

BICITALIA

- *Rete ciclabile nazionale*

A cura di
Claudio Pedroni

GENNAIO 2010

Perché BicItalia

Anche in Italia si va diffondendo una domanda di turismo e tempo libero che privilegia la scoperta dei territori con mezzi ecologici ed è una domanda di origine nazionale ed estera. Evidentemente la bicicletta è regina in questo campo essendo ad un tempo mezzo di trasporto che consente spostamenti significativi e strumento di svago e attività fisica.

La realizzazione di ciclovie di media e lunga percorrenza a fini prevalentemente ricreativi e turistici sta diventando, di conseguenza, una esigenza sempre più sentita dalle amministrazioni a vari livelli, presso le quali va crescendo di giorno in giorno la consapevolezza della necessità di valorizzare i propri territori all'insegna della sostenibilità. La bicicletta è tuttavia uno strumento tanto bello quanto vulnerabile e pertanto necessita di livelli di sicurezza tali da consentire la pratica del cicloturismo a chiunque possieda una bicicletta, magari con famiglia e non solo a chi già coltiva una spiccata passione per l'attività ciclistica.

Anche le caratteristiche tecniche dell'infrastruttura (ampiezza, pavimentazione, pendenza, ...) e l'attrattiva turistica del percorso sono decisive per il successo di un itinerario cicloturistico. I percorsi ciclabili devono pertanto avere requisiti di qualità che si possono ritrovare nelle linee guida elaborate da FIAB.

Si tratta di linee guida concepite per la realizzazione delle due grandi reti ciclabili adottate da FIAB: EuroVelo, la rete ciclabile di riferimento che dovrà unire ciclisticamente tutti i paesi europei, e BICITALIA, il corrispettivo di EuroVelo per il territorio nazionale.

2 - BICITALIA La proposta di rete

La promozione della ciclabilità in tutti i suoi aspetti (salvo quello agonistico), quale elemento della mobilità sostenibile urbana ed extraurbana, rappresenta il fine statutario della FIAB onlus. In questo ambito è stata elaborata pertanto la proposta di rete ciclabile nazionale BICITALIA che sarà esposta nelle pagine seguenti.

BICITALIA deve intendersi come un network nazionale che considera esclusivamente gli ambiti di collegamento di grande respiro, ovvero vengono qui proposti itinerari ad uso della bicicletta di dimensione sovregionale o di collegamento con i Paesi confinanti. Non sono pertanto considerati, se non sono integrati nella rete nazionale, gli itinerari ciclabili di dimensione regionale o, più frequentemente, provinciale che pure possono essere di grande interesse e qualità come ad esempio le reti provinciali di Torino, Trento e Bolzano, Modena, Lodi, Brescia, Milano, Parma, Pisa e, forse la prima in Italia ad intraprendere questa strada, Mantova.

2-1 - Motivazioni e fondamenti della rete nazionale.

Con il consolidarsi del progetto Euro Velo e con l'affermarsi delle reti in numerosi paesi europei, con particolare riferimento alle ultime nate in Svizzera e Inghilterra, risulta assolutamente necessario che anche in Italia, per non restare ultimi in Europa, si prenda seriamente in considerazione l'idea di una rete ciclabile di respiro nazionale.

Con BICITALIA il processo nato in FIAB con la Ciclopista del Sole nel 1991 e continuato con EuroVelo nel 1998 trova un'ambiziosa ma necessaria estensione a tutto il territorio nazionale in modo da raggiungere i livelli europei che abbiamo rappresentato nel seguente schema:

Esempi di reti ciclabili nazionali

Paese	Sup. kmq	Abitanti (milioni)	Rete stradale km	Rete ciclabile nazionale km	% ciclab /strade
Austria	84 000	8	110 000	4 000	4%
Danimarca	43 000	6	71 000	4 200	6%
Germania	357 000	80	650 000	40 000	6%
Inghilterra	244 000	58	350 000	17 000	5%
Olanda	34 000	15	115 000	6 000	5%
Svizzera	41 000	7	71 000	3 300	5%
Italia	324 000	57	310 000	(16 500)*	6%

* Proposta BICITALIA FIAB 2007
(fonti: Atlante De Agostini e archivi EuroVelo)

Una rete ciclabile nazionale ha diverse ragioni d'essere:

