

VIVERE E CAMMINARE IN CITTA' 12/13 GIUGNO 2003

I^a sessione: Vivere e camminare in città – mobilità non motorizzata e risorse territoriali

Comunicazione:

Reti ciclabili di lunga percorrenza: elementi consolidati e problematiche aperte

A cura di:

Claudio Pedroni

FIAB onlus (Federazione Italiana Amici della Bicicletta)

INTRODUZIONE

Un sistema di reti ciclabili di media e lunga percorrenza esiste in molti paesi europei e da qualche tempo l'argomento sta entrando anche in alcune agende nel nostro paese.

Ottimisticamente abbiamo chiamato questo interesse come "elemento consolidato". In realtà l'unico elemento consolidato è la presa di coscienza da parte di diverse amministrazioni della esigenza di promuovere e realizzare reti di strade dedicate al traffico lento con particolare riferimento alla bicicletta, che è il mezzo che ovviamente interessa la FIAB.

Se però tra gli elementi consolidati mettiamo anche le realizzazioni a livello europeo il panorama diventa decisamente ricco e interessante con numerose realizzazioni con sviluppi di rete ciclabile di migliaia di chilometri.

1 Reti ciclabili: l'esistente

Senza avere la pretesa di un censimento rigoroso consideriamo brevemente diversi livelli amministrativi che hanno affrontato il tema.

1-1 Europa:

A livello europeo da qualche anno (1998) esiste la grande proposta della rete EUROVELO che è un sistema costituito da 12 itinerari ciclabili che attraversano in lungo e in largo l'Europa geografica (vedi tav.1). Il progetto EUROVELO è nato in ambito ECF (European Cyclists' Federation) e ora gestito da un comitato di tre componenti: ECF, Sustrans (GB), De Frie Fugle (DK). EuroVelo pubblica (a cura di Sustrans) una newsletter giunta la suo sesto numero e recentemente (Marzo 2002) sono uscite le linee guida per l'implementazione della rete. Dei 12 itinerari infine è già stato inaugurato, ovvero è completamente percorribile, l'anello del mare del nord di circa 6000 km.

1- 2 Italia:

Per molti anni la preoccupazione per una rete nazionale è rimasta nell'ambito della FIAB che nel 1991 procedeva alla presentazione alla manifestazione Velocity a Milano della Ciclopista del Sole, ovvero di una prima idea di cicloitinerario di lunga percorrenza che doveva unire il Passo del Brennero a Napoli attraverso due direttrici. Un percorso centrale che unisce Brennero, Mantova, Bologna, Firenze, Siena, Roma e una variante costiera tirrenico che unisce Mantova, Parma, Pisa, Livorno, Grosseto, Roma.

Successivamente, anche a seguito del varo di EuroVelo, dalla Ciclopista del Sole prendeva corpo l'idea della rete nazionale BICITALIA (Vedi tav.2) fino al 2001 quando, per effetto di una delibera CIPE, si prefigurava l'esigenza di una rete ciclabile nazionale. In tale delibera del 1° febbraio 2001 il CIPE tra altre cose impegna il Ministro dei trasporti e della navigazione:

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;

A seguito di questa delibera è stato predisposto su richiesta del Min Ambiente a cura della Associazione Italiana Città Ciclabile e dalla FIAB uno studio di fattibilità sulla rete nazionale nonché un rilievo dell'esistente effettuato su base provinciale. Tali studi sono disponibili presso il MinAmbiente o presso le due organizzazioni citate.

2 Proposta di classificazione degli itinerari ciclabili

2-1 Standard normativi

Uno dei primi elementi emersi dagli studi citati è stato la carenza di normativa per quanto riguarda gli itinerari ciclabili di media e lunga percorrenza che porta a diversi criteri di classificazione, di segnaletica e di protezione. Al fine di omogeneizzare il linguaggio in questa materia, poiché nel D.M. 30/11/99 n° 557 ovvero il regolamento di attuazione della legge 366/98, questo argomento è correttamente impostato, ma non implementato, e poiché è necessario che gli itinerari siano:

1. descritti (e segnalati) con precisione
2. costruiti (o messi) in sicurezza e
3. legittimamente percorribili dal ciclista,

si individuano nei seguenti elementi i parametri importanti per definire nomenclatura, qualità, e sicurezza dei cicloitinerari.

