria programmazione delle opere pubbliche.

Piano Urbano del Traffico di Ciampino (estratto)

1.1 Individuazione dei percorsi ciclopedonali

Date le caratteristiche delle infrastrutture viarie del Comune di Ciampino, con viabilità principale di dimensioni non adeguate alla realizzazione di una rete di percorsi ciclabili su sede propria si può ipotizzare la realizzazione di percorsi ciclopedonali che possono utilizzare le strutture esistenti (ad esempio marciapiedi esistenti adeguatamente ampi).

Come detto anche precedentemente, la realizzazione dei percorsi ciclopedonali è considerata importante dal PGTU in quanto permette, tra l'altro, un innalzamento della qualità della vita ed una maggiore fruizione della città da parte dei residenti soprattutto per i motivi di svago e del vivere insieme.

Dal punto di vista, però, delle miglione della circolazione veicolare, l'uso della bicicletta, nel caso di Ciampino, non può essere visto come concorrenziale all'utilizzo dell'autoveicolo. Inoltre, la progettazione degli itinerari ciclopedonali è propria dei Piani Particolareggiati e non del PGTU per cui in tale fase sono stati individuati dei percorsi suscettibili anche, per ragioni progettuali, di eventuali modifiche qualora l'Amministrazione comunale decidesse di dar seguito a quanto individuato nel PGTU.

Ne consegue che la realizzazione di percorsi ciclopedonali non è da considerarsi opera altamente prioritaria.

Al fine di potenziare il trasporto ciclabile sono stati individuati, alcuni itinerari ciclopedonali da realizzarsi, in un primo periodo, nelle domeniche senza auto e che, successivamente, potranno essere attuati definitivamente mediante l'applicazione di opportuna segnaletica orizzontale e verticale.

Sono stati ipotizzati tre diversi percorsi ciclopedonali (vedi Figura 1.2). Il primo si sviluppa da viale J.F. Kennedy ed attraverso via di Morena raggiunge il centro urbano per poi proseguire verso via dei Laghi. Tale percorso ha la possibilità di tre diverse alternative che si differenziano tra loro per la lunghezza:

- ▶ la prima alternativa, la più lunga, parte da viale Kennedy e, mediante un circuito tangenziale composto da viale del Lavoro, via Quattro Novembre, via Trieste, via Trento, via Fiume via della Repubblica, si innesta su viale di Marino sino via dei Laghi; da quest'ultima è possibile ritornare indietro percorrendo via Mura dei Francesi oppure arrivare sino via Appia Nuova e connettersi con il Parco dell'Appia Antica;
- ▶ la seconda alternativa, a differenza della prima, prevede che, da via della Repubblica si percorra l'anello tangenziale di via Col di Lana e via XXIV Maggio per immettersi su via di Morena e ritornare indietro, oppure, immettersi su via Monte Grappa e raggiungere piazza della Pace (vedi terza alternativa);
- ▶ la terza alternativa, la più corta, prevede che da viale Kennedy attraverso via Monte Grappa si raggiunga direttamente piazza della Pace.

Il secondo percorso ciclopedonale parte da via di Morena e raggiunge Piazza della Pace, nel centro urbano, attraverso via Due Giugno e via XXIV Maggio.

Il terzo percorso ciclopedonale parte da viale Kennedy, percorre via M. Calò, un tratto di via Lucrezia Romana e si ricollega attraverso via G. Spada a viale Kennedy.

Il terzo percorso si può integrare con il secondo attraverso l'ultimo tratto di via Lucrezia Romana trasformato a senso unico di marcia nel nuovo schema di circolazione.

I percorsi ciclopedonali hanno il vantaggio di utilizzare le strutture dei marciapiedi esistenti lì dove possibile e consentire l'uso promiscuo di pedoni e biciclette. Nel caso in cui i marciapiedi sono inesistenti o inadeguati è possibile l'utilizzazione di una delle corsie di marcia delle autovetture da parte dei pedoni e dei ciclisti.

PIAN URBANO DEL TRAFFICO DI TERNI (ESTRATTO)

Il Comune di Terni, a seguito della emanazione della Legge 28.06.1991 n. 208, ha approvato con delibera del C.C. n° 360 del 12.12.1991, un programma per la realizzazione, l'ampliamento e il completamento degli itinerari ciclopedonali, che deriva direttamente da ciò che era previsto, in linea di massima, dal vigente Piano programma per la riorganizzazione della mobilità nel territorio comunale.