- **TRASPORTISTICA.** Una rete nazionale rappresenterebbe l'aspetto più spettacolare e immaginifico per la diffusione dell'uso della bicicletta come mezzo di trasporto pulito e sostenibile. L'idea di una serie di corridoi liberi dal traffico rappresenta infatti una ventata d'aria fresca nel panorama di sviluppo dei trasporti dove piovono i progetti per il potenziamento delle infrastrutture pesanti, siano esse strada, ferrovia o navigazione. *Una rete di mobilità lenta deve avere piena dignità nella pianificazione trasportistica come garanzia di approcci sostenibili al problema degli spostamenti.* Inoltre le reti dovrebbero penetrare nelle città, con la duplice funzione di messaggio di qualità ambientale e di concreta realizzazione per una mobilità dolce.
- **TURISTICA** Ovvero per un turismo che sempre più deve considerare, al proprio interno, approcci sostenibili per evitare che il turista distrugga con le proprie mani (leggi ruote e ali) ciò che lo muove. Da questo punto di vista è urgente che l'Italia, il primo produttore di biciclette in Europa e tra i primi ad avere come risorsa il turismo, si dia una politica per lo sviluppo del turismo in bici che tra l'altro è già fortemente praticato da forestieri, Nordamericani in testa.
- **CONSERVAZIONE del TERRITORIO.** Questo è un altro importante aspetto, perché lo sviluppo di una rete ciclabile (ciclopedonale) poggia prevalentemente sul recupero di viabilità minore esistente o potenziale. Ecco che allora la manutenzione idraulica di argini di fiumi e canali può diventare con pochissima spesa la realizzazione di una ciclovia, così pure il recupero di sedimi di linee ferroviarie dismesse, con il riutilizzo e la conservazione del loro corredo di manufatti, caselli e stazioni. La valorizzazione estesa di strade vicinali e interpoderali può essere perseguita vincolandole ad un uso dolce con specifici accordi con i frontisti. Preziosissimo è spesso anche il mantenimento e la destinazione al traffico lento di reliquati stradali dismessi a seguito della realizzazione di nuove arterie stradali (molto spesso la preesistente viabilità consente di evitare lunghe gallerie improponibili al traffico ciclistico).
- **ECONOMIE LOCALI.** Sviluppo di economie su piccola scala nei territori attraversati dalle ciclovie. L'ospitalità, il ristoro, l'assistenza tecnica, l'accompagnamento di gruppi, un'editoria (mappe e guide) specializzata traggono beneficio dallo sviluppo (davvero sostenibile) di una rete come quella da noi proposta. In realtà la piccola scala potrebbe diventare anche qualcosa di più, come la realtà austriaca dimostra, dove si stima che almeno il 20% dei visitatori stranieri ha usato la bicicletta per la scoperta del territorio
- **INTERMODALITA'.** La rete nazionale contribuirebbe alla valorizzazione della intermodalità di trasporto: su tutte la formula treno+ bici che la FIAB da anni cerca di implementare con le FS, ma che sembrerebbe da alcuni recenti segnali (aumento delle tariffe e soprattutto riduzione del servizio) non godere più della adeguata attenzione da parte delle direzioni FS. Sono già operative inoltre alcune piccole compagnie che offrono viaggi bici + barca sul Po. Diversi operatori di autolinee (Verona, Cesena, Reggio Emilia) hanno cominciato a proporre la formula bici + bus attraverso l'utilizzo di un apposito carrello a rimorchio per le biciclette.

In altre parole, non dovrebbero sfuggire a nessuno i benefici risvolti turistici, ambientali, trasportistici e, perché no, di salutare esercizio fisico, dalla creazione di una vera rete ciclabile nazionale. Infine, come si può constatare nell'esperienza dei paesi europei in cui il turismo ciclistico è più sviluppato, la pianificazione e l'implementazione di una rete nazionale supporta e dà vigore anche alle reti di rango inferiore e agli itinerari locali. Rappresentando la rete nazionale una forte e qualificata attrattiva turistica veicolando la suggestione del grande viaggio in bicicletta porterà nuova e qualificata utenza anche a tutti i territori che vorranno e sapranno agganciarsi alle grandi dorsali con le loro specifiche risorse turistiche.