Anzitutto è necessario introdurre alcuni problemi tecnici legati alla modalità ciclo-turistica che non si ritrovano in altri tipi di turista/escursionista.

2-1-1 Normativa.

La bicicletta è un veicolo e per questo il ciclista è integralmente soggetto al codice della strada e, in particolare, a tutte quelle normative legate all'uso e alla proprietà delle strade. Le strade hanno un proprietario il quale dispone della circolazione sul proprio sedime secondo i propri fini istituzionali (ad es. una strada di bonifica è di solito usata solo dai mezzi della bonifica per manutenzione idraulica, una strada forestale dai mezzi autorizzati alla manutenzione del bosco ecc.), salvo che la strada abbia un uso pubblico. Non esistono attualmente definizioni, nel CdS, di strade per ciclisti diverse dalla pista ciclabile o dalla corsia ciclabile: le uniche strutture che si possono dire protette.

Altre diciture come "itinerario ciclabile" "strada a basso traffico" "percorso adatto alla bici" "ciclostrada" sono prive di definizione e di standard normativi, pur essendo usate da diversi soggetti

Non esiste segnaletica specifica per il ciclista, sia di indicazione, sia soprattutto segnali che prevedano forme di tutela per lo stesso e gli altri utenti deboli, nelle strade a traffico promiscuo.

Il ciclista può in linea di principio percorrere solo strade aperte al traffico o comunque strade sulle quali i velocipedisti sono espressamente autorizzati (es. itinerario “Destra Po” della Provincia di Ferrara). Situazioni come strade alzaie, argini di fiumi e canali, ferrovie dismesse, sono, salvo indicazione diversa, interdette al traffico pubblico. Il fatto che i ciclisti siano tollerati non significa che il passaggio sia consentito ovvero che il ciclista goda dello status di legittimo utente della strada. Abbiamo diversi esempi di enti che ci hanno diffidato da utilizzare in modo pubblico e manifesto (ovvero volantini, guide, manifestazioni) sedimi per i quali questi enti non si sentono responsabili della sicurezza di utenti stradali siano essi anche ciclisti.

Prima di passare alla classificazione della infrastruttura per la bicicletta è opportuno dare alcune definizioni utili successivamente.

2-1-2 Definizioni

Pavimentazione con almeno tre gradi:

Compatta: (asfalto, cemento, autobloccanti)

Scorrevole: altri fondi di buona qualità (ad esempio macadam scorrevole, terra stabilizzata con calce o resine)

Fondo naturale: di qualità mediocre o scarsa (erboso, terra, acciottolato di fiume)

Carreggiata: porzione della strada riservata al transito dei veicoli, escluse cioè banchine, canaline, parapetti, fasce di rispetto, ecc.

Sicurezza dal traffico: l'insieme della infrastrutturazione e dei provvedimenti normativi messi in atto per garantire la sicurezza della circolazione.

Sicurezza intrinseca: l'insieme delle opere fisse per la sicurezza della strada (parapetti, sistemazioni dei tratti ripidi o comunque pericolosi, ecc.).

Segnaletica ciclistica: un sistema di segnali verticali (cartelli) e segnaletica orizzontale con il duplice scopo di indicare le direzioni ai ciclisti e di migliorare la sicurezza degli stessi (in questo secondo caso i segnali sono prevalentemente indirizzati agli utenti motorizzati).

Area di sosta: Luogo di servizio dotato di rastrelliera per bici, tavoli, panchine, cestino rifiuti, ombreggiatura se necessaria, e soprattutto fontanella.

Bicicletta da turismo: bicicletta a trazione muscolare (compresa mountain bike MTB) con cambio, adatta a trasportare bagaglio e con copertoni di sezione non inferiori a 25-28 mm.

Cartografia ciclistica: Mappe stradali (ciclomappe) in scala adatta, compresa fra 1:50.000 e 1:100.000. (Per itinerari dedicati alla MTB, oppure per attraversamenti urbani, possono essere indicate scale anche superiori, ad es. 1:25.000).