Il programma con la realizzazione, l'ampliamento ed il completamento di itinerari ciclopedonali tende ad incrementare l'uso della bici quale mezzo alternativo alle auto private per la mobilità urbana prevedendo un sistema di percorsi ciclo-pedonali per la maggior parte autonomi rispetto ai restanti flussi di traffico.

In attuazione di detto programma, sono stati costruiti vari tratti di piste ciclopedonali man mano inseriti nelle opere di viabilità realizzata

dall'Amministrazione Comunale, che allo stato attuale risultano sotto utilizzati a causa della loro frammentarietà.

Il progetto (**Tav. 24**) prevede la copertura di tutto il territorio urbano e individua tre tipologie sulla base delle modalità d'uso:

- 1) la prima maglia e' stata organizzata privilegiando gli accessi radiali al centro;
- 2) una seconda rete che integra la prima, prevede collegamenti tangenziali periferici per unire quartieri o luoghi di uno stesso quartiere;
- 3) la terza rete prevede itinerari naturalistici per il tempo libero, individuati lungo il fiume e nelle zone agricole.

Il nuovo Piano Urbano del Traffico, nel biennio di validità, intende realizzare:

- il collegamento dei quartieri Matteotti, Le Grazie, Città Giardino con il centro città, sfruttando in parte il tratto già esistente sulla strada dei quartieri;
- il collegamento del Polo Finanziario (Catasto, Motorizzazione Civile, Ufficio del Registro, ecc.) con il Quartiere B.Bovio, con il Polo Scolastico della zona Battisti (Istituto Tecnico Industriale, Istituto Magistrale, scuola Media, Materna ed Asilo Nido), con il Civico Cimitero, la Stazione Ferroviaria, il Polo Sportivo (Stadio e Piscine Comunali) e con Piazza Dalmazia tramite Via Oberdan;
- il collegamento del Q.re B. Bovio al centro attraversando varie aree verdi della zona;
- il completamento e prolungamento della pista ciclabile della zona Cospea fino al Quartiere Polymer.

Piano Urbano del Traffico La Spezia (estratto)

5.3.3 Aree pedonali e aree ciclabili

L'aggiornamento del P.U.T. propone interventi molto significativi per la pedonalità, in particolare:

- i) la pedonalizzazione di Piazza Cavour e del tratto di Corso Cavour, compreso tra Piazza Cavour e Via Chiodo (comprensivo di Piazza Beverini a regime dei parcheggi in struttura previsti)
- ii) la pedonalizzazione di Piazzale Stazione, di Via Paleocapa, di Via Fiume tra Piazza Bon e Piazza Garibaldi, di Piazza Garibaldi, del tratto terminale di Via del Prione, di Via Diaz, creando così una continuità pedonale dalla Stazione al mare;
- iii) la pedonalizzazione di parte di Piazza Verdi, contestualmente alla realizzazione del parcheggio sotterraneo previsto;

- iv) la pedonalizzazione di Via del Torretto e di Via S. Agostino, creando così un percorso pedonale tra Piazza Verdi e il Centro Storico;
- v) la pedonalizzazione dell'area antistante il Comune che oggi separa il Comune stesso dalla Piazza pedonale;
- vi) la pedonalizzazione della parte di Piazza Brin antistante la Chiesa.

E' prevista inoltre l'istituzione di una Z.T.L. nel comparto urbano compreso tra Corso Cavour, Via S. Agostino-Via del Torretto e Via Chiodo, per una maggiore tutela ambientale.

Per quanto riguarda le piste ciclabili, l'aggiornamento del P.U.T. recepisce i progetti già in fase di progettazione o realizzazione, che fanno parte della rete già prevista dal P.U.T..

In particolare, ai percorsi già esistenti di Viale Italia, di Via Monfalcone, di Via Prospero, Via C. A. Federici, si aggiungono i seguenti percorsi:

- **Via Vittorio Veneto**: due percorsi a senso unico che collegano Piazza Europa con il quartiere di Mazzetta, lunghezza circa 1.350 metri; in parte già realizzato, in parte in fase di realizzazione.
- **Corso Cavour**: percorso che attraversa tutto il centro cittadino da Via Chiodo a Viale Aldo Ferrari, a doppio senso di marcia e a due corsie a senso unico, lunghezza circa 1.300 metri; in fase di progetto.
- **Ex Ferrovia**: percorso lungo la ferrovia dismessa della Marina Militare che collega i quartieri di Fabiano basso (bocciodromo), Pegazzano, Rebocco con la restante rete cittadina e con la Stazione Ferroviari, e recupera alla città una consistente fascia di verde in una zona attualmente degradata, lunghezza circa 3.000 metri; in fase di progetto.