2-2 - I destinatari della proposta

BicItalia è principalmente una proposta culturale, sia pure con forti e ponderate connotazioni tecniche e territoriali, che può realizzarsi solo con il concorso di molte forze, tra le quali la FIAB rappresenta in buona misura (solo) il portatore degli interessi dell'utenza. I destinatari di questa proposta sono quindi tutti gli enti e le istituzioni nazionali e locali con specifici compiti in materia (Ambiente, Turismo, Trasporti, Lavori Pubblici), le categorie economiche (ANCMA, Operatori del turismo, ecc.), le organizzazioni sociali, culturali, ambientaliste che possono raccogliere questa proposta per le evidenti ricadute positive dello sviluppo del turismo in bicicletta.

Il progetto BicItalia può rappresentare oggi la base di lavoro più evoluta per la realizzazione della “rete nazionale di percorribilità ciclistica” prevista dalla delibera CIPE del Febbraio 2001.

In particolare il Gruppo di Lavoro sulla Mobilità Ciclistica istituito nell'ambito del Tavolo della Mobilità Sostenibile presso il Ministero dell'Ambiente potrebbe avvantaggiarsi dall'accoglimento di BicItalia nella propria agenda.

La FIAB è a disposizione con la competenza e passione dei suoi membri affinché la rete nazionale ciclabile diventi presto una realtà: patrimonio di tutti coloro che desiderano approcci sostenibili alla gestione della *mobilità e del turismo*.

Storia

Alla data odierna (maggio 2009) la storia e lo stato di avanzamento dell'idea si è concretizzato nelle seguenti iniziative comprese iniziative “collaterali” non di gestione FIAB, ma rilevanti per le reti ciclabili:

1991

Presentazione della Ciclopista del Sole a VELOCITY che si tenne a Milano quell'anno

Anno 1995-96

Pubblicazione presso EDICICLO di Portogruaro di tre cartine della Ciclopista del Sole

1° Dal Brennero a Trento

2° Da Trento a Mantova

3° Da Mantova al Passo della Cisa

1998

Nasce a Logrono in Spagna il Progetto EuroVelo la rete ciclabile per l'Europa Geografica. FIAB è l'unico partner italiano del progetto. Intorno ai tre itinerari di EuroVelo che

attraversano e al precedente progetto Ciclopista del Sole nasce l'idea della rete ciclabile nazionale BicItalia.

Anno 2000

Presentazione BICITALIA a Torino al convegno internazionale (partecipazione di Sustrans) a giugno 2000 in occasione del cicloraduno FIAB.

Anno 2000/01

Incarico a Fiab da Regione Emilia Romagna per lo studio della rete cicloturistica regionale

Anno 2001

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

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

Istituzione del:

“Gruppo di Lavoro sulla Mobilità Ciclistica” con decreto del Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti del 30 Novembre 2001. –

2002

Ricerche Ministero dell'Ambiente/AICC/FIAB:

La rete nazionale di percorribilità ciclistica. Studio di fattibilità e linee guida, a cura di Claudio Pedroni e Riccardo Gallimbeni. (Documento disponibile sul sito FIAB).

Eseguita su committenza del Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio,

2002-2003

Studio di fattibilità della Ciclopista del Sole, itinerario n. 1 di Bicitalia

Committente: Ministero dei Trasporti, Ispettorato Generale per la Circolazione e la Sicurezza Stradale. Ordinativo a FIAB stipulato in data 13 Novembre 2001 N° 7240.

Anno 2003

Incarico a Fiab da Regione Veneto per la redazione della rete ciclabile regionale

Anno 2006

Pubblicazione presso editore EDICICLO di Portogruaro della 1° volume della Cartoguida La Ciclopista del Sole “Dal Brennero a Verona e Lago di Garda, in edizione completamente rinnovata

Progetto CY.RO.N.MED. (Cycle Route Network of the Mediterranean) interamente finanziato con fondi Interreg IIIB B ArchiMed. Si tratta di un progetto di cooperazione transnazionale promosso e coordinato dall'Assessorato ai Trasporti della Regione Puglia per individuare, attraverso studi di fattibilità, una Rete ciclabile del Mediterraneo costituita dagli itinerari di Bicitalia e di EuroVelo che attraversano i territori interessati. Sono partner di progetto, oltre alla Regione Puglia (Lead Partner), le Regioni Campania, Basilicata e Calabria, le Municipalità di Atene e Karditsa, l'Ente Turismo di Cipro e il Ministero Sviluppo Urbano di Malta.