Si possono avere due tipi di ciclomappe:

Cartografia itineraria ovvero riportante itinerari ciclistici predeterminati ed eventualmente altre informazioni utili al cicloescursionista.

Cartografia generale riportante informazioni sulla rete stradale adatta al ciclista come ad esempio carichi di traffico, pendenze, e altre informazioni utili al cicloescursionista riferite comunque a tutto il territorio coperto dalla mappa.

2-1-3 Infrastrutturazione per la bicicletta (strade per il ciclista):

Con riferimento ai parametri di traffico e sicurezza si possono definire le seguenti categorie di segmenti stradali rilevanti per il ciclista:

Pista ciclabile e/o ciclopedonale: come da Codice della Strada.

Corsia ciclabile e/o ciclopedonale: come da Codice della Strada.

Sentiero ciclabile e/o Percorso natura: sentiero/itinerario in parchi e zone protette bordi fiume o ambiti rurali in genere senza particolari standard costruttivi dove le biciclette sono ammesse anche se con standard non ottimali. N.B. ai fini dell'uso ciclistico deve essere garantita la sicurezza intrinseca del sentiero ciclabile.

Strade senza traffico: strade con percorrenze motorizzate inferiori a 50 veicoli/die.

Strade a basso traffico: strade con una percorrenza motorizzata giornaliera inferiore a 500 veicoli/die senza punte superiori a 50 veicoli/h.

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 autorizzati (frontisti, agricoltori) e comunque sottoposta a limite di 30 km/h.

Nota: per i punti 4 e 5 il basso traffico deve intendersi come uno stato naturale ovvero normale di queste strade, mentre per il punto 6 la compatibilità ciclistica è ottenuta con interventi specifici di moderazione del traffico.

2-1-4 I percorsi ciclabili

La successione degli elementi precedenti può essere ulteriormente raggruppato e risuddiviso come segue:

*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 %,

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,

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).

Nota: Prendendo spunto dalle norme confederali svizzere, in generale le normative di riferimento per questo tipo di ciclovie si ritiene possano essere sostanzialmente due:

1. Per tutto ciò che è riconducibile ad una **strada** la norma di riferimento sarà **il Codice della Strada** con le opportune modifiche per accogliere la classificazione proposta ed altre eventualmente ancora migliorative;
2. Per tutto ciò che attiene agli altri **sedimi non stradali** si deve fare riferimento in generale alle **norme costruttive di buona tecnica** (UNI, CNR, CAI ecc.) non necessariamente in ambito CDS, ma tuttavia con sufficienti caratteristiche di sicurezza intrinseca.

2-2 Ciclovie

Supponendo di avere risolto i problemi normativi e adottata la nomenclatura della infrastrutturazione dei punti precedenti, si tratta ora di provare a definire un itinerario ciclabile inteso come elemento con classificazione infrastrutturale integrata con altri fondamentali elementi di qualità. Queste esigenze di integrazione fanno riferimento alle peculiarità del ciclista e in particolare del turista in bicicletta, ovvero escursionisti che scelgono il pedale per esplorare il territorio senza fretta, ma in sicurezza e in ambienti possibilmente di pregio.

Il cicloturismo amatoriale/agonistico pertanto interessa le nostre preoccupazioni solo marginalmente, anche se il problema potrebbe essere posto in termini di limitazioni all'uso sportivo delle ciclovie con il paradosso di dovere adottare un limite di velocità anche per i cicli

Un itinerario ciclabile è pertanto non solo una successione di strade per la bici come definite alla voce “infrastrutturazione per la bicicletta”, ma anche dalle seguenti caratteristiche non infrastrutturali che ne completano la fisionomia e la qualità che si propone di definire

ciclovie:

- L'itinerario esiste ovvero è stato descritto, ha un nome, un ente che ne è responsabile, un logo, un tema ecc. In altre parole l'itinerario ha una sua identità che va al di là di una semplice successione di strade,
- L'itinerario ha caratteristiche tecniche (fondo stradale, pendenze moderate <6%, sicurezza ecc.) che lo rendono percorribile tutto l'anno (in caso di forti nevicate si è ben lieti di mettere a disposizione la sede ciclabile per lo sci da fondo) da persone con una normale preparazione fisica e con normali biciclette da turismo,
- L'itinerario è segnalato: ovvero esiste una specifica segnaletica anche di indicazione in modo che il ciclista forestiero non perda la sua strada,
- L'itinerario è cartografato: dove per cartografato si intende una mappa di qualità in scala possibilmente compresa fra 1:50.000 e 1:100.000,
- L'itinerario ha un certo grado di attrattività e dotazione di servizi,
- L'itinerario ha un grado di protezione accettabile (vedi punto precedente)

Con questa premessa si capisce che i cicloitinerari esistenti in Italia molto raramente possiedono tutte queste caratteristiche contemporaneamente e pertanto molto spesso si deve ricorrere a percorsi ancora imperfetti dal punto di vista della sicurezza e della piena godibilità. In estrema sintesi pertanto il cicloescursionista dovrebbe poter percorrere itinerari sicuri, ad uso pubblico o comunque permessi alle bici e con informazioni sufficienti per non smarrire la strada e calibrare le distanze percorribili secondo i propri mezzi. Naturalmente la presenza di altre attrattive come il paesaggio, una buona ombreggiatura per la calda stagione, l'eno-gastronomia, beni culturali e la presenza di servizi “bicycle friendly” contribuiscono ad aumentare il valore dell'itinerario.

La rete BICITALIA è pensata a regime come una rete di ciclovie così concepite

Una esemplificazione possibile di vari cicloitinerari è presentata nella tabella seguente sicuramente non esaustiva di tutte le realizzazioni esistenti in Italia:

Classificazione itinerari ciclabili basata su pavimentazione, segnaletica, cartografia e grado di protezione come dalla tabella seguente

protezione come data tabella seguente

Classifica zione itinerario	Attributi itinerario						Esempio
	Pavimen- tazione	Segna letica	Carto grafia	Grado di protezione dal traffico			
Sentiero ciclabile/ Percorso natura	mediocre	sì/no	sì/no	-	-	max	Panaro e Secchia (MO) Reno (BO, FE, RA) Arno pisano (PI) Arno Fiorentino (Renai) FI Po VC/AL
Ciclo itinerario consigliato	Compatta/ scorrevole	no	no	min		-	Mincio (non ciclabile) (MN) Po (MN) Livenza (PN e UD)
Ciclovía Minima	Compatta/ scorrevole	sì no	no sì	-	medi o	-	Ciclostrada Val di Susa (TO) I forti (VE) Modena –Nonantola (MO)
Ciclovía Standard	Compatta/ scorrevole	sì no	no sì	-	-	max	Destra Po (FE) BiciParmaPo (PR) Pineta Cecina (LI) Fiuggi - Paliano (RM) Naviglio Martesana (MI) Rimini-Marecchia (RN) Adda Lodigiano (LD)
Ciclovía di prima classe Ciclopista	Compatta (asfaltata)	sì	sì	-	-	max	Torino-Stupinigi (TO) Mincio (ciclabile) (MN e VR) Franciacorta (BS) Adige (TN e BZ) Modena –Vignola (MO)

In altre parole possiamo definire:

Sentiero ciclabile: itinerario che si svolge su piste e sentieri non aperti al traffico e con sufficiente sicurezza intrinseca.

Ciclo -itinerario consigliato: itinerario che si svolge su strade a basso traffico, ovvero con livello di protezione minimo.

Ciclovía (vari gradi): itinerario che si svolge su strade a livello di protezione medio o alto con ulteriori attributi come segnaletica e cartografia

Bibliografia

1 European Cycle Routes a report on national and international developments; ed Sustrans September 1997.

2 EuroVelo: Guidelines for implementation; ed Sustrans/EuroVelo March 2002.

3 Confederazione Elvetica: Linee guida Traffico lento; Dipartimento federale dell’Ambiente, dei Trasporti, dell’Energia e delle Comunicazioni USTRA Ufficio federale delle strade; 2002.
www.traffico-lento.ch

Tav 1



Un'idea della Federazione Italiana Amici della Bicicletta