Va per altro sottolineato che alcune aree pedonali, quali quelle di Corso Cavour e di Piazza Cavour, sono accessibili alle biciclette.

Inoltre, zone a 30 Km/h e gli interventi di moderazione del traffico rendono più compatibile la compresenza di bici e autoveicoli su tutta la rete stradale urbana, favorendo pertanto la mobilità ciclabile.

RIMINI: PROGRAMMA DELLA MOBILITA' CICLABILE

Con la Delibera n°114 del 7/9/2000 il Consiglio Comunale ha fissato gli indirizzi politico-amministrativi per la realizzazione di percorsi ciclopedonali protetti e per incrementare e favorire la mobilità lenta nel Comune di Rimini.

La Giunta si è quindi impegnata a mettere in atto una politica tesa a favorire la mobilità lenta ed a mettere in sicurezza ciclisti e pedoni con l'intento altresì di raggiungere una elevata qualità urbana.

Dalla pratica quotidiana risulta che in un raggio di 3-4 km la funzionalità degli spostamenti migliora sensibilmente con l'utilizzo dei percorsi ciclabili ed asseconda altresì l'esigenza di ridurre gli spostamenti con mezzi a motore ed i livelli di congestione e di inquinamento nella città.

Quindi lo scopo principale del **Programma della Mobilità Ciclabile** è quello di realizzare una rete di percorsi ciclabili nel territorio comunale privilegiando le direttrici su cui è più forte la domanda di trasporto sia in relazione ai cosiddetti spostamenti urbani per motivi di lavoro o di studio, sia a quelle legate al tempo libero.

Il programma presentato costituisce uno strumento di coordinamento e di orientamento per l'attuazione di una rete viaria destinata alla mobilità lenta che – a partire dai percorsi esistenti- veda il progressivo inserimento di ulteriori tratti ciclabili e/o pedonali che consentano di realizzare una maglia di percorsi privilegiando le direttrici su cui è più forte la domanda di trasporto.

Gli obiettivi principali che il programma intende perseguire sono due:

- Realizzare una rete di percorsi ciclo-pedonali organica ed omogenea, che connetta i principali poli di attrazione ed i luoghi ad alta valenza sociale;
- Incentivare l'uso della bicicletta come mezzo di trasporto competitivo rispetto ai mezzi motorizzati, creando percorsi di comoda fruizione e ad elevata sicurezza.

Per raggiungere questi obiettivi abbiamo ravvisata la necessità di agire attraverso una gerarchizzazione della rete ed implementando la stessa sulla rete di piste ciclabili intercomunali, ma integrandola anche con la rete dei trasporti pubblici per rendere possibile lo *scambio intermodale*.

I percorsi individuati gerarchicamente li abbiamo suddivisi in:

- 1. Percorsi di scorrimento principali**, ovvero costituenti la rete viaria primaria e che si sviluppano essenzialmente sul lungomare e con alcune dorsali di connessione intercomunale (Via Tolemaide, Via Marechiese, Via Montescudo, Via Coriano, percorso naturalistico sul Marecchia...) o fra due o più quartieri
- 2. Percorsi di collegamento secondari** che costituiscono la rete secondaria e che consentono la comunicazione fra quartieri limitrofi (ciclabile sul lungomare levante, Via Flaminia, sulla Via Emilia in zona nuova Fiera, Via Roma...)
- 3. Percorsi di distribuzione** o di adduzione locali che sono quelli di più breve raggio e che si sviluppano in stretta correlazione con la necessità di uso dei luoghi (Grotta Rossa., Spadarolo, Vergiano, Santa Giustina, Via Valturio.....)

I percorsi ciclabili sono poi stati censiti con apposite schede redatte sul campo e sullo stato realizzativo degli stessi con proposte progettuali che tengono conto delle caratteristiche tecniche degli stessi.

La fase che apriamo ha quindi come compito non solo di evidenziare proposte organiche, ma anche di aprire un confronto coi sei quartieri per meglio rendere aderente il Piano alle esigenze locali e per far sì che diventi strumento di riferimento strategico per la programmazione dei futuri interventi che si estrinseca nella formulazione dei Piani Triennali degli Investimenti.