Progetto BIKE NETWORK Interreg tra Regione Lombardia e province confinanti con la Svizzera e Svizzera stessa

Anni 2006-2007

Iniziative “Rutelli” nell’ambito della delega al turismo della Presidenza del Consiglio

1. Iniziativa web sui turisti all’estero (*flop*)
2. La individuazione di 4 progetti pilota di cicloturismo credo sponsorizzati dalla Regione Lombardia e con il Trentino come referente tecnico. Ai progetti partecipano ANCMA e Touring Club Italiano
3. La predisposizione di un progetto “cicloturismo” al quale partecipano alcune regioni e di cui è capofila la Toscana. Questo progetto ha portato al bando su cui ha lavorato ACHAB/giro libero sull’idea di PEDALITALIA

Anno 2007

Presentazione dei progetti di legge:

D’Agrò sulla rete ciclabile nazionale

Donati sul recupero ex ferrovie e creazione della rete nazionale di mobilità dolce

Pubblicazione del D.M. febbraio 07 sul “turismo sostenibile” con una voce specifica sul cicloturismo

1° Conferenza Nazionale Bici a Milano Novembre 2007 inserimento di BICITALIA nel documento finale del congresso

Anno 2008

Maggio: prima giornata nazionale BicItalia Day

Ottobre: consegna a Regione Puglia dei materiali su CD a cura di FIAB per guida cicloturistica della Ciclovía dei Borboni (BI 10) da Bari a Napoli in bicicletta.

Anno 2008/09

Chiusura dei progetti Cyronmed e Bike Network

Individuazione della rete ciclabile “nord ovest” fra le regioni Liguria Piemonte Val d’Aosta capofila Piemonte.

Pubblicazione presso editore EDICICLO di Portogruaro della guida La Ciclopista del Sole “” tratto “Dal Lago di Garda, in edizione completamente rinnovata

2-4 - Struttura della rete.

Complessivamente prevediamo circa 16 500 km di rete ciclabile nazionale (a fronte di un'esistente di circa 1800 km di ciclovie in qualche modo classificate) che costituiscono la terza revisione della rete BicItalia presentata nel 2000 a Torino. I chilometri proposti sembrano un traguardo apparentemente impossibile, ma che ci sembra di poter proporre ugualmente perché è comunque la minima "imbragatura" che comprenda tutta la penisola. Lo schema è sostanzialmente una serie di itinerari nord-sud attraversati da vie est-ovest (*coast to coast*), come evidenziato dalla mappa riportata in questa pubblicazione.

Poiché la funzione della rete nazionale è molteplice i percorsi sono scelti secondo la migliore qualità escursionistica disponibile nel territorio rurale, fluviale o costiero, ma devono anche "bucare" i centri storici per permettere al ciclista di arrivare elegantemente in sicurezza davanti al duomo di Milano, al Colosseo, alla chiesa di S.Nicola a Bari ecc.

Gli itinerari dovranno tuttavia tenere conto dei limiti territoriali orografici e far conto il più possibile su risorse disponibili (alzaie dei canali, argini dei fiumi, ferrovie dismesse, parchi, ecc.) per minimizzare costi economici e impatti ambientali.

In fine è stato fatto uno sforzo per includere tutto il territorio nazionale fino a comprendere ogni capoluogo regionale, ma è ovvio che la sensibilità dei governi locali che dimostreranno di condividere attivamente le nostre proposte e hanno già progetti importanti finanziati o in corso di realizzazione, determinerà il concreto sviluppo dell'opera.

Per quanto possibile inoltre la rete collegherà anche il maggior numero di emergenze naturali ovvero di aree protette, per una ideale connessione "verde".

- Brevi schede per ogni itinerario

N°1 Ciclopista del Sole® (km 3000). E' l'itinerario principe che in linea di massima deve collegare tutto il paese isole comprese, con la valenza evocativa di una grande greenway nazionale. E' parte di EuroVelo n° 7 itinerario da Capo Nord a Malta.

Risorse: Il sistema fluviale Isarco, Adige, Mincio e Po già ad un buon livello di infrastrutturazione ciclistica per i lavori eseguiti e in corso dalle province di Bolzano, Trento, Mantova, Verona, Bologna e Modena. Ciclabili presenti in provincia di Pisa e Prato viabilità.