I DATI DI RIFERIMENTO

Rimini ad oggi ha un totale di Km 27 di piste ciclabili di cui Km 14,5 di percorsi primari, 7,5 di percorsi secondari e circa Km 5 di percorsi locali

In un recente studio pubblicato su Italia Oggi risulta al ventesimo posto in Italia per dotazione di piste ciclabili: un dato confortante, ma ritengo che si debba e si possa fare di più e credo che i progetti della amministrazione comunale vadano in questa direzione.

Infatti sono in corso di realizzazione Km 10,4 di piste ciclabili che nell'arco di poco tempo miglioreranno sensibilmente le posizioni già detenute.

In questo momento sono in fase di realizzazione la pista che da Santa Giustina porta al cimitero, quella che dal Piazzale della Balena a San Giuliano porta a collegarsi al ponte di legno sull'incile nonché la pista ciclabile sulla Fossa Rodella a Miramare.

Ulteriori interventi partiranno entro l'estate per la realizzazione della pista ciclabile sulla Via Flaminia fino alla via Settembrini e per collegare le Celle dalla Via XXIII Settembre alla Via Tonale, mentre in autunno partiranno gli interventi di realizzazione delle piste ciclabili e dei percorsi protetti sulla Via Dario Campana, Via Sacramora e Via XXV Marzo, sulle Vie Parigi-Costantinopoli-Mosca fino a Via Cavalieri di Vittorio Veneto per dare continuità alla pista alla pista sul Rodella, ed un tratto di percorso protetto per collegare la Grotta Rossa alla città.

In progetto abbiamo ulteriori Km 77,5 che assommata ai Km 22,3 esistenti e che sono solamente da riconvertire ci portano ad avere in prospettiva qualcosa come Km 141 di piste ciclabili sul territorio comunale!

Un ulteriore dato che riguarda i percorsi pedonali credo sia necessario fornirlo.

Su un totale di strade comunali che si sviluppa sull'intero territorio per circa Km 650, circa la metà riguarda la parte urbana e su queste i marciapiedi pubblici esistenti sono pari a circa Km 150.

Negli ultimi tre anni l'Amministrazione ha messo in atto un nutrito programma di interventi di manutenzione straordinaria ed anche di realizzazione di nuovi marciapiedi per raggiungere un equilibrio ritenuto tuttora insoddisfacente.

Sono stati realizzati interventi significativi su circa Km 16 di marciapiedi (Via Matteotti, Panzini, Iano Planco, Via Roma, Pascoli, Regina Margherita, Principe di Piemonte, parte di Via Coletti, Lucio Lando....) con un investimento di circa 6 miliardi di vecchie lire ed ulteriori interventi significativi sono prossimi alla realizzazione nel corso del 2002 (Viale Roma, Via Coletti, Via dei Martiri, Via Mirandola...) per ulteriori 4,5 Miliardi di vecchie lire."

E' possibile notare che in quei pochi casi (10%) in cui il Piano Urbano del Traffico è stato aggiornato, gli spazi riservati alla ciclabilità, nella seconda edizione, è notevolmente accresciuto.

Facendo sempre riferimento alla Direttiva Ministeriale per la redazione dei piani, essa prevede la elaborazione di piani particolareggiati rispetto ad alcune problematiche indicate nei piani stessi: Tra queste, ovviamente, non è prevista la ciclabilità. Malgrado ciò alcune città, nei loro PUT, prevedono la redazione di un piano particolareggiato sulla ciclabilità. Ci sono Comuni che hanno già redatto ed approvato il piano particolareggiato per la mobilità ciclistica ed altri che lo stanno elaborando (Alessandria, Bolzano, Brescia, Firenze, Novara, Pisa, Ravenna, Torino; Vicenza ed altri ancora). In allegato, come esempi, il “PIANO DELLA MOBILITA’ CICLABILE” del Comune di Brescia e le “PISTE CICLABILI PER LA CITTA’ DI VICENZA”.

E’ da rilevare una netta discrasia tra la programmazione degli interventi e l’attuazione degli stessi: infatti il tempo di attuazione degli interventi previsti fissato in 2 anni non è stato quasi mai rispettato, provocando una conseguente vanificazione dei programmi. Così ben pochi Comuni aventi il PUT redatto ed approvato hanno terminato gli interventi previsti pur essendo già scaduto il termine di aggiornamento dello stesso. (I chilometri di ciclabilità urbana sono circa 2000).

La ricerca ci ha consentito di riscontrare che alcuni Comuni che non hanno previsto nel PUT la ciclabilità, per fare un esempio il Comune di Genova, il Consiglio Comunale ha approvato un “programma integrato della mobilità ciclistica” nel quale sono stati elaborati 4 percorsi ciclabili.