Sedimi ferroviari: tratti dismessi della Brennero, Bolzano Caldaro, Verona Affi, Peschiera Mantova, Mirandola Modena, Bologna Ostiglia Verona, ex Tramvia Pisa-Tirrenia- Livorno, Gaeta Sessa Aurunca, Tramvie e ferrovie minori a Napoli, Siracusa- Vizzini. Sicignano Lagonegro - Castrovillari

Criticità: in generale orografia: superamento Appennino Tosco-Emiliano e Firenze, Grosseto e Aurelia a sud di Grosseto, non disponibilità di attraversamento dell'Uccellina, non agibile ponte (traghetto) sull'Ombrone. Attraversamento di Roma, di Napoli e Salerno. Montuosità a sud di Salerno.

N° 2 Ciclovie del Po e delle Lagune (km 1300). E' parte di EuroVelo e fa riferimento al Po e alla laguna veneta.

Risorse: La risorsa principale è l'argine maestro di Po anche se non si è ancora definita formalmente con il Magistrato del Po un'autorizzazione generalizzata per le biciclette.

Parecchi chilometri sono già a ciclabile su entrambe le sponde. Importante in Liguria la dismissione di diverse decine di chilometri FS nella tratta Ventimiglia Savona.

Di questo itinerario esiste già un progetto di larga massima elaborato per EuroVelo.

N°3 La Via dei Pellegrini (km 1800). Questo itinerario fa riferimento alla via Francigena sia pure nella versione "EuroVelo" fino a Roma. Da Roma si propone il raggiungimento di Brindisi (recuperando lunghi tratti di via Appia) che ha rappresentato per secoli il porto per pellegrini, crociati e cavalieri del tempo diretti a Gerusalemme.

Itinerario: Chiasso/Como Milano Lodi Corte S.Andrea, Piacenza Parma Passo della Cisa. Lucca Siena. Roma Fiuggi Frosinone Cassino, Benevento, Melfi, Gravina, Matera, Taranto Brindisi.

Risorse. Ciclabili dei parchi a nord di Milano e ciclabile dell'Adda fino al Po, viabilità minore in Provincia di Parma e in Lunigiana fino ad Aulla. Progetto finanziato Siena-Buonconvento, ciclabile del Tevere a Roma, Appia antica.

Sedimi ferroviari: Carrara- Avenza, Lucca-Bientina-Pontedera, Roma-Fiuggi.

Su questa direttrice si innestano altri tracciati in qualche modo legati a percorsi "Romei" da nord ovest: in particolare le direttrice cosiddetta di Sigerico ovvero Aosta Vercelli Corte Sant'Andrea, ma importante è una via che dal Moncenisio attraversa Piemonte e Liguria per unirsi all'itinerario principale a Sarzana/Luni.

N° 4 Le Ciclovie dei fiumi veneti. (km 1000). Rappresentano un sistema in rete sovraregionale con diversi collegamenti con la realtà austriaca e slovena.

Risorse: consolidate ciclovie del Sile, della Val Sugana con servizio treno + bici, diversi sedimi ferroviari dismessi Dobbiaco-Cortina-Calalzo, Gemona -Tarvisio, Ostiglia-Legnago-Grisignano. Questi ultimi sono oggetto di progetti esecutivi e alcuni già cantierabili

Criticità: territorio antropizzato.

N° 5 Ciclovie Romea (km 800) Il riferimento è legato in parte alle Vie Annia e Popilia che in epoca romana congiungeva Aquileia a Rimini, in parte al corridoio multimodale Tiberino - Adriatico che congiunge il centro Italia con il N.E. e l'Europa dell'est.

Risorse: Sedime ferroviario Tarvisio Gemona, alcune ciclabili nel comacchiese, e nelle pinete di Ravenna. Ciclopedonali in corso di realizzazione nel tratto umbro del Tevere nell'ambito del sistema parchi fluviale (anche interregionale).

Criticità: Connessioni con i traghetti nelle lagune, superamento Appennino Tosco-Romagnolo, disponibilità in Umbria del corridoio del Tevere da valorizzare

N° 6 Ciclovie Adriatica (km 1000). Collega Ravenna con Leuca. Litoranea per eccellenza tocca la riviera più ricca di spiagge.