Ci sono inoltre dei Comuni che ancora non hanno adottato il PUT che hanno tra i loro provvedimenti sulla viabilità non poche iniziative atte ad incentivare la mobilità ciclistica.

I PIANI REGIONALI DELLA MOBILITA' CICLISTICA

L'articolo 2 della legge 366/98 "NORME PER IL FINANZIAMENTO DELLA MOBILITA' CICLISTICA" attribuisce alle Regioni il compito di redigere i piani di riparto dei finanziamenti per la mobilità ciclistica e per la realizzazione di reti e di percorsi ciclabili integrati.

Le Regioni provvedono a redigere il piano sulla base dei progetti presentati dai comuni, limitatamente alla viabilità comunale, e dalle province, con riguardo alla viabilità provinciale e al collegamento fra centri appartenenti a diversi comuni.

Le Regioni approvano i piani di riparto dei finanziamenti considerando gli stessi i piani della mobilità ciclabile regionale.

Di seguito il numero dei progetti di ogni piano regionale, il numero degli enti territoriali interessati e l'importo complessivo dei progetti:

Regione Abruzzo :	progetti contenuti nel piano	55
	Enti territoriali coinvolti	55
	importo complessivo	31.143.000 euro
Regione Emilia Romagna:	progetti contenuti nel piano	50
	Enti territoriali coinvolti	38
	importo complessivo	31.294.500 euro
Regione Calabria:	progetti contenuti nel piano	34
	Enti territoriali coinvolti	34

	importo complessivo	21.726780 euro
Regione Campania:	progetti contenuti nel piano	35
	Enti territoriali coinvolti	30
	importo complessivo	12.893.670 euro
Regione Basilicata:	progetti contenuti nel piano	37
	Enti territoriali coinvolti	37
	importo complessivo	15.179.660 euro
Regione Friuli V.G.:	progetti contenuti nel piano	12
	Enti territoriali coinvolti	12
	importo complessivo	6.523.880 euro
Regione Lazio:	progetti contenuti nel piano	43
	Enti territoriali coinvolti	40
	importo complessivo	14.579.330 euro
Regione Liguria:	progetti contenuti nel piano	35
	Enti territoriali coinvolti	35
	importo complessivo	31.709.530 euro
Regione Lombardia:	progetti contenuti nel piano	114
	Enti territoriali coinvolti	99
	importo complessivo	24.036.960 euro
Regione Marche:	progetti contenuti nel piano	44
	Enti territoriali coinvolti	40
	importo complessivo	14.676.670 euro

Regione Molise:	progetti contenuti nel piano	38
	Enti territoriali coinvolti	38
	importo complessivo	19.914.570 euro
Regione Piemonte:	progetti contenuti nel piano	48
	Enti territoriali coinvolti	33
	importo complessivo	62.979.800 euro
Regione Puglia:	progetti contenuti nel piano	21
	Enti territoriali coinvolti	20
	importo complessivo	22.749.870 euro
Regione Sardegna:	progetti contenuti nel piano	8
	Enti territoriali coinvolti	8
	importo complessivo	14.792.500 euro
Regione Sicilia:	progetti contenuti nel piano	8
	Enti territoriali coinvolti	4
	importo complessivo	12.211.000 euro
Regione Toscana:	progetti contenuti nel piano	95
	Enti territoriali coinvolti	40
	importi complessivi	25.076.860 euro
Regione Umbria	progetti contenuti nel piano	18
	Enti territoriali coinvolti	17
	importo complessivo	6.221.342 euro
Regione Valle d'Aosta:	progetti contenuti nel piano	4
	Enti territoriali coinvolti	4

importo complessivo 4.110.990 euro

Regione Veneto: progetti contenuti nel piano 196
Enti territoriali coinvolti 188
importo complessivo 90.326.150 euro

Provincia autonoma di Bolzano:
progetti contenuti nel piano 18
Enti territoriali coinvolti 18
importo complessivo 4.904.475 euro

Provincia autonoma di Trento:
progetti contenuti nel piano 13
Enti locali coinvolti 13
importo complessivo 9.167.100 euro

Totale dei progetti contenuti nei piani regionali 918
Totale degli Enti territoriali coinvolti 803
Importo complessivo 458.295.524 euro

Per Enti territoriali si intende: Comuni, Province, Comunità Montane, Parchi.

Piani, programmi, progetti delle Province per la mobilità ciclistica

Premessa:

i dati qui sotto esposti riguardano quasi la metà delle Province italiane. Essi dimostrano che è in corso una notevole e diffusa mole di lavoro per la ciclabilità del territorio.

Dalle informazioni e dai dati raccolti appare evidente la differenza che esiste tra gli Enti nell'approccio alla problematica della ciclabilità ma, appare altrettanto evidente la tendenza delle Amministrazioni Provinciali a dotarsi di un “PIANO PROVINCIALE DELLA MOBILITA' CICLISTICA”.

Provincia di ASTI

È stato approvato un “programma provinciale della mobilità ciclistica” (PPMC) che prevede una rete di percorsi di 413 chilometri

Provincia di BELLUNO

Si è dotata di una idea di “rete di riferimento” e procede con progetti e realizzazioni per tratti singoli.

Provincia di BERGAMO

è stato approvato un **“piano provinciale”** che prevede 3 progetti:

- 1) **ciclovía anulare Nord-Est (10 Comuni);**
- 2) **ciclovía Valcavallina;**
- 3) **collegamento Zanica-Bergamo (campus scolastico-3 Comuni)**

Provincia di BIELLA

ha predisposto 4 progetti per i quali chiede i finanziamenti previsti dalla legge 366/98:

- 1) **asse Biella - Cossato - Castelletto**
- 2) **percorso Bessa**
- 3) **asse Borriana - Candelo**
- 4) **percorso valsessera**

Provincia di BOLZANO

La legge per la costruzione di piste ciclabili è stata approvata nel 1991 (n° 24).

La **“rete di ciclabili”** proposta si attiene in gran parte a stradine esistenti: forestali, rurali, arginali. I tracciati principali nelle vallate della provincia vengono inserite di ufficio nei piani urbanistiche dei Comuni interessati.

La rete principale delle piste ciclabili in Alto Adige si articola in 3 tragitti per un totale di 644 chilometri:

- 1) **Salorno - San Candido di chilometri 398, in funzione chilometri 115**
- 2) **Bolzano - Resia di chilometri 166, in funzione chilometri 53**
- 3) **Bressanone - Brennero di chilometri 80, in funzione chilometri 10**

Provincia di BOLOGNA

Con la realizzazione, entro la fine dell'anno in corso, di 65 chilometri di piste porteranno gli itinerari ciclabili esistenti sul territorio provinciale ad una lunghezza complessiva di 354 chilometri.

L'Amministrazione sta lavorando per il recupero e la valorizzazione della viabilità minore già esistente rendendola maggiormente adatta ad un uso della bicicletta sia turistico-ricreativo, sia pendolare.

Provincia di BRESCIA

L'Ente ha realizzato 30 chilometri di piste ciclabili e si è dotato di progetti per nuovi 328 chilometri.

Provincia di CAMPOBASSO

Ha recentemente realizzato piste per 10 chilometri; ha 4 percorsi in fase di progettazione e 19 percorsi programmati.

Provincia di CATANIA

Sono in funzione 8 chilometri di piste ciclabili e sono stati approvati 2 progetti:

- 1) Oasi del Spineto- Ponte Barca di 34 chilometri**
- 2) Caltagirone - Salvatorello di 5 chilometri**

Provincia di COMO

Esistono 2 progetti:

- 1) dorsale ciclabile insubrica che collega Lecco- Varese- Como con il Canton Ticino**
- 2) recupero dei sentieri per Mountain-Bike**

Provincia di CREMONA

Sono in fase di costruzione piste ciclabili per 37 chilometri che sono parte di un “progetto di rete” di 200 chilometri di piste ed itinerari:

- 1) il percorso ciclabile della Postumia**
- 2) il percorso delle città murate**
- 3) il percorso ciclabile della vecchia Castelleonese**
- 4) il percorso ciclabile del Canale Vacchelli**
- 5) percorso ciclabile della golena del Po**

Provincia di CUNEO

Il Consiglio Provinciale ha approvato un progetto per realizzare 27 piste ciclabili. I percorsi collegano le principali città della provincia e si estendono su un totale di 690 chilometri formando una “rete ciclabile per la GRANDA”. E’ in fase di attuazione la progettazione del tracciato di pista ciclabile denominato: “LE STRADE VERDI DEL MARCHESATO DI SALUZZO”.

Provincia di FERRARA

È stata recentemente approvata una delibera per una “rete provinciale di percorsi ciclabili”, costituita da 67 itinerari per complessivi 1115 chilometri. Itinerari ciclabili esistenti per 350 chilometri:

- 1) le mura di Ferrara**
- 2) le terre di Lucrezia**
- 3) il Po di Primaro**
- 4) le terre della bonifica**
- 5) sotto l’argine del Po**
- 6) le delizie del Sandolo**
- 7) attraverso il Parco del Delta**
- 8) attorno alle lagune**
- 9) il Po di Volano**
- 10) la destra Po**

Provincia di FIRENZE

L’Amministrazione Provinciale è capofila e coordinatore del progetto “Bici - Treno - Bici” - Sistemi Integrati Intermodali per la Mobilità Sostenibile.

Si tratta di un servizio realizzato in connessione con il trasporto pubblico facendo trovare al viaggiatore una bicicletta in uso gratuito per l’intera giornata, dietro presentazione del biglietto di viaggio in corso di validità. L’attivazione del servizio prevede di utilizzare aree e locali presso le stazioni ferroviarie per la consegna ed il ritiro delle biciclette, ove saranno attivati punti informativi sulle infrastrutture locali per la mobilità ciclistica, sulle aree storiche artistiche, culturali e naturali, sugli itinerari per raggiungerle e le modalità per visitarle.

Provincia di FROSINONE

Sono esistenti 20 chilometri di piste ciclabili

Provincia di GORIZIA

Sono esistenti 7 chilometri di piste ciclabili. E' stato approvato un “piano stralcio provinciale” per le piste ciclabili.

Provincia di LA SPEZIA

**Sono stati realizzati 40 chilometri di piste ciclabili; sono in funzione percorsi per mauntain-bike per 100 chilometri.
E' in fase di conclusione il programma di “mobilità ciclistica provinciale”.**

Provincia di LECCE

È stato approvato un “piano provinciale di itinerari cicloturistici” che prevede una rete di 850 chilometri. Del programma sono stati realizzati 2 percorsi per un totale di 150 chilometri.

Provincia di LECCO

- 1. Attualmente sul territorio provinciale esistono circa 30 km di piste ciclabili dei quali il tratto più esteso è la pista ciclopedonale lungo le rive dell'Adda.**
- 2. La Provincia di Lecco è dotata di un Piano Ciclopiste approvato dal Consiglio Provinciale nel 1999. In questo piano è prevista l'estensione della rete ciclabile lecchese di altri 200 km.**
- 3. Il progetto più importante è l'adesione della Provincia di Lecco con quella di Como e di Varese e con il Canton Ticino del progetto Interreg di una Dorsale Ciclabile Insubrica.**
- 4. Esistono dei progetti già approvati di Piste Ciclabili lungo il lago di Annone, il lago di Garlate, di collegamento tra Lomagna, Osnago, Cernusco e il Parco del Curone.**

Provincia di LODI

È stata recentemente realizzata ed è in funzione una “rete di piste ciclabili” di 60 chilometri.

Provincia di LUCCA

L'Amministrazione Provinciale ha aderito al progetto BICI-TRENO-BICI ed il settore urbanistica, in collaborazione con l'Università di Pisa, sta portando a termine un progetto di “rete ciclabile sovracomunale” per la Piana di Lucca e la Versilia, con la finalità di proporre un sistema di itinerari e di piste ciclabili i cui tracciati costituiscano un insieme coordinato di percorsi di collegamento tra le diverse aree urbane comunali.

Provincia di MANTOVA

Sono state realizzate in sede propria piste ciclabili per 75 chilometri ed itinerari ciclabili per 250 chilometri; sono in fase di approvazione 3 progetti per 30 chilometri.

Provincia di MESSINA

Percorsi ciclabili esistenti per 2,5 chilometri; sono stati definiti 3 progetti.

Provincia di MILANO

Sono in funzione 540 chilometri di itinerari ciclabili; ci sono progetti esecutivi per 410 chilometri di strade per la bici; sono 740 chilometri di percorsi ciclabili nelle previsioni programmatiche degli enti locali della provincia.

Provincia di MODENA

Nel 1994 è stato approvato il Piano Provinciale delle Piste Ciclabili che prevedeva una rete di chilometri 1336. Il Piano è stato recentemente trasferito integralmente nel PTCP (Piano Territoriale Coordinamento Provinciale).

- 1) Piste ciclabili esistenti chilometri 230;**
- 2) Percorsi ciclopedonali a carattere ricreativo naturalistico chilometri 89;**
- 3) Sarà terminata entro il 2003 la Modena Vignola di chilometri 21;**
- 4) Approvato il progetto della pista ciclabile Modena - Mirandola di chilometri 20;**
- 5) E' in fase di ultimazione il Percorso Natura Fiume Secchia di chilometri 30.**

Provincia di NAPOLI

Dispone di 3 progetti

Provincia di NOVARA

Realizzati, in ambito urbano, percorsi ciclabili per 20 chilometri ed in aree protette per 48 chilometri.

Provincia di PALERMO

L'AAPIT di Palermo ha redatto un progetto di riconversione ad uso ciclabile della linea ferroviaria dismessa a scartamento ridotto sul tratto Palermo - Monreale - Altafonte - San Cipirrello e Villafratta - Ficuzza per un totale di 140 chilometri.

Provincia di PARMA

Su incarico dell'Ente è stato effettuato dall'Università di Parma uno studio in relazione allo sviluppo delle piste ciclabili all'interno dell'intero territorio provinciale. La lunghezza complessiva della rete sarà di 80/85 chilometri come indicato all'interno del Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale (PTCP) adottato nel luglio dello scorso anno.

Sono in corso i lavori per la realizzazione di un itinerario ciclabile lungo il fiume Po denominato BICI - PARMA - PO di 50 chilometri.

Provincia di PADOVA

È stata elaborata e pubblicata la “RETE AZZURRA” di piste ed itinerari ciclabili di 500 chilometri.

Provincia di PIACENZA

Piste ciclabili esistenti di 11 chilometri; esistono diversi progetti di collegamento intercomunali.

Provincia di PORDENONE

A tutt’oggi nel territorio provinciale sono state realizzate piste e itinerari ciclabili per 65 chilometri.

Il “piano provinciale della viabilità ciclabile” è stato approvato nel 1997 quale appendice al piano provinciale della viabilità, prevede la realizzazione di 6 itinerari tematici principali:

- 1) itinerario del Livenza**
- 2) itinerario Pedemontano**
- 3) itinerario Letterario**
- 4) itinerario dei Magredi**
- 5) itinerario delle Ville**
- 6) itinerario del Tagliamento**

a questi vanno aggiunti itinerari secondari di collegamento. Nei loro strumenti i Comuni prevedono in complesso la realizzazione di reti ciclabili per un totale di 694 chilometri di cui è stato realizzato l’ 8% ed il 3% è in progettazione.

Provincia di RAVENNA

Itinerari ciclabili esistenti di 22 chilometri; sono in fase di definizione “progetti di reti ciclabili”.

Provincia di REGGIO EMILIA

È in corso di approvazione il “piano provinciale della viabilità ciclabile”.

Provincia di RIETI

Sono stati realizzati piste ciclabili per 5 chilometri.

Provincia di RIMINI

È stato approvato l'avvio della seconda fase di realizzazione del “programma di piste ciclabili intercomunali”.

Provincia di TERAMO

Sono in fase di realizzazione un programma di piste ciclabili lungo la dorsale litoranea per 51 chilometri.

Provincia di TORINO

È stato realizzato un “sistema di itinerari ciclabili” di 600 chilometri.

Provincia di TRAPANI

Presentati 11 progetti di itinerari ciclabili extraurbani volti a soddisfare le richieste di tipo paesaggistico, ricreativo e culturale.

Provincia di TRENTO

È stato approvato nel 1994 il “piano generale dei percorsi ciclabili e ciclopedonali di interesse provinciale”, prevedeva un tracciato di 400 chilometri. E' stato realizzato ed è in fase di aggiornamento con integrazioni richieste dalle varie amministrazioni locali e si estenderà fino a 460 chilometri.

Provincia di TREVISO

Dispone di una “rete di itinerari ciclabili” di 490 chilometri.

Provincia di TRIESTE

È in fase di realizzazione una pista ciclo-pedonale di 12 chilometri.

Provincia di VARESE

Sono esistenti piste ciclabili per 83 chilometri; sono stati definiti 3 progetti:

- 1) circumlacuale lago di Varese**
- 2) Canton Ticino - Varese - Comunità Montana**
- 3) Sistema del Parco del Ticino**

Provincia di VERBANIA - CUSIO - OSSOLA

Piste ciclabili esistenti per 15 chilometri; approvato il “piano provinciale della mobilità ciclo - pedonale”; sono in corso i lavori per realizzare 4 progetti già finanziati.

Provincia di VICENZA

Esiste una “rete di itinerari ciclabili” di 360 chilometri.

Piste ed itinerari ciclabili esistenti per 4694,5 chilometri

Piste ed itinerari progettati per 9534 chilometri