Risorse: diversi segmenti già ciclabili Cervia, Cupra Marittima, Pescara e diverse altre ciclabili balneari a ridosso della spiaggia. Diversi sedimi ferroviari in via di dismissione in Abruzzo, Molise e Puglia. Importante risorsa il piano di reti ciclabili della provincia di Lecce.

Criticità: Corridoio ciclabile molto stretto con innumerevoli corsi d'acqua da superare.

N° 7 Ciclovie Romagna – Versilia (km 400). E' la ciclovie delle spiagge: Rimini collegata con Viareggio

Risorse: ciclabile sul Marecchia da Rimini, diversi tratti ciclabili sull'Arno: Firenze Parco dei Renai, Calcinaia e Cascina-Pisa, viabilità minore/ciclabile Migliarino-Torre del Lago - Viareggio

Criticità: scollinamento del Pratomagno o discesa dell'Arno a monte di Firenze, tratti fortemente antropizzati

N° 8 Ciclovie Conero Argentario (km 500). Il cuore dell'Italia attraversato in orizzontale. Dal Conero si risale la valle del Potenza (esiste un interesse della provincia di Macerata ai

cicloitinerari) quindi Assisi (scollinando al passo di Termine, ovvero per l'altipiano di Colfiorito). Quindi Perugia per la Valle Umbra sino al lago Trasimeno, quindi per la valle del Chiani e del Paglia ad Orvieto ed Acquapendente, quindi Pitigliano Fiume Albegna, Argentario.

Risorse: tratti moderati nel Folignate, sedime ferroviario Ellera- Tavernelle, Orbetello -Porto S.Stefano

Criticità: orografia.

N° 9 Ciclovía Salaria. (km 400). Da Roma a San Benedetto del Tronto.

Risorse: tratti abbandonati della vecchia Salaria

Criticità: orografia; alcuni attraversamenti urbani

N° 10 Ciclovía dei Borboni (km 500) Le capitali del Sud collegate da un nastro ciclabile. Da Bari a Ruvo, Castel del Monte quindi Potenza, Avellino, Salerno, Napoli.

Risorse: Alcuni lunghi sedimi ferroviari dismessi

Criticità: orografia.

N° 11 Alta Via dell'Italia centrale (km 900). Collega gli altipiani e i Parchi dell'Italia centrale, fino al tacco dello stivale. Bello e stimolante per l'esercizio fisico. Dalle Foreste Casentinesi al Gargano, passando per i Sibillini e i parchi abruzzesi. In Puglia una importante variante raggiunge Snata maria di leuca sulla dorsale dell'Acquedotto Pugliese.

Risorse: viabilità forestale e viabilità minore.

Criticità: orografia.

N° 12 Ciclovía Pedemontana Alpina. (km 1100) Disegna un grande arco dalla Val Rosandra presso Trieste al Colle di Cadibona, dove comincia l'Appennino come abbiamo imparato sui banchi di scuola, percorrendo le pianure più alte, collegando tutti i grandi laghi.

Criticità: territorio fortemente antropizzato

N° 13 Ciclovía dei Tratturi (km 400). Da Vasto a Gaeta. Incrocia i tratturi dei pastori molisani unendo i due punti dove lo stivale è più stretto.

Risorse: sedimi ferroviari dismessi e strade statali dismesse.

Criticità: orografia

N°14 Ciclovía dei Tre Mari (km 600). Da Otranto a Sapri. Adriatico, Ionio e Tirreno a pedali, dalle pianure apulo-lucane ai primi contrafforti del Pollino, fino al mare cristallino del golfo di Sapri.

Risorse: sedimi ferroviari dismessi e strade statali dismesse.

Criticità: orografia

N° 15 Ciclovía Svizzera-mare (km 500). Partendo dalle pertinenze svizzere del lago Maggiore e della val d'Ossola si arriva al mar Ligure occidentale attraverso Novara, Vercelli, Asti risalendo la valle del Tanaro per raggiungere Imperia.

Risorse: alzaie dei canali piemontesi, ciclabile del Tanaro e tratti dismessi di ferrovia oltre Alba e ferrovia litoranea ligure.

Criticità: orografia

Varianti e collegamenti. Ai 15 itinerari principali va aggiunta una serie di varianti e collegamenti per completare la rete al fine di connettere ciclovie parallele, per raggiungere mete importanti, per passare il confine verso ciclovie europee